COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 6.12.2000
COM(2000) 802 definitivo

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

IN MERITO ALLA SECONDA SERIE DI PROVVEDIMENTI COMUNITARI IN TEMA DI SICUREZZA MARITTIMA IN SEGUITO AL NAUFRAGIO DELLA PETROLIERA ERIKA

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee e all'adozione di misure di accompagnamento

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima

(presentate dalla Commissione)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

IN MERITO ALLA SECONDA SERIE DI PROVVEDIMENTI COMUNITARI IN TEMA DI SICUREZZA MARITTIMA IN SEGUITO AL NAUFRAGIO DELLA PETROLIERA ERIKA

Il naufragio della petroliera ERIKA al largo delle coste francesi nel dicembre 1999 ha catalizzato di tutta una serie di iniziative comunitarie nel campo della sicurezza marittima. A distanza di sole tre settimane dall'incidente la Commissione europea ha infatti adottato, il 21 marzo 2000, una "Comunicazione in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi" [COM(2000) 142 def.] che presentava varie proposte di iniziative concrete dirette ad evitare il ripetersi di disastri di questo genere.

Il Consiglio europeo di Biarritz ha auspicato l'adozione rapida del primo "pacchetto di misure Erika" ed ha incoraggiato la Commissione a proporre senza indugio una seconda serie di provvedimenti che vadano ad integrare le tre proposte legislative presentate il 21 marzo 2000.

I - Richiamo delle proposte attualmente all'esame del Consiglio e del Parlamento europeo

- Una profonda modifica della vigente direttiva sul controllo delle navi ad opera dello Stato di approdo allo scopo di **intensificare i controlli nei porti**, che attualmente risultano insufficienti. Le linee essenziali di questa proposta riguardano la messa al bando delle navi che non soddisfano le norme prescritte requisiti (con l'istituzione di una "lista nera" delle navi che non potranno più entrare nelle acque dell'Unione europea) e il rafforzamento delle ispezioni sulle navi "a rischio", fra cui le petroliere. Complessivamente, queste modifiche comporteranno un aumento del personale incaricato dei controlli nei porti degli Stati membri.

- Una modifica della vigente direttiva sulle **società di classificazione** (alle quali gli Stati membri delegano gran parte dei loro poteri di verifica), allo scopo di rafforzare i controlli sulle attività di questa società.

- Una proposta di regolamento mirante a generalizzare **il divieto delle petroliere a scafo unico** secondo un calendario analogo a quello attuato negli Stati Uniti; questa misura consentirà di introdurre sul mercato, in tempi accelerati, le petroliere a doppio scafo le quali offrono una migliore protezione contro l'inquinamento in caso di incidente. In base a tale calendario, l'utilizzazione del doppio scafo sarà obbligatoria nella maggior parte delle classi di petroliere nel 2010.

La Commissione ha richiamato l'attenzione del Consiglio "Trasporti" durante l'ultima riunione di quest'ultimo, il 2 ottobre 2000, sulla necessità di evitare l'"annacquamento" delle proposte sul controllo da parte dello Stato di approdo, poiché, se il compromesso della Presidenza fosse adottato, verrebbe dimezzato il numero delle navi a rischio che dovrebbero essere assoggettate al controllo obbligatorio rafforzato nei porti dell'UE.

Per quanto attiene la proposta di regolamento sulle **petroliere a scafo doppio**, un'iniziativa congiunta in seno all'OMI (Organizzazione marittima internazionale) è sfociata, nell'ottobre 2000, in una revisione delle norme internazionali in vigore. L'adozione di queste

misure, che sono simili a quelle propugnate dall'Unione europea, dovrebbe aver luogo in seno all'OMI nell'aprile 2001. Su tale base, il Consiglio dell'UE dovrebbe adottare una posizione comune durante la sessione del 21 dicembre, in modo che la nuova disciplina comunitaria entri comunque in vigore prima di quella dell'OMI, la cui emanazione può richiedere anni.

Le istituzioni comunitarie hanno il dovere di accelerare i loro lavori per consentire al Consiglio europeo di Nizza di fine anno di constatare un accordo su questi tre testi. Il Presidente del Consiglio e la Presidente del Parlamento europeo hanno nuovamente ricordato la necessità di una adozione rapida di queste misure dopo il naufragio della chimichiera Ievoli Sun il 31 ottobre 2000.

II - Una seconda serie di misure finalizzate a migliorare durevolmente la protezione delle acque europee contro i rischi di incidenti e di inquinamento in mare

1. Misure destinate a migliorare la sicurezza del traffico marittimo e la prevenzione dell'inquinamento ad opera delle navi

La sicurezza del traffico marittimo nelle acque europee è una questione di importanza vitale: il 90% del commercio tra l'Unione europea e i paesi terzi avviene per mare. I rischi di incidenti dovuti alla concentrazione del traffico lungo le principali vie marittime europee sono particolarmente acuti nelle zone dove il traffico converge, come gli stretti del Pas-de-Calais (Stretto di Dover) e di Gibilterra. Inoltre, le conseguenze ambientali di un incidente marittimo, che potrebbe verificarsi anche al di fuori delle zone ad alta densità di traffico - come dimostra il naufragio dell'Erika - possono avere conseguenze disastrose per l'economia e l'ambiente degli Stati membri colpiti.

Anche dopo l'adozione del primo pacchetto di misure vi saranno sempre navi sub-standard che potranno sfuggire ai controlli effettuati dall'Unione europea. Inoltre, la vigente direttiva 93/75/CEE, che istituisce obblighi di notificazione per le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti non è sufficiente per consentire l'individuazione e il monitoraggio precisi delle navi, specie di quelle che transitano al largo delle coste europee. È quindi importante che l'Unione europea si doti degli strumenti più idonei per sorvegliare e controllare il traffico marittimo che transita al largo delle sue coste e per intervenire più incisivamente nelle situazioni critiche.

La proposta prevede in particolare quanto segue:

- migliorare l'identificazione delle navi dirette verso porti europei e il monitoraggio di tutte le navi che transitano in zone ad alta densità di traffico o pericolose per la navigazione, e obbligare queste navi a dotarsi di un sistema di segnalazione automatica ("*transponders*") così da consentirne l'identificazione automatica e il costante monitoraggio da parte delle autorità;

- estendere gli obblighi di notifica contemplati dalla direttiva 93/75/CEE ad altre merci pericolose o inquinanti ed in particolare combustibili di stiva trasportati a bordo, in considerazione della natura altamente inquinante di questi ultimi;

- semplificare ed armonizzare le procedure riguardanti la trasmissione e l'uso di dati sui prodotti pericolosi o inquinanti trasportati a bordo delle navi soprattutto attraverso il ricorso allo scambio elettronico dei dati;

- rendere obbligatori, per le navi che fanno scalo nei porti della Comunità, l'uso delle "scatole nere" o VDR (registratori dei dati di viaggio - *Voyage Data Recorders*) per

agevolare le indagini dopo gli eventuali incidenti e contribuire in questo modo a migliorare la prevenzione degli incidenti. L'obbligo di equipaggiare le navi con la scatola nera sarà anticipato rispetto a quanto prevedono le norme dell'OMI ed esteso ad altre categorie di navi (navi da carico e navi in navigazione interna);

– accelerare lo sviluppo di banche dati comuni e l'interconnessione reti dei centri incaricati di gestire le informazioni raccolte in virtù della direttiva;

– garantire un monitoraggio più accurato delle navi che presentano rischi particolarmente elevati per la sicurezza marittima e l'ambiente e imporre che le informazioni che le riguardano vengano fatte circolare negli Stati membri, cosicché questi possano individuare più rapidamente le situazioni di pericolo e prendere misure preventive nei confronti di tali navi;

– rafforzare i poteri di intervento degli Stati membri, in quanto Stati costieri, in caso di rischio di incidenti o di minaccia di inquinamento dinanzi alle loro coste (acque territoriali o alto mare). In tali casi, gli Stati membri potranno ordinare a una nave che rappresenta una minaccia per le loro coste di cambiare rotta, ingiungere al capitano di una nave di eliminare un rischio di inquinamento, inviare una squadra di valutazione a bordo o imporre che la nave venga pilotata o rimorchiata;

– imporre agli Stati membri di prendere le misure necessarie per consentire alle navi in pericolo di essere accolte in porti di rifugio e proibire alle navi di uscire dai porti quando condizioni meteorologiche eccezionali comportino gravi rischi per la sicurezza dell'ambiente.

2. Miglioramento delle vigenti disposizioni in tema di responsabilità e di risarcimento danni da inquinamento

Fin dagli anni '70 la comunità internazionale ha elaborato, tramite l'OMI, una serie di convenzioni internazionali che hanno istituito normative dettagliate in tema di responsabilità e di risarcimento danni nell'ipotesi di inquinamento provocato da navi cisterna.

La proposta della Commissione intende integrare il vigente regime internazionale a doppio livello sulla responsabilità e il risarcimento dei danni provocati dalla fuoriuscite di petrolio dalle petroliere creando un fondo supplementare europeo (il Fondo COPE) che avrà il compito di rimborsare le vittime delle fuoriuscite di petrolio nelle acque europee. Il COPE verserà un risarcimento alle vittime le cui richieste risarcitorie siano state ritenute giustificate e che non abbiano però ottenuto l'integrale risarcimento dei danni subiti dal regime internazionale a causa dei massimali imposti ai risarcimenti. Attualmente tali massimali sono pari a 200 milioni di euro.

Le somme versate dal COPE si baseranno quindi sugli stessi principi e sulle stesse regole che disciplinano l'attuale sistema internazionale ma con massimali fissati a livelli ritenuti sufficienti per ogni prevedibile disastro (1 000 milioni di euro). I fondi del COPE potranno anche essere utilizzati per accelerare il risarcimento integrale delle vittime dell'inquinamento.

Il COPE sarà finanziato dalle imprese europee che prendono in consegna idrocarburi. Chiunque in uno Stato membro riceva più di 150 000 tonnellate all'anno di greggio e/o di gasolio pesante dovrà versare al Fondo COPE un contributo proporzionale ai quantitativi ricevuti.

Il Fondo COPE verrà attivato soltanto qualora in acque europee abbia luogo un incidente che superi o minacci di superare il limite massimo di risarcimento a carico del Fondo IOPC. Ovviamente, se un incidente del genere non ha luogo, il Fondo COPE non chiederà il versamento di alcun contributo.

La proposta di regolamento, unitamente alle sopra richiamate proposte in tema di responsabilità, comprende un articolo che istituisce sanzioni finanziarie per atti di negligenza grave posti in essere da chiunque sia implicato nel trasporto di idrocarburi via mare. La sanzione è irrogata dagli Stati membri e non è compresa nel regime di responsabilità e risarcimento sopra descritto, ragion per cui essa non sarà soggetta ad alcuna limitazione di responsabilità.

3. Una Agenzia europea della sicurezza marittima

Nel giro di pochi anni è stato emanato un corpus legislativo imponente nel settore della sicurezza marittima. Gli Stati membri hanno il dovere di attuare queste norme in modo efficiente ed uniforme, soprattutto ravvicinando i procedimenti e le prassi ispettive nei porti, nonché il controllo tecnico delle condizioni delle navi; a tal fine occorrerà assumere un congruo numero di ispettori poiché il numero dei natanti a rischio effettivamente controllati (che nel 1999 era dell'ordine di 700) dovrebbe balzare a 6 000 quando le proposte della Commissione saranno entrate in vigore.

L'istituzione di un'Agenzia europea della sicurezza marittima fornirà alla Commissione e agli Stati membri un valido ausilio nell'applicazione e nel controllo della legislazione comunitaria e anche nella valutazione dell'efficienza delle misure adottate. L'Agenzia avrà un organico di una cinquantina di persone, provenienti essenzialmente dall'industria e dalle amministrazioni marittime nazionali.

Nella sua proposta la Commissione suggerisce che l'Agenzia, la cui organizzazione e i cui compiti istituzionali ricalcano molto da vicino quelli dell'Agenzia per la sicurezza aerea, eserciti le seguenti funzioni:

- assistenza tecnica per la preparazione delle proposte di modifica dei testi legislativi comunitari, tenuto conto in particolare dell'evoluzione della normativa internazionale;

- missioni ispettive *in loco* sulle modalità e condizioni nelle quali gli Stati membri esercitano i controlli che competono allo Stato di approdo;

- organizzazione di adeguate iniziative di formazione;

- raccolta di informazioni e utilizzazione di banche dati sulla sicurezza marittima che consentiranno in particolare alla Commissione di elaborare una "lista nera" delle navi non rispondenti agli standard. Tutti i dati saranno messi a disposizione degli ispettori nazionali che potranno in tal modo disporre immediatamente di tutte le informazioni relative a una determinata nave e, se necessario, disporne il fermo;

- missioni di sorveglianza della navigazione e di gestione delle informazioni sul traffico marittimo;

- missioni di valutazione e di revisione contabile delle società di classificazione;

- partecipazione o coordinamento di attività in relazione con indagini disposte a seguito di un incidente marittimo;

– missioni di assistenza agli Stati candidati all'adesione, onde valutare in che modo le amministrazioni marittime di tali paesi abbiano ottemperato agli obblighi che ad essi incombono in quanto Stati di bandiera e Stati di approdo.

****

CONCLUSIONE

Queste misure, che vanno ad integrare il primo pacchetto, formano un complesso organico che dovrebbe rinforzare in modo significativo la sicurezza marittima nelle acque e nei porti dell'Unione europea. Affinché queste proposte possano rapidamente tradursi in iniziative concrete la Commissione invita il Parlamento europeo ed il Consiglio ad adottare nei tempi più rapidi le tre proposte legislative allegate alla presente comunicazione.

RELAZIONE

CONTESTO, OBIETTIVI E CONTENUTO DELLA PROPOSTA.

Contesto generale

1. Fin dall'inizio, nel 1993[1], la politica della Comunità nel settore della sicurezza marittima si è concretata nell'adozione di una quindicina tra regolamenti e direttive intesi a migliorare la sicurezza delle navi, degli equipaggi e dei passeggeri trasportati, nonché quello di prevenire in modo più efficace l'inquinamento dei mari.

L'incidente della petroliera ERIKA, il 13 dicembre 1999, ha dimostrato ancora una volta che i rischi di incidenti marittimi al largo delle coste europee persistono e che questi incidenti hanno soprattutto gravissime conseguenze in termini di inquinamento delle coste. Tre mesi dopo l'incidente la Commissione europea ha adottato, il 21 marzo 2000, una « Comunicazione sulla sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi [COM(2000) 142] » in cui viene delineata una strategia organica, che comprende varie proposte di iniziative concrete per evitare il riprodursi di incidenti di questo genere. I provvedimenti immediati che la Commissione propone nella Comunicazione devono essere integrati da misure supplementari dirette a migliorare in maniera durevole la protezione delle acque europee contro i rischi di incidenti e di inquinamento. Le misure a medio termine - annunciate sempre nella Comunicazione - riguardano la sicurezza del traffico marittimo, un migliore regime di responsabilità e risarcimento dei danni in caso di inquinamento accidentale e la istituzione di una «Agenzia europea della sicurezza marittima». L'annuncio di questi provvedimenti è stato confermato dal Consiglio europeo di Biarritz, il 14 ottobre 2000, sulla base della relazione della Commissione del 27 settembre 2000 sulla strategia della Comunità in materia di sicurezza marittima[2].

2. L'Europa, e più particolarmente la costa atlantica, è stata segnata da numerosi incidenti dalle conseguenze catastrofiche dovuti al naufragio di alcune petroliere (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea, ecc.).Al di là delle cause dirette di questi disastri (che possono essere le più varie) esistono diversi fattori di rischi che non vanno trascurati: le condizioni meteorologiche e del mare, spesso sfavorevoli, la natura accidentata delle coste e la densità del traffico in certe zone di passaggio. Inoltre, soprattutto sulla costa atlantica, sono frequenti gli inquinamenti accidentali e gli inquinamenti abituali dovuti all'esercizio stesso della navigazione con pesanti conseguenze per l'ambiente e l'economia locale, viste le particolari caratteristiche del litorale europeo, ricco di biotopi vulnerabili e di risorse come la pesca e il turismo. Sotto questo profilo, il litorale europeo, nella sua quasi totalità può esse considerato una zona sensibile meritevole di protezione. Le conseguenze economiche di un incidente dovuto ad una sola petroliera, sia pure di modeste dimensioni, possono essere catastrofiche, come ha dimostrato l'incidente dell'ERIKA, i cui danni risarcibili ascendono a più di 300 milioni di euro.

3. Al giorno d'oggi esiste, a livello sia internazionale che comunitario, un complesso di norme tecniche in tema di costruzione, stabilità, equipaggiamento delle navi, qualifica degli equipaggi e condizioni di vita e di lavoro a bordo. Senza questo complesso di regole, gli incidenti marittimi sarebbero nettamente più elevati. Tuttavia, anche le migliori norme di

---

[1] Comunicazione della Commissione del 24 febbraio 1993 «Per un apolitica comune della sicurezza marittima», COM(93) 66 def. del 24.2.1993.

[2] COM(2000) 603 def. del 27.9.2000.

sicurezza non potranno azzerare i rischi nelle acque europee, tanto più che non sono applicate dappertutto con lo stesso rigore. Le statistiche del Memorandum d'intesa di Parigi sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo dimostrano vi è un numero rilevante di ispezioni che individuano carenze di gravità tale da giustificare varie centinaia di immobilizzazioni di navi ogni anno. Il controllo ad opera dello Stato di approdo non è quindi uno strumento sufficiente per debellare il fenomeno delle navi che battono bandiera di comodo. Inoltre, il controllo effettuato dallo Stato di approdo presenta una lacuna non indifferente: i controlli sono effettuati unicamente durante lo scalo nei porti. Per quanto siano stati messi a punto strumenti di selezione sempre più perfezionati (p. es. i targeting coefficients) è possibile che alcune navi sfuggano, almeno per un certo periodo, alle maglie dei controlli. Di conseguenza, ogni giorno sono decine le navi in cattive condizioni, che presentano un rischio manifesto per la sicurezza e l'ambiente che costeggiano gli Stati membri senza che sia rilevato il rischio che rappresentano o senza che lo Stato rivierasco sia al corrente della loro presenza nelle sue acque.

Pertanto, né le norme di sicurezza che devono essere applicate dallo Stato di bandiera, né il controllo ad opera dello Stato di approdo sono strumenti sufficienti per garantire uno Stato contro i rischi di incidente o di inquinamento del suo litorale. Occorre dunque che gli Stati costieri si dotino di strumenti idonei per meglio sorvegliare e controllare le navi che transitano al largo delle loro coste, in modo da proteggere i loro cittadini, la loro economia e il loro ambiente naturale contro le catastrofiche conseguenze degli incidenti marittimi.

Evoluzione del contesto internazionale

4. Negli ultimi anni le modalità con le quali vengono attuati la vigilanza e controllo sul traffico marittimo sono fortemente mutate tanto sul piano normativo quanto sul piano tecnologico.

La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 codifica una situazione di equilibrio fra le competenze degli Stati costieri, degli Stati di bandiera della nave e degli Stati di approdo, nel senso che, pur facendo proprio il principio della libertà di navigazione, segna - rispetto alla previgente normativa - una netta estensione delle competenze dello Stato costiero. A quest'ultimo sono stati conferiti poteri significativi sia con riguardo al proprio mare territoriale sia con riguardo alla zona economica esclusiva (laddove essa esista) allo scopo precipuo di lottare contro i rischi di inquinamento.

5. Da allora il diritto internazionale ha visto una rapida evoluzione che si è in particolare sostanziata nelle successive modificazioni apportate alla Convenzione SOLAS (Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare). Il capitolo V di SOLAS, che tratta appunto della sicurezza della navigazione, è attualmente oggetto di rifusione. Il nuovo capitolo V conterrà disposizioni dettagliate, concernenti in particolare i seguenti punti:

– i sistemi di organizzazione del traffico (nuova regola 10) che hanno lo scopo di elevare la sicurezza nelle zone sensibili, là dove il traffico è particolarmente denso o difficoltoso; possono estrinsecarsi in disposizioni sulla separazione del traffico, indicazione delle zone da evitare, rotte in acque profonde, ecc.;

– i sistemi di notifica delle navi (nuova regola 11) che prevede, per le navi, l'obbligo di segnalare il proprio passaggio in una zona determinata, trasmettendo una serie di informazioni alle autorità costiere incaricate di ricevere queste notifiche;

– i servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS - Vessel Traffic Services; nuova regola 12) offrono alle navi, nelle zone in cui il volume di traffico o i rischi di incidenti lo giustifichino, un servizio di informazioni nautiche e meteorologiche, completato all'occorrenza da servizi di assistenza e organizzazione del traffico.

Su questi vari punti, le regole della convenzione SOLAS sono integrate da risoluzioni che descrivono in modo analitico i principi e le disposizioni operative applicabili ai servizi e ai sistemi.

6. Venendo ora all'aspetto delle tecnologie della comunicazione, di localizzazione e di monitoraggio delle navi, l'ultimo decennio è stato caratterizzato da una serie di innovazioni di grande rilievo, tra le quali va in particolare ricordato lo sviluppo de posizionamento da satellite, dell'elettronica e della telematica. Una delle novità di maggior rilievo è sicuramente la comparsa di sistemi di identificazione automatica delle navi (*transponders*) che l'OMI dovrebbe rendere obbligatori per le navi di oltre 300 tonnellate a decorrere dal 2002. Uno dei vantaggi di questa tecnologia, nella sua applicazione nave-terra, è di essere una tecnologia « passiva », che non esige cioè interventi attivi a bordo ed è quindi idonea ad alleggerire grandemente i compiti che deve svolgere il comandante. Inoltre, l'informatica ha semplificato e massimizzato le possibilità di monitoraggio delle navi ad opera dei centri costieri, in particolare grazie ad un migliore trattamento delle immagini radar, consentendo del pari una circolazione più rapida delle informazioni per via elettronica.

Sviluppi in seno alla Comunità europea

7. L’alta densità del traffico e l'aumento dei rischi per la navigazione nelle acque europee hanno indotto gli Stati membri ad istituire, in questi ultimi vent'anni, meccanismi di organizzazione del traffico nelle principali rotte da e per i porti europei. Questi dispositivi, approvati dall'OMI, hanno contribuito a limitare i rischi di collisione e gli altri incidenti al largo delle coste europee.

Lo sviluppo dei sistemi di notifica obbligatorie è più recente, giacché prima dell'introduzione nel 1994 di un emendamento alla convenzione SOLAS, essi si basavano sulla partecipazione volontaria delle navi in transito. Attualmente, l'OMI ha approvato vari sistemi di notifica volontaria o obbligatoria, in particolare lungo la costa atlantica e nel Canale della Manica, che costituiscono zone particolarmente esposte o ecologicamente sensibili. Inoltre, la prassi delle notifiche portuali si è ormai generalizzata: le navi informano i porti, in anticipo, della data e della durata prevista di scalo (in genere vari giorni prima della data prevista per l'arrivo, in modo da prenotare un ormeggio) e confermano il loro arrivo 24 ore o anche 48 ore prima di entrare nel porto.

I movimenti delle navi nella maggior parte dei porti europei e nelle loro vicinanze sono controllati da servizi di assistenza al traffico marittimo del porto, che contribuiscono in tal modo ad un'efficace gestione portuale e alla sicurezza all'interno e nelle vicinanze della zona portuale. Lo sviluppo di VTS costieri risponde all'esigenza di meglio monitorare il traffico in transito in talune zone in cui la densità lo richieda.

È opportuno sottolineare che, di frequente, le varie funzioni e compiti sopra richiamati sono esercitati dalla stessa autorità di terra. Ad esempio, lo stesso centro (un VTS ad esempio) può ricevere le notifiche delle navi e monitorare il traffico all'interno di un meccanismo di organizzazione del traffico nella propria zona di competenza, svolgendo al contempo attività quali la ricerca e il salvataggio in mare.

8. Per quanto attiene la situazione sul piano comunitario vanno rilevati diversi aspetti.

In primo luogo, è in vigore un corpus normativo costituito dai seguenti atti:

- La direttiva 93/75/CEE, adottata nel settembre 1993 («direttiva Hazmat») consente alle autorità nazionali competenti per la lotta contro le conseguenze di incidenti marittimi di disporre di informazioni adeguate. A tal fine, i comandanti e gli operatori delle navi sono tenuti a fornire alle autorità competenti designate dagli Stati membri un certo numero di informazioni sulle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo. Gli Stati membri sono tenuti a comunicarsi reciprocamente questi dati in caso di necessità per ragioni di sicurezza.

- La proposta di direttiva Eurorep è stata adottata nel dicembre 1993. Essa fa seguito alla direttiva 93/75/CEE che istituisce un sistema di notificazione per le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti da e verso i porti della Comunità. Suo scopo principale è estendere gli obblighi di notificazione previsti da tale direttiva alle navi che transitano al largo delle coste della Comunità. La proposta è stata accolta favorevolmente dal Parlamento europeo, ma la discussione in seno al Consiglio ha incontrato molti ostacoli, cosicché, dal 1994 ad oggi, il Consiglio dell'UE non ha ancora adottato una posizione comune.

- La decisione del Consiglio del 25 febbraio 1992 sui sistemi di radionavigazione utilizzabili in Europa prevede lo sviluppo di ausili alla navigazione nello spazio marittimo europeo estendendo in particolare i sistemi di radionavigazione terrestre Loran-C. Questa componente marittima contribuisce alla politica europea di navigazione in tutti i modi di trasporto ed in particolare allo sviluppo della rete satellitare di navigazione Galileo.

- La direttiva del Consiglio del 21 dicembre 1978 garantisce che le navi che desiderano ricorrere ai servizi di pilotaggio nel Mare del Nord e nella Manica dispongano di piloti di altura in possesso delle qualifiche necessarie.

- La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto cita, fra i suoi obiettivi, l'istituzione di una rete di gestione e d'informazione sul traffico marittimo finalizzata a di garantire livelli elevati di sicurezza ed efficacia del traffico marittimo e di protezione dell'ambiente nelle zone marittime che dipendono dagli Stati membri. Questo strumento consente l'erogazione di sovvenzioni comunitarie a diversi progetti di gestione o informazione sul traffico marittimo (in particolare VTS). Esistono inoltre, altri fondi comunitari che possono contribuire allo sviluppo di infrastrutture o attrezzature per la gestione e informazione sul traffico marittimo (FEDER, Fondo di coesione).

Fra le misure destinate ad agevolare l'attuazione della normativa comunitaria, va annoverata l'iniziativa della Commissione di elaborare un memorandum di intesa fra vari Stati membri allo scopo di istituire una rete per lo scambio elettronico dei dati (EDI) tra amministrazioni degli Stati membri per dare attuazione alla direttiva 93/75/CEE (attualmente 5 Stati membri sono parti a questo accordo e tre altri potrebbero aderirvi prossimamente). Il progetto beneficia di un finanziamento erogato dal Fondo della rete europea di trasporto. Un progetto Phare (progetto EWS: Early Warning System per il Mar Baltico), concluso nel 1999, dovrebbe sfociare in un'iniziativa simile fra vari Stati rivieraschi del Mar Baltico.

Bilancio dell'applicazione della direttiva 93/75/CEE

9. La direttiva 93/75/CEE («Hazmat») è entrata in applicazione nel 1995. Oggigiorno la Commissione dispone di una visione abbastanza completa dei problemi legati alla sua attuazione grazie a varie fonti di informazione : verifica delle normative nazionali dio recepimento, informazioni raccolte direttamente presso gli Stati membri, contratti con l'industria e risultati di studi svolti su suo incarico.

Al riguardo vanno messi in rilievo i seguenti aspetti:

- il sistema istituito dalla direttiva è assai poco trasparente verso l'esterno ed è spesso poco conosciuto dai comandanti e dai proprietari, in particolare fuori dell'Unione europea;

- l'obbligo posto a carico dell'operatore di una nave proveniente da un porto situato al di fuori dell'Unione europea di notificare la presenza non è correttamente applicato, poiché la notifica ha spesso luogo dopo la partenza della nave e talvolta viene puramente e semplicemente inviata al porto di destinazione secondo le norme locali ivi vigenti (ad es.: 48 o 24 ore prima); del pari, avviene di frequente che la notifica da un porto di partenza situato nell'Unione europea venga fatta in ritardo;

- la trasmissione delle informazioni concernenti il carico pone spesso dei problemi in particolare a motivo dell'inadeguatezza dei mezzi di trasmissione, come i fax, per la trasmissione di informazioni voluminose;

- la direttiva non prevede procedure né un formato standard armonizzato per la trasmissione e lo scambio dei dati: tutto ciò si traduce in un ostacolo al corretto ed efficace funzionamento e all'efficacia dell'intero sistema;

- non sono state chiaramente definite le autorità competenti; la conseguenza è che non vi sono responsabilità chiaramente individuate. Questo problema si pone con particolare evidenza nei porti, che non sono menzionati nella direttiva;

- l'elenco delle autorità competenti non viene pubblicato ed aggiornato regolarmente ed è difficilmente reperibile;

- le informazioni notificate ai sensi della direttiva sono nella maggior parte dei casi conservate dai destinatari in attesa che si produca un incidente marittimo e non vengono utilizzate in nessun altro modo; in altri termini, risultano di scarsa utilità.

Gli obiettivi di una nuova iniziativa comunitaria

10. Sulla base di quanto precede, il Consiglio ritiene che gli strumenti messi in campo fino ad oggi per rispondere al rischio di incidenti o di inquinamento provocati da navi al disotto delle norme nelle acque europee siano ancora insufficienti.

Infatti, la direttiva 93/75/CEE ha come scopo principale la riduzione delle possibili conseguenze ambientali di un incidente marittimo. I meccanismi di monitoraggio e gestione del traffico che sono stati istituiti hanno una sfera di applicazione geografica ridotta, circoscritta com'è alle principali zone in cui converge il traffico e prive di una reale incidenza su eventi che potrebbero prodursi al di là della loro copertura radio o radar. L'unico strumento veramente efficace di cui dispone la Comunità per impedire ad una nave substandard (che batta bandiera di un paese terzo) di navigare nelle acque europee sembra essere il controllo da parte dello Stato di approdo. Tuttavia, questo strumento è per definizione aleatorio (prende in considerazione solo una parte

del traffico) e non diminuisce affatto il rischio costituito dalla nave che non sia stata (ancora) ispezionata e che viaggi al largo delle coste europee.

Un'altra limitazione è dovuta alla insufficiente interazione tra i vari soggetti che detengono le informazioni sul traffico: VTS, guardacoste, autorità portuali, ecc. dispongono di informazioni spesso precise in relazione col traffico, le quali non vengono però utilizzate proprio perché l'informazione non è messa in comune e non circola in modo efficace.

Nel rapporto che ha presentato al Vertice europeo di Biarritz la Commissione ha indicato i principi ispiratori delle nuove proposte in tema di sicurezza della navigazione nelle acque europee:

- «ampliare l'obbligo di segnalazione prima dell'ingresso nelle acque europee;
- migliorare le procedure per la trasmissione e l'utilizzo dei dati relativi ai carichi pericolosi, in particolare mediante un ricorso sistematico all'interscambio di dati elettronici (EDI);
- rendere obbligatoria per le navi che transitano in acque comunitarie la presenza di sistemi di identificazione automatica (o transponditori) secondo il calendario stabilito dall'OMI, onde consentire alle autorità competenti di identificarle e seguirle nel loro tragitto lungo le coste;
- accelerare lo sviluppo di banche dati comuni e di interconnessione dei centri incaricati di gestire le informazioni raccolte in ottemperanza alla direttiva, per acquisire una più completa conoscenza del traffico, in particolare quello di transito, nelle acque europee;
- garantire un controllo più rigoroso delle navi che presentano rischi particolarmente elevati per la sicurezza marittima e l'ambiente;
- rafforzare i poteri di intervento degli Stati membri, in quanto Stati costieri in caso di rischio di incidente o inquinamento delle loro coste.»

11. Gli obiettivi contemplati in tale documento sono troppo ambiziosi per poter essere raggiunti attraverso una semplice modifica della direttiva 93/75/CEE. Di conseguenza, la Commissione propone qui un nuovo strumento legislativo che, da un lato, fa propri gli obiettivi della direttiva 93/75/CEE e, dall'altro, ha di mira finalità più ampie: prevenzione degli inquinamenti accidentali e operativi in mare, gestione e vigilanza del traffico in mare, controlli più rigorosi su talune navi considerate «a rischio», possibilità di intensificare gli interventi in mare in caso di rischio per l'ambiente e la sicurezza marittima, agevolazione delle operazioni di ricerca e salvataggio in mare, ed altri ancora.

Le misure dirette a garantire un monitoraggio ed una sicurezza rafforzati per la navigazione nelle acque europee

12. La Commissione propone di dare un fondamento giuridico comunitario a tutta una serie di prassi e di adempimenti prescritti dagli Stati membri in modo da renderli più efficaci e permettere, se necessario, l'applicazione, in un secondo momento, di un regime di sanzioni nazionali adeguate in caso di violazione di questi obblighi. Si tratta in particolare di rendere obbligatori i seguenti adempimenti:

- il preavviso di ingresso nei porti europei;

- la segnalazione ai sistemi di notifica obbligatoria istituiti dagli Stati membri ed approvate dall'OMI.

- l'utilizzazione di servizi di assistenza al traffico marittimo e dei sistemi di organizzazione del traffico marittimo approvati dall'OMI.

Queste misure servono a garantire che tutte le navi che rientrano nella sfera di operatività della direttiva - che trasportino o no merci pericolose o inquinanti - che entrano nelle acque europee o approdano in porti europei, siano identificate, osservino le norme sulla circolazione in vigore e forniscano alle autorità costiere una serie di informazioni importanti in caso di difficoltà in mare.

13. Il contenuto delle informazioni risponde ad una logica di armonizzazione al minimo: saranno richieste soltanto talune informazioni essenziali (identificazione della nave, posizione, destinazione, ecc.), nella consapevolezza che altre informazioni (tipo di nave, stazza, ecc.) sono facilmente reperibili presso fonti come la banca dati EQUASIS sulla qualità delle navi. Un dato che va posto in evidenza è che le informazioni minime che saranno richieste sono quelle che già vengono in genere prescritte dai sistemi di notifica obbligatoria, attualmente vigenti, ad eccezione delle seguenti informazioni, che la proposta della Commissione introduce per la prima volta:

– Il numero delle persone a bordo. La direttiva 93/75/CEE esigeva la comunicazione del numero dei membri dell'equipaggio presenti a bordo. Sennonché, questa informazione si è rivelata inadeguata e insufficiente per tre motivi; in primo luogo perché non teneva conto delle altre persone che si trovassero eventualmente a bordo della nave, in secondo luogo, perché si limitava agli equipaggi delle navi che trasportano merci pericolose e inquinanti e infine perché inserita nel sistema di gestione di informazioni sul carico, non aveva un'utilità operativa diretta per le autorità di terra (specialmente per i centri di coordinamento delle operazioni di ricerca e salvataggio in mare). D'ora innanzi queste informazioni verranno trasmesse, durante il viaggio, ai centri costieri che ne potranno fare un migliore uso.

– Un indirizzo. In tal modo le autorità operative potranno mettersi in contatto con le persone che possiedono informazioni precise sul carico, il che costituisce un aiuto prezioso nell'ipotesi di incidenti in cui siano implicate navi che trasportano sostanze pericolose o inquinanti, in particolare nell'ipotesi di una nave in transito che non sia diretta verso un porto comunitario (in questo caso, infatti, non esiste alcuna autorità di uno Stato membro che possieda informazioni sul carico).

– Informazioni sul tipo e sulla quantità del combustibile per l'uso di bordo. Gli idrocarburi trasportati nelle stive delle navi presentano infatti un rischio non trascurabili di inquinamento (alcune navi possono trasportarne varie migliaia di tonnellate); in caso di riversamento, gli idrocarburi sono particolarmente difficili da recuperare e hanno talvolta gravi effetti tossici. Conseguentemente, occorre che le autorità costiere dispongano di queste informazioni in modo da meglio valutare le possibili conseguenze di un incidente in mare.

14. La proposta mira a intensificare la prevenzione e la comprensione delle cause degli incidenti marittimi. Infatti, per istituire un'efficace politica di prevenzione degli incidenti marittimi è essenziale una migliore conoscenza dei flussi di traffico e disporre della capacità di individuare e monitorare le navi che presentano un rischio per la sicurezza o per l'ambiente. Il perseguimento di questo obiettivo è facilitato dall'introduzione di sistemi automatici di

identificazione, noti come di **transponditori**, che rendono possibile il monitoraggio delle navi nelle acque costiere. Inoltre, l'analisi precisa delle cause degli incidenti marittimi è di importanza capitale per ricostruire il gioco dei fattori che determinano un incidente e, quindi, per definire, in un secondo tempo, le opportune misure nel campo della sicurezza marittima. Queste indagini, che fino ad oggi sono sempre state molto lunghe, complesse e costose saranno d'ora innanzi grandemente facilitate grazie all'utilizzo delle famose **«scatole nere»** già presenti nella navigazione aerea. Si possono già scontare effetti positivi sul fronte della prevenzione degli incidenti (specie di quelli dovuti al fattore umano) nel senso che la presenza delle scatole nere a bordo dovrebbe sollecitare gli equipaggi ad una maggiore vigilanza e ad un maggiore senso di responsabilità nel gestire la nave. In seno all'OMI è in corso l'esame di tutti questi vari sviluppi della tecnologia, in particolare attraverso la revisione del capitolo V di SOLAS, ma la Commissione ritiene che l'introduzione di queste misure nell'Unione europea debba avvenire in tempi più rapidi e debba trovare una più estesa applicazione, con particolare riferimento alle categorie di navi non contemplate dalla normativa internazionale.

In primo luogo, si tratta quindi di rendere obbligatorie le nuove disposizioni della Convenzione SOLAS sui **transponditori** e, soprattutto, integrarle o accelerarne l'introduzione per le navi non coperte dalla nuova norma SOLAS, e cioè, in sostanza, per le navi da carico di stazza lorda superiore a 300 tonnellate che non navigano su rotte internazionali. Questo indirizzo è in linea con l'approccio seguito dalla Commissione in altri settori della sicurezza marittima: la necessità di esigere dalle navi che effettuano il cabotaggio nella Comunità di rispettare norme almeno altrettanto severe quanto quelle applicabili alle navi su rotte internazionali, allo scopo di garantire un livello uniforme di sicurezza nelle acque europee.

In secondo luogo, la proposta stabilisce, per le navi, l'obbligo di essere dotate di **scatole nere** (VDR- Voyage Data Recorder, Registratori dei dati di viaggio) simili a quelle da tempo utilizzate nella navigazione aerea. Pur non trattandosi di apparecchiature per la navigazione propriamente detta (poiché sostanzialmente destinate alle inchieste o indagini dopo gli incidenti) la loro inclusione nel capitolo V della Convenzione SOLAS che, come si è detto, è attualmente oggetto di rifusione, dimostra quale sia la loro importanza nel contesto di una visione globale della sicurezza della navigazione. La presenza delle scatole nere è stata resa obbligatoria dalla direttiva 1999/35/CE (equipaggiamento marittimo) a bordo delle navi a caricamento orizzontale, nonché delle unità veloci da passeggeri che compiono servizio regolare da e per un porto comunitario. Vista la loro importanza per l'analisi delle cause degli incidenti e per il rafforzamento del livello di sicurezza della navigazione, la Commissione reputa indispensabile rendere obbligatoria la nuova regola 20 del capitolo V di SOLAS sulle scatole nere per tutte le navi passeggeri e le altre categorie di navi, che effettuino o no viaggi internazionali, anticipandone il momento dell'entrata in vigore.

Istituzione di un sistema di notificazione per le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti

15. La proposta riprende le disposizioni essenziali della direttiva 93/75/CEE, modificandole alla luce dell'esperienza maturata con l'applicazione della direttiva e dell'evoluzione legislativa e tecnologica intervenuta a livello internazionale.

Uno degli inconvenienti fondamentali della direttiva 93/75/CEE risiede nella difficoltà di gestire in modo efficace e poco oneroso le informazioni relative al carico, che possono essere molto voluminose. Per migliorare in modo significativo la situazione occorre quindi in primo luogo tentare di migliorare le modalità di circolazione di tali informazioni.

A tal fine, le disposizioni introdotte nella proposta prevedono la possibilità di mantenere le informazioni sul carico al livello il più possibile vicino alla loro fonte in modo che queste informazioni vengano utilizzate di norma solo in casi eccezionali ("système dormant"). La Commissione propone i rendere più flessibile la procedura di notifica di tali informazioni, che potrebbero essere notificate - a scelta dello Stato membro - o ad un'autorità competente appositamente designata, come avviene nella vigente direttiva 93/75/CEE (questo vale per gli Stati che desiderino conservare l'architettura in vigore) oppure all'autorità portuale, con l'onere per quest'ultima di tenere le informazioni a disposizione delle competenti autorità nazionali 24 ore su 24 in caso di necessità. Le autorità nazionali prenderebbero contatto con i porti per ottenere queste informazioni soltanto in caso di incidente. Quest'ultima procedura consentirà agli Stati membri che la scelgono di gestire il sistema in modo più efficiente e meno oneroso.

La proposta di direttiva dovrà anche armonizzare le modalità di trasmissione delle informazioni. Attualmente, la notifica può essere effettuata dall'operatore della nave con qualsiasi mezzo. Di frequente, soprattutto nei porti di minore importanza, la trasmissione delle informazioni sul carico è effettuata via fax, il che costringe le autorità competenti a conservare nei loro locali un volume considerevole di documenti cartacei.

Molti grandi porti europei, dinanzi a questo problema, presa coscienza delle diseconomie dovute al perdurare di questi procedimenti anacronistici, hanno reagito imponendo alle navi la notifica per via elettronica, e più precisamente mediante i formati EDI (scambio di dati informatizzati). La proposta della Commissione prevede di generalizzare la trasmissione dei dati relativi al carico per via elettronica (cioè mediante elaboratore elettronico, con esclusione dei fax) in modo da eliminare il ricorso ai documenti cartacei che ancora esistono e che compromettono l'efficacia del sistema. La proposta prevede anche che, quando per la trasmissione elettronica vengono utilizzati formati EDI, si ricorra esclusivamente ai formati EDIFACT adeguati, enumerati nell'Allegato IV alla direttiva, in modo da evitare formati divergenti nella Comunità.

Inoltre, il sistema di esenzioni istituito dalla direttiva 93/75/CEE per i servizi di linea di una certa durata deve essere reso più flessibile. Il requisito di un tragitto di durata determinata non è più necessario se la compagnia interessata ha istituito un sistema che garantisce la trasmissione immediata delle informazioni sui carichi pericolosi alla autorità competente in caso di necessità.

16. Infine, è opportuno segnalare che l'articolo 8 della direttiva 93/75/CEE, che riguarda vari obblighi in tema di pilotaggio non è stato trasfuso nella nuova direttiva :

- stante l'esperienza maturata nell'applicazione della direttiva, l'obbligo del comandante di redigere l'elenco di controllo e di consegnarlo al pilota è osservato in pochissimi casi; ciò è dovuto in parte al fatto che è difficile pretendere che un comandante indichi per iscritto le carenze riscontrate nella propria nave. L'intensificazione dei controlli ad opera dello Stato di approdo istituito dalla direttiva 95/21/CE rende inutile l'elenco di controllo;

- il paragrafo 2 dell’articolo 8 è superfluo, poiché già figura nell'articolo 13 della direttiva 95/21/CE

Misure di intervento e monitoraggio delle navi pericolose

17. La direttiva 93/75/CEE contiene disposizioni relative alla segnalazione, da parte delle navi di incidenti in mare e alle successive misure d'intervento da parte degli Stati membri;

tuttavia, tenuto della definizione, che tale direttiva dà al termine «nave», le sue disposizioni risultano applicabili alle sole navi che trasportano merci pericolose o inquinanti da e verso i porti della Comunità.

Il primo obiettivo della presente proposta consiste dunque nell'estendere tali prescrizioni a tutte le navi, a prescindere dal fatto che trasportino o no un carico di merci pericolose o inquinanti e che facciano o no scalo in un porto della Comunità.

La proposta precisa in quali circostanze il comandante è tenuto a segnalare l'incidente alle autorità costiere. Si tratta delle situazioni descritte nella risoluzione A.851(20) dell'OMI sulle notifiche delle navi, nonché della segnalazione dell'inquinamento o dello scarico di merci in colli (da parte di altre navi) osservati in mare. Le notifiche in questione consentiranno alle autorità costiere di attivare con maggiore rapidità le operazioni di lotta contro l'inquinamento o di recupero dei colli alla deriva, che nella pratica vengono purtroppo rilevati di frequente solo dopo che hanno raggiunto il litorale.

18. Quanto alle misure di cui dispongono gli Stati membri in forza dei vigenti strumenti di diritto internazionale per intervenire e far cessare il rischio che grava sul proprio litorale o sui propri interessi collegati, un allegato alla direttiva aggiunge altri esempi (si tratta cioè di un elenco non tassativo) di misure possibili:

- ingiungere al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza marittima,
- inviare a bordo della nave una squadra di esperti per valutare il livello del rischio, aiutare il comandante a rimediare alla situazione e tenere informato il centro costiero competente,
- dare istruzioni al comandante, in caso di pericolo imminente, di recarsi in un porto di rifugio sulla costa, oppure
- ordinare che la nave venga pilotata o rimorchiata.

La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, nonché la Convenzione di Bruxelles del 1969 sugli interventi in alto mare in casi di incidenti che provochino o possano provocare un inquinamento da idrocarburi e il suo Protocollo del 1973 relativo alle sostanze diverse dagli idrocarburi, consentono agli Stati membri le cui coste o i cui interessi sono minacciati di prendere le misure di cui sopra, nel loro mare territoriale, nella loro zona economica esclusiva, come pure nei confronti di fatti che si verifichino in alto mare.

19. Quale che sia la causa di un incidente marittimo (errore umano o tecnico), l'esperienza dimostra che le condizioni meteorologiche e marittime sfavorevoli prevalenti in una zona costituiscono un importante fattore di aggravamento del rischio. In tali frangenti, i porti marittimi costituiscono zone naturali di rifugio. La presente proposta mira pertanto a facilitare l'accesso a porti di rifugio in caso di difficoltà in mare e parallelamente a prevenire il rischio di incidenti vietando alle navi di lasciare i porti di scalo nella Comunità quando condizioni meteorologiche del mare particolarmente sfavorevoli aggravano il rischio di incidenti.

Non bisogna dimenticare che la maggior parte degli inquinamenti catastrofici delle coste europee si sono verificati durante forti tempeste in mare. La Commissione ritiene che, quando le condizioni meteorologiche (e del mare) sono particolarmente avverse (venti di oltre 48 nodi, pari a 10º della scala Beaufort), la necessità di proteggere l'ambiente contro i rischi gravi di inquinamento sia un motivo sufficiente per non lasciare al solo comandante la decisione di uscire

dal porto. Per le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti l'ordine di salpare dovrebbe essere sospeso fino a che non si siano ristabilite migliori condizioni meteorologiche e marittime e la nave possa lasciare il porto in piena sicurezza.

Ordinare a una nave di recarsi a un porto di rifugio è sempre una decisione delicata che richiede una valutazione realistica dei pericoli rappresentati dalla negata autorizzazione di entrare nel porto (per allontanare dalla costa un pericolo di inquinamento o di esplosione) e, all'opposto, dall'ordine impartito una nave in precarie condizioni di raggiungere un porto (per salvare la nave e il suo equipaggio ed evitare l'inquinamento marino). Accogliere una nave in difficoltà in un porto può infatti costituire un rischio non trascurabile sia per la popolazione locale sia per l'ambiente, tanto più che le zone interessate, in particolare gli estuari dei fiumi, sono spesso anche zone ecologicamente molto vulnerabili. Tuttavia, per gli operatori del trasporto marittimo la situazione attuale è fonte di grave incertezza, che è necessario eliminare. Il problema presenta parimenti un'evidente dimensione comunitaria, giacché le navi rifiutate cui viene negato l'ingresso in un porto possono essere vittime di incidenti e inquinare la costa di Stati vicini.

Si impone quindi l'esigenza di stabilire le norme necessarie per accogliere le navi in difficoltà. La decisione di accettare o rifiutare di accogliere una nave in difficoltà dev'essere presa caso per caso, ma deve basarsi su criteri obiettivi (cioè la capacità ricettiva dei porti) e deve tener conto dei vincoli dei rischi particolari legati alla configurazione della zona portuale o alla vulnerabilità ecologica della zona. È quindi opportuno che gli Stati membri istituiscano piani per accogliere le navi in difficoltà, elencando tutte le opportune informazioni e consentendo ai responsabili delle operazioni portuali di disporre di elementi attendibili prima di prendere una decisione.

Le «navi che pongono un rischio particolare»

20. Esistono navi che possono presentare un rischio particolare per gli Stati quando incrociano al largo del loro litorale o perché sono in cattivo stato (situazione che può essere stata accertata, per esempio, da un'ispezione ad opera dello Stato di approdo) o perché le condizioni presunte della nave non sono ottimali, oppure perché il suo comportamento è sospetto, oppure perché hanno violato una norma internazionale o comunitaria (ma esistono altri motivi ancora).

Allo stato attuale del diritto comunitario, i poteri di intervento degli Stati membri nei confronti delle navi che presentano un rischio potenziale sono fortemente limitati; un esempio è costituito dalle navi vietate dalla direttiva 95/21/CE, o da navi che hanno violato obblighi di notifica) ma che non per questo rappresentano necessariamente un rischio grave e diretto di incidente o di inquinamento delle coste. Misure drastiche - come imporre alla nave di cambiare rotta - superano l'ambito delle misure autorizzate dal diritto internazionale nel caso delle «navi a rischio potenziale» contemplate dalla direttiva salvo in caso di incidenti in mare.

Malgrado le limitazioni del diritto internazionale è comunque possibile prendere misure preventive nei confronti di tali navi: sarebbe opportuno cioè assoggettarle ad una vigilanza rafforzata nelle acque europee, il che postula una migliore circolazione delle informazioni fra gli Stati membri situati sulla rotta della nave. Un tale monitoraggio rafforzato potrebbe consentire, ad esempio, di scoprire più rapidamente i comportamenti sospetti o pericolosi per la sicurezza della navigazione, di prendere le necessarie misure precauzionali, nonché di informare i punti di scalo o le autorità di altri Stati membri del loro arrivo. Una volta informati, gli Stati membri potrebbero, prima di accettare nei propri porti navi a rischio, chiedere informazioni supplementari onde verificare se la nave abbia osservato le convenzioni internazionali (copia dei certificati di sicurezza), oppure procedere ad ispezioni a bordo delle stesse, eventualmente applicando le disposizioni della direttiva 95/21/CE.

Applicazione rafforzata della direttiva

21. Le lacune riscontrate nell'applicazione della direttiva 93/75/CEE sono dovute in particolare all'assenza di disposizioni dirette ad assicurarne l'osservanza. La sola «sanzione» citata nella direttiva è il rifiuto dell'accesso (articolo 5) per mancata notifica delle prescritte informazioni dopo la partenza dal porto situato fuori della Comunità. Gli Stati membri non applicano tale sanzione, nonostante numerosi casi di violazione dell'articolo, probabilmente perché la sanzione è troppo grave rispetto all'infrazione. È quindi opportuno istituire un sistema di sanzioni pecuniarie che consentono alla nave di accedere al porto e di effettuarvi le operazioni commerciali previste, ma che in pari tempo dissuadano fortemente il proprietario o il comandante dal recidivare.

Inoltre, è indispensabile che gli Stati membri verifichino, mediante test senza preavviso o esercizi di simulazione, che i sistemi di informazione istituiti per le esigenze della direttiva funzionino in modo soddisfacente. Ciò è particolarmente importante per quella parte del sistema che riguarda il trattamento delle informazioni relative ai carichi pericolosi, informazioni destinate ad essere utilizzate soltanto in casi eccezionali, quando si verifica un incidente, ragion per cui è imperativo che in tali frangenti procedimenti e apparecchiature di trasmissione dei dati funzionino perfettamente.

Infine, la proposta della Commissione istituisce disposizioni miranti ad accertare che il codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) sia stato correttamente applicato in caso di un incidente in mare. Il codice ISM svolge infatti un ruolo fondamentale per la prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento marino a condizione che sia considerato ed applicato dalle compagnie come qualcosa di diverso da un semplice adempimento burocratico destinato a rispettare in modo puramente formale una prescrizione internazionale. È proprio in occasione di un incidente marittimo che è possibile verificare se il codice ISM sia stato qualcos'altro che un semplice adempimento amministrativo per la compagnia che gestisce la nave: il codice ISM prevede infatti l'obbligo di istituire procedure idonee ad affrontare le situazioni di emergenza. È essenziale, in una situazione di emergenza, che esistano, in qualsiasi momento, contatti adeguati tra la nave e la compagnia da un lato e tra la compagnia e le autorità responsabili dall'altro, proprio allo scopo di consentire sia al comandante sia alle autorità a terra di prendere le decisioni operative nelle migliori condizioni possibili. La proposta di direttiva introduce quest'obbligo di comunicazione tra le parti interessate e prevede misure supplementari nel caso in cui venisse accertato che il sistema di gestione della compagnia non ha funzionato in occasione di un incidente marittimo. Queste misure supplementari consistono in primo luogo nel dare comunicazione agli Stati che hanno rilasciato la certificazione ISM, per metterli in condizione di prendere i provvedimenti del caso. Inoltre, se la nave è stata certificata da uno Stato membro e la carenza è giudicata particolarmente grave, lo Stato membro che lo ha rilasciato è tenuto a revocare il certificato fino al momento in cui si potrà procedere ad una verifica completa del funzionamento e del sistema di gestione della sicurezza della compagnia.

Ulteriore sviluppo del sistema europeo di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo

22. Il fine ultimo del sistema di informazione e monitoraggio europeo del traffico marittimo non consiste nel moltiplicare gli obblighi notifica ma, al contrario, di perseguire ed accelerare la semplificazione e l'armonizzazione delle procedure, pur cercando di conferire il maggior valore aggiunto alle informazioni raccolte.

La presente proposta costituisce solo una prima tappa nella creazione di un sistema siffatto. Sarà necessario completare progressivamente la copertura geografica della rete di gestione della navigazione ed organizzare gli scambi di informazioni tra le varie autorità e i vari soggetti interessati. È necessario che la Commissione e gli Stati membri cooperino in stretta intesa per definire e dare concreta attuazione a questi obiettivi.

23. La Commissione ha individuato gli obiettivi principali di questa seconda fase :

– Conferire un valore aggiunto alle informazioni raccolte sui movimenti di navi per mezzo di reti telematiche appropriate fra i centri costieri (principalmente VTS) e le autorità portuali degli Stati membri. Infatti, vari organismi e autorità dispongono di informazioni che potrebbero essere scambiate con vantaggio di tutti. Per prendere un esempio concreto, la precisione degli ETA (Estimated Time of Arrival, ora probabile di arrivo) costituisce un fattore essenziale per la gestione dei servizi portuali: quanto più precisa è tale informazione tanto migliore sarà l'organizzazione dello scalo della nave e, in particolare, la programmazione dei vari servizi portuali (pilotaggio, ormeggio, servizi di manutenzione o riparazione, servizi amministrativi, ecc.). Orbene, attualmente questi dati risultano spesso imprecisi e talvolta mancano del tutto, nonostante l'obbligo di preavvertire le autorità locali dell'arrivo della nave. Istituendo un collegamento telematico tra il porto di destinazione e il servizio di sorveglianza del traffico situati sulla rotta della nave si consentirebbe al porto di tenere aggiornata l'ETA e di organizzare lo scalo con la massima efficienza (a sua volta, il centro di sorveglianza del traffico potrà ricevere informazioni più accurate sul previsto passaggio della nave nella propria zona di copertura grazie alla conoscenza precisa dell'ora di partenza dal porto). Questi collegamenti esistono talvolta in alcune località ma è opportuno generalizzarli per accrescere la sicurezza del traffico e l'efficacia della gestione dei porti. Nello stesso ordine di idee, è opportuno sviluppare, in particolare nell'ambito della rete transeuropea di trasporto, i collegamenti telematici fra le autorità costiere per far circolare le informazioni notificate dalle navi fra i centri situati lungo le rotte marittime che esse seguono. Siffatti progetti, se soddisfano ai criteri di ammissibilità, potrebbero beneficiare di un finanziamento a valere sui fondi disponibili per la rete transeuropea di trasporto.

– Completare la copertura geografica della rete europea dei sistemi di notifica obbligatoria. Le principali vie marittime seguite dalle navi dirette verso l'Europa o in transito sono oggi coperte da sistemi di notifica e di VTS limitatamente alla Manica e all'Atlantico. Restano alcune zone non coperte sufficientemente: il Mediterraneo (con particolare riferimento all'accesso da est), l'accesso nord al Mare del Nord e il Mar Baltico per le navi provenienti dagli Stati rivieraschi che non sono membri dell'UE. È quindi opportuno che la Commissione e gli Stati membri interessati studino senza indugio tale problematica e inizino a predisporre i provvedimenti che consentiranno di coprire le navi in transito in queste zone, in modo che l'OMI possa occuparsene nei tempi più rapidi.

– Mettere in piedi una struttura permanente per consolidare il sistema di informazioni istituito dalla presente direttiva e facilitare la gestione delle informazioni attinenti il traffico marittimo. La proposta di regolamento n. …/2000/CE, che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, prevede precisamente che a questa struttura, tra le altre attribuzioni, venga affidato il compito di sorvegliare la navigazione e il traffico marittimo, in applicazione della normativa comunitaria, onde facilitare la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione. Per conseguire tale obiettivo, l'Agenzia potrebbe avvalersi di uno o più centri europei di gestione delle informazioni marittime. Il progetto consistente nell'istituire un sistema

informativo centralizzato sul traffico marittimo a Jobourg, in Francia, e che copra tutto il fronte atlantico da Gibilterra fino all'entrata nel Mare del Nord, come pure il precedente della banca dati EQUASIS, dimostrano che il concetto di un sistema che centralizzi un certo numero di informazioni mettendole poi a disposizione di tutti gli utilizzatori interessati presenta vari e innegabili vantaggi (in primo luogo quello delle economie di scala) rispetto ad un sistema decentrato basato sulla circolazione continua di informazioni tra le autorità interessate. Il ruolo dei centri qui richiamati - che potrebbero funzionare a partire da centri che già esistono (VTS, MRCC, ed altri ancora) nelle grandi regioni marittime europee (Mediterraneo, Canale della Manica-Atlantico-Mare del Nord, Mar Baltico…) consisterebbe nel raccogliere e nel rendere disponibili, attraverso una banca dati aperta, taluni informazioni di interesse comune (elenco aggiornato delle autorità competenti, elenco delle navi che pongono rischi particolari, ecc.). È opportuno istituire un meccanismo di cooperazione fra gli Stati membri per definire con maggiore precisione i compiti e le attività che questo centro potrebbe effettuare.

OSSERVAZIONI SUI SINGOLI ARTICOLI

Articolo 1

L'articolo precisa che la proposta istituisce un sistema europeo di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo, i cui obiettivi sono: rafforzamento della sicurezza marittima, miglioramento dell'efficienza del traffico e prevenzione degli inquinamenti accidentali ed operativi da parte delle navi.

Articolo 2

L'articolo precisa l'ambito di applicazione della proposta, la quale contempla tutte le navi aventi più di 300 tonnellate di stazza lorda che trasportino o no merci pericolose. Sono previste alcune esclusioni per le navi da guerra e per le navi utilizzate da un servizio pubblico non commerciale (seconda la regola del cap. V della Convenzione SOLAS in corso di revisione), le imbarcazioni da diporto (indipendentemente dalle loro caratteristiche e dalla loro utilizzazione per scopi commerciali) e i pescherecci. Tuttavia, i pescherecci che misurano più di 45 metri di lunghezza rientrano nel campo di applicazione della proposta in quanto imbarcazioni atte a creare rischi alla navigazione. Sono escluse le scorte e le attrezzature di bordo (la stessa esclusione figurava nella direttiva 93/75/CEE); tuttavia è obbligatorio notificare la presenza dei combustibili per l'uso a bordo.

Articolo 3

Contiene le definizioni applicabili ai fini della direttiva.

Articolo 4

Istituisce per tutte le navi contemplate dalla direttiva l'obbligo di notificare preventivamente la loro entrata in porto. La attuale prassi di preavviso viene quindi resa obbligatoria nell'Unione europea, il che dovrebbe contribuire ad aumentarne l'efficacia.

Articolo 5

Istituisce il principio che le navi che entrano nella zona di competenza di un'autorità che gestisce un sistema di notifiche dovranno comunicarle le informazioni minime, enumerate all'allegato I-1, necessarie per un loro efficace monitoraggio. L'articolo tiene conto della

normativa internazionale vigente, e in particolare della Convenzione SOLAS, la quale prevede che per le navi che si limitano a transitare (cioè che non sono dirette né provengono da porti della Comunità) possono essere resi obbligatori esclusivamente i sistemi di notifica approvati dall'OMI.

Articolo 6

Tale articolo intende rafforzare la sicurezza del traffico imponendo alle navi di conformarsi alle vigenti disposizioni dell'organizzazione del traffico marittimo che coprono le zone sensibili, le zone a forte densità di traffico o le zone pericolose per la navigazione, approvate dall'OMI, e di utilizzare i servizi di assistenza al traffico (VTS). Le navi dovranno uniformarsi a tutte le istruzioni che verranno loro impartite dalle autorità incaricate di gestire questi sistemi per ragioni di sicurezza. Gli Stati membri dovranno assicurarsi che queste autorità dispongano del personale e dei mezzi tecnici idonei per assolvere i loro compiti e, in particolare, che si conformino alle direttive emanate in materia dall'OMI.

Articolo 7

Precisa che ogni nave diretta o proveniente da porti situati nella Comunità deve essere dotata di trasponditori (sistemi di identificazione automatica) onde consentirne l'identificazione e il monitoraggio lungo le coste europee. Quest'obbligo riproduce, anticipa ed estende gli obblighi di equipaggiamento istituiti dal capitolo V, rivisto, della Convenzione SOLAS (nuova regola 19-2) in quanto copre le navi che effettuano viaggi nazionali che sfuggivano alla regola 19 di SOLAS (tra le 300 e le 500 tonnellate di stazza lorda), o alle quali la Convenzione si applicherà soltanto dopo il 1° luglio 2008. Per consentire il monitoraggio nelle loro acque delle navi dotate di sistemi di identificazione automatica, è opportuno che gli Stati membri dotino le proprie stazioni costiere delle strumentazioni atte a ricevere e trattare le informazioni trasmesse dai trasponditori.

Articolo 8

L’installazione a bordo delle navi di registratori dei dati di viaggio (VDR o «scatole nere») faciliterà la ricerca delle cause dei gravi incidenti marittimi e consentirà di acquisire le informazioni essenziali sui movimenti e il funzionamento delle principali attrezzature di bordo. L’articolo 8 completa gli obblighi già istituiti dalla direttiva 1999/35/CE relativa ai servizi regolari dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri mediante l'aggiunta delle categorie di navi passeggeri disciplinate dalla nuova regola 20 del capitolo V di SOLAS, come pure mediante altre categorie non disciplinate da SOLAS (navi da carico esistenti, navi in viaggio nazionale). Quanto al calendario, le navi nuove, costruite dopo il 1° luglio 2002, saranno immediatamente soggette a tale obbligo, mentre le navi passeggeri esistenti dovranno essere adattate entro e non oltre il 1° gennaio 2004. Quanto alle altre navi (mercantili), per le quali la prevista revisione della Convenzione SOLAS, alla data della stesura del presente testo, prevede l'equipaggiamento con scatole nere esclusivamente per le navi nuove, la Commissione propone l'obbligo di adeguamento anche per le navi esistenti a decorrere dal 2007 o dal 2008, secondo il tonnellaggio della nave.

Articolo 9

L'articolo, simile ad una disposizione che già figurava nella direttiva 93/75/CEE (art. 4), specifica gli obblighi che incombono al caricatore/spedizioniere, che hanno lo scopo di garantire che le informazioni precise sulla natura del carico vengano comunicate al

comandante o all'operatore della nave e che corrispondano effettivamente alle merci pericolose o inquinanti caricate a bordo.

Articolo 10

Riguarda la notificazione delle informazioni relative alla nave e al suo carico alle autorità competenti del porto comunitario di partenza o del porto comunitario di destinazione, quando le navi provengano da porti situati fuori della Comunità. Reintroduce le disposizioni dell'articolo 5 della direttiva 93/75/CEE ma le arricchisce con varie modifiche ed integrazioni nel senso sia di una maggior flessibilità che una più pronunciata armonizzazione; in particolare:

- la notifica non è più prescritta al solo operatore, ma può essere effettuata anche direttamente dall'agente o dal comandante della nave, per tener conto delle varie situazioni che si verificano in pratica;

- per quanto attiene le navi provenienti da porti extracomunitari, la notifica non viene più considerata condizione per poter entrare nel porto, ma la mancata notifica è passibile di sanzioni pecuniarie (a norma dell'art. 22);

- le navi che non conoscono la loro destinazione al momento di lasciare un porto comunitario sono autorizzate a notificare le informazioni prescritte non appena la loro destinazione precisa sia stata ad esse comunicata;

- per limitare il flusso delle informazioni in circolazione, specialmente di quelle sul carico, gli Stati membri possono autorizzare le autorità portuali a ricevere e a conservare le informazioni trasmesse dalla nave, a condizione che le procedure istituite consentano all'autorità competente di accedere immediatamente e permanentemente ai dati ;

- la trasmissione delle informazioni deve avvenire per via informatica tra elaboratore ed elaboratore e, quando vengono utilizzati i formati EDI, questi devono rispondere alle norme EDIFACT enumerate in nell'allegato IV della direttiva;

- infine, si precisa che le navi che non fanno scalo nei porti della Comunità (le navi in transito in senso proprio) devono comunque comunicare le informazioni relative al carico che hanno a bordo attraverso i sistemi di notifica delle navi istituiti lungo le coste europee.

Articolo 11

Questo articolo disciplina le modalità dello scambio di dati fra Stati membri; questo scambio ha lo scopo di trasmettere informazioni sulla nave e sul suo carico che verranno utilizzate per aumentare la sicurezza. Gli Stati membri dovranno cooperare per garantire l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi d'informazione nazionali in modo da potersi scambiare in ogni momento, per via elettronica, le informazioni richieste. Il memorandum d’intesa per l'attuazione della direttiva «Hazmat» (93/75/CE) concluso tra vari Stati membri offre un meccanismo di cooperazione atto a conseguire tale obiettivo.

Articolo 12

Specifica le condizioni in presenza delle quali uno Stato membro potrà accordare ai servizi di linea operanti all'interno della Comunità le esenzioni alle procedure ordinarie di notifica. Viene temperato il regime di esenzioni istituito dalla direttiva 93/75/CEE, giacché sono

eliminate le condizioni riferite alla durata del viaggio; in contropartita, il sistema istituito dalla compagnia di navigazione dovrà garantire la trasmissione senza indugio delle informazioni richieste e gli Stati membri dovranno verificare che questo sistema funzioni in modo soddisfacente.

Articolo 13

Scopo di questo articolo è consentire agli Stati membri di prendere determinati provvedimenti quando le navi che presentano un rischio potenziale per la navigazione transitano al largo delle loro coste. L'articolo definisce quali siano le navi che possono considerarsi "navi a rischio" e prevedono scambi di informazioni fra gli Stati membri situati sulla loro rotta. Lo Stato membro interessato potrà in tal caso prendere i provvedimenti che reputa opportuni, vigilando tuttavia a che essi non siano in contrasto con le pertinenti disposizioni di diritto internazionale.

Articolo 14

Questo articolo estende l'ambito di applicazione delle disposizioni analoghe già presenti nella direttiva 93/75/CEE nell'intento di ricomprendere altre categorie di navi (quelle che non trasportano merci pericolose o delle navi semplicemente in transito). Vengono inoltre precisati i provvedimenti cui può ricorrere uno Stato membro per prevenire gli incidenti o intervenire in caso di incidente. I comandanti dovranno segnalare ogni problema che comprometta la sicurezza della nave e quella della navigazione, come pure ogni circostanza che possa cagionare un inquinamento; i comandanti sono inoltre tenuti a segnalare alle autorità costiere la presenza di chiazze inquinanti o di colli alla deriva e che comportino rischi per l'ambiente o le altre navi.

Articolo 15

Prevede che, qualora sussistano condizioni meteorologiche particolarmente avverse che creano seri pericoli per le loro coste e per le coste di uno Stato membro vicino, gli Stati membri prendano le misure necessarie per vietare la partenza delle navi.

Articolo 16

Impone agli Stati membri di prendere tutte le misure necessarie consentite dal diritto internazionale per far fronte ad un rischio di incidente o di inquinamento marittimo dinanzi alle loro coste e obbliga le parti interessate (operatore, proprietario del carico, comandante) a prestare la loro piena cooperazione per ridurre al minimo le conseguenze dell'incidente. Inoltre, quando si verifica un incidente del genere, il comandante deve mettersi in contatto con la compagnia e quest'ultima deve mettersi a disposizione dell'autorità competente.

Articolo 17

Stabilisce che gli Stati membri devono elaborare piani di emergenza per facilitare le decisioni nell'accoglienza di navi in difficoltà in porti di rifugio e comunicare tali decisioni alle parti interessate. La Commissione dovrà essere tenuta al corrente delle misure assunte dagli Stati membri per la definizione di questi piani.

Articolo 18

Applica a tutte le navi le disposizioni contenute negli articoli 9 e 10 della direttiva 93/75/CEE (in tema di diffusione via radio degli avvisi ai navigatori e di informazione degli altri Stati

membri interessati) che inizialmente erano applicabili soltanto alle navi che trasportavano merci pericolose o inquinanti da o verso porti situati nella Comunità.

Articolo 19

Precisa che gli Stati membri devono designare le autorità competenti, le autorità portuali, i centri costieri interessati dall'applicazione della presente direttiva e informarne, con modalità adeguate, il settore della navigazione marittima e la Commissione.

Articolo 20

Riguarda l'istituzione di un meccanismo di cooperazione tra la Commissione e gli Stati membri atto a consentire il futuro sviluppo del sistema europeo di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo. Prevede quindi di sviluppare collegamenti telematici tra i centri costieri e le autorità portuali, nonché fra gli stessi centri costieri, per ottimizzare la gestione delle informazioni sui movimenti delle navi nelle acque europee. Viene parimenti sottolineata la necessità di completare la copertura del sistema, che è tuttora insufficiente, affinché ogni nave che entra nelle acque europee possa essere identificata e monitorata in modo più adeguato. A tal fine sarà necessario che gli Stati interessati cooperino fra di loro presentando adeguate proposte all'OMI. Infine, si dovrà puntare ad una migliore gestione delle informazioni sulla navigazione, che rientra fra i compiti devoluti all'Agenzia europea per la sicurezza marittima: questo allo scopo, in particolare, di consentire un più facile accesso alle informazioni di interesse comune fra gli Stati della zona interessata e per mettere a punto gli strumenti necessari per una più efficace gestione del traffico in tale zona.

Articolo 21

L'articolo ricorda che la raccolta e l'utilizzazione delle informazioni notificate a norma della direttiva restano vincolate al principio della riservatezza delle operazioni commerciali e che le informazioni devono essere utilizzate per garantire la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente.

Articolo 22

Indica le varie misure necessarie per garantire una soddisfacente attuazione della direttiva. Gli Stati membri sono tenuti a verificare regolarmente il funzionamento dei sistemi informatici istituiti ai fini della direttiva e dovranno istituire, nel loro ordinamento interno, sanzioni pecuniarie dissuasive per le violazioni degli obblighi di notifica o di equipaggiamento delle navi con le attrezzature prescritte dalla direttiva. Particolare rilievo assume la verifica, in occasione di un incidente marittimo, della conformità del sistema di gestione della sicurezza della compagnia rispetto alle prescrizioni del codice ISM, verifica che deve comportare - qualora venga rilevata una grave inosservanza - la revoca immediata della certificazione ISM.

Articoli 23 e 24

Questi articoli riguardano la creazione di un comitato di regolamentazione ai fini dell'attuazione della direttiva e ne definiscono il mandato.

Articolo 25

Senza commento.

Articolo 26

L'articolo precisa che la direttiva 93/75/CEE, una parte delle cui disposizioni è confluita nella presente direttiva, è abrogata ventiquattro mesi dopo l'adozione della presente direttiva.

ALLEGATI

Allegato I

L’allegato I si articola in due parti; la prima precisa le informazioni operative che devono essere trasmesse al competente centro costiero. In conformità delle disposizioni della risoluzione A.851(20) dell’OMI, si tratta di informazioni relative all'identificazione della nave, ai suoi movimenti, alla natura del carico e al numero delle persone a bordo. Si tratta di un'armonizzazione minima, giacché gli Stati membri hanno facoltà di esigere, a fini di sicurezza o di protezione dell'ambiente, che vengano loro fornite altre informazioni. Tuttavia l'obiettivo è anche quello di ridurre al minimo il numero e il volume di informazioni che sono prescritte al comandante della nave, poiché che i centri operativi possono ottenere tutta una serie di informazioni consultando la banca dati EQUASIS.

La seconda parte dell'allegato I enumera le informazioni che potranno essere trasmesse dai sistemi di identificazione automatica conformemente alla nuova regola 19 di SOLAS.

Infine, al punto 3, si ricorda che ogni modifica delle informazioni notificate, ed in particolare ogni modifica del piano di rotta della nave, deve essere comunicata all'autorità costiera.

Allegato II

L’allegato II precisa il calendario da rispettare per l'installazione a bordo delle navi dei sistemi di identificazione automatica (AIS) e dei registratori di dati di viaggio (VDR); questo calendario trova il suo fondamento nelle disposizioni del capitolo V di SOLAS, in corso di revisione, e che viene esteso ad altre categorie di navi o di viaggi non disciplinate dalle corrispondenti regole SOLAS.

Allegato III

L’allegato III contiene l'elenco delle informazioni che debbono essere notificate dall'operatore, dall'agente o dal comandante di una nave diretta verso un porto della Comunità. L'elenco corrisponde all'allegato I della direttiva 93/75/CEE, ad eccezione di alcuni elementi che sono stati eliminati :

- poiché l'obiettivo che la direttiva si prefigge è essenzialmente quello della gestione delle informazioni sul carico, altre informazioni (nazionalità della nave o lunghezza e pescaggio) non risultano necessarie ; peraltro queste informazioni sono reperibili nella banca dati EQUASIS;

- del pari, le informazioni attinenti la navigazione (itinerario previsto) sono già richieste per tutte le navi a norma del titolo I. Queste informazioni non hanno quindi interesse nell'ambito di un sistema di gestione di informazioni sul carico né sono prese in considerazione nei formati dei messaggi EDIFACT utilizzati per le notifiche ai porti;

- l'indicazione del numero dei membri dell'equipaggio è stata soppressa per ragioni analoghe, ma anche perché non vi è alcun motivo di chiedere tali informazioni esclusivamente alle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti. Quest'obbligo si trova d'ora innanzi compreso

fra gli obblighi di notifica prescritti dal Titolo I della direttiva e riguardanti il numero delle persone a bordo;

- è stata chiarita la natura delle prescritte notifiche delle ore di arrivo e di partenza delle navi. Infatti, nella direttiva 93/75/CEE la "ora presunta di partenza" (punto 6 dell'allegato I) si prestava ad una interpretazione ambigua in quanto poteva significare l'ora di partenza sia dal porto situato nella Comunità sia dal porto situato fuori della Comunità. Le informazioni necessarie per le autorità competenti sono l'ora di partenza da un porto della Comunità, e l'ora presunta di arrivo e l'ora presunta di partenza (che consente di determinare la durata prevista del soggiorno) per le navi destinate a porti situati nella Comunità e provenienti da porti situati fuori della Comunità.

Allegato IV

L’allegato IV presenta l'elenco dei messaggi elettronici EDIFACT che debbono essere utilizzati per trasmettere le informazioni quando si fa ricorso a protocolli EDI.

Allegato V

L’allegato V enumera le misure (l'elenco non è tassativo) che può prendere uno Stato membro in via discrezionale, secondo la propria valutazione della situazione e in conformità del diritto internazionale, per prevenire o ridurre i rischi o le conseguenze di un incidente in mare. Si tratta, come avveniva nella direttiva 93/75/CEE, di misure dirette a limitare i movimenti della nave o a obbligarla a seguire un itinerario determinato, ma anche di misure intese a costringere il comandante a prendere i provvedimenti necessari per porre fine ai rischi, per imporgli di recarsi in un porto di rifugio o di accettare che la sua nave venga pilotata o rimorchiata, oppure anche che a bordo salga una squadra di valutazione, qualora i mezzi di bordo non risultino manifestamente sufficienti per rimediare alla situazione.

2000/0325 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo

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[3],

visto il parere del Comitato economico e sociale[4],

visto il parere del Comitato delle regioni[5],

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato[6],

considerando quanto segue:

(1) La Commissione, nella sua comunicazione del 24 febbraio 1993 per una politica comune della sicurezza marittima ricorda, tra gli obiettivi da conseguire a livello comunitario, l'installazione di un sistema di informazione obbligatorio grazie al quale gli Stati membri possano rapidamente accedere a tutte le informazioni importanti relative ai movimenti delle navi che trasportano prodotti pericolosi ed inquinanti, nonché sulla natura esatta di tali carichi.

(2) La direttiva 93/75/CEE[(4)] del 13 settembre 1993 ha istituito un sistema per l'informazione delle autorità competenti sulle navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti, nonché sugli incidenti in mare. Tale direttiva prevede, all'articolo 13, che la Commissione presenti nuove proposte per l'introduzione di un più completo sistema di notificazione nella Comunità e che tali proposte possono riguardare le navi in transito lungo le coste degli Stati membri.

(3) La risoluzione del Consiglio dell'8 giugno 1993[(5)] per una politica comune della sicurezza dei mari riconosce che tra i principali obiettivi dell'azione comunitaria rientra in particolare l'adozione di un sistema di informazione più completo.

---

3 GU C del , pag. .
4 GU C del , pag. .
5 GU C del , pag. .
6 GU C del , pag. .
(4) GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19.
(5) GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

(4) L'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo contribuirà a prevenire gli incidenti e gli inquinamenti in mare, nonché a ridurre al minimo le loro conseguenze sull'ambiente, sull'economia e sulla salute delle popolazioni locali. L'efficacia del traffico marittimo, ed in particolare l'efficiente gestione dello scalo delle navi nei porti, dipende dall'osservanza dell'obbligo per le navi di preavvertire con sufficiente anticipo il loro arrivo nei porti.

(5) Lungo le coste europee, sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di notifica delle navi in conformità con le pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI). È opportuno provvedere affinché le navi in transito osservino gli obblighi di notifica prescritti da tali sistemi. Le notifiche effettuate da queste navi devono contenere, come minimo, alcune informazioni che rendano le autorità costiere edotte circa il numero delle persone presenti a bordo, la natura del carico e dei combustibili per l'uso di bordo che, oltre che un determinato volume, possono rappresentare un grave rischio di inquinamento.

(6) Sono stati istituiti servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS) e sistemi di organizzazione del traffico che svolgono un'importante funzione ai fini della prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento in talune zone marittime pericolose per la navigazione o nelle quali il traffico è particolarmente denso. È necessario che le navi utilizzino i servizi forniti da questi servizi di assistenza al traffico e osservino le norme applicabili ai sistemi di organizzazione del traffico approvati dall'OMI.

(7) Nel settore degli equipaggiamenti di bordo sono stati realizzati progressi tecnologici fondamentali che consentono oggi l'identificazione automatica delle navi (sistemi AIS) e quindi un loro migliore monitoraggio, nonché la registrazione dei dati di viaggio (sistemi VDR, noti come «scatole nere») che facilitano le indagini dopo gli incidenti. In considerazione della loro importanza ai fini della definizione di una politica di prevenzione degli incidenti in mare è opportuno rendere obbligatoria la presenza di queste apparecchiature a bordo delle navi che effettuano viaggi nazionali ed internazionali con scalo nei porti della Comunità.

(8) La conoscenza esatta delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo delle navi è un fattore essenziale per poter preparare ed effettuare con la dovuta efficacia le operazioni di intervento in caso di inquinamento o di rischio di inquinamento in mare. Le navi dirette o provenienti dagli Stati membri devono notificare queste informazioni alle autorità competenti o alle autorità portuali di tali Stati membri. Le navi che non fanno scalo in un porto situato nella Comunità hanno l'obbligo di far pervenire ai sistemi di notifica gestiti dalle autorità costiere degli Stati membri informazioni sulla quantità e il tipo delle merci pericolose che trasportano a bordo.

(9) Per semplificare e accelerare la trasmissione e l'utilizzazione di informazioni sul carico, che possono talora essere voluminose, è opportuno che tali informazioni vengano trasmesse per via elettronica all'autorità competente o all'autorità portuale interessata. Quando vengono utilizzati i protocollo EDI si dovrà fare ricorso esclusivamente ai formati indicati dalla direttiva, così da evitare una moltiplicazione indesiderabile di standard incompatibili. Per gli stessi motivi, gli scambi di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri dovranno aver luogo per via elettronica.

(10) Se gli Stati membri si sono accertati che le compagnie interessate hanno istituito procedure interne atte a garantire che le informazioni prescritte dalla direttiva vengano

inviate all'autorità competente senza alcun indugio, deve essere possibile esentare i servizi di linea fra i porti di uno o più Stati membri dall'obbligo di notificazione per ciascun viaggio.

(11) Quando ritiene che le condizioni meteorologiche e del mare siano eccezionalmente sfavorevoli e creino un rischio grave per l'ambiente, lo Stato membro sospende la partenza delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti fino al ritorno della normalità. Nell'esercizio del proprio potere discrezionale lo Stato membro deve considerare che condizioni del genere ricorrono quando un una zona soggetta alla sua giurisdizione vengano constatati un vento di forza 10 (o più) sulla scala Beaufort e condizioni di mare corrispondenti.

(12) Talune navi presentano, in ragione del loro comportamento o delle loro condizioni, rischi potenziali per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente. È opportuno che gli Stati membri riservino una particolare attenzione al monitoraggio di tali navi, che prendano i provvedimenti appropriati, in armonia con il diritto internazionale, per evitare l'aggravamento dei rischi che tali navi pongono e che trasmettano agli altri Stati membri interessati le informazioni pertinenti di cui dispongono in merito a tali navi.

(13) Gli Stati membri devono premunirsi contro i rischi che talune situazioni in mare, la presenza di chiazze di inquinanti o di oggetti alla deriva rappresentano per la sicurezza marittima, le popolazioni locali e l'ambiente. A tal fine, i comandanti devono riferire alle autorità costiere i fatti eventualmente rilevati, fornendo ogni opportuna informazione.

(14) In caso di incidente in mare, la piena ed intera cooperazione delle parti implicate nel trasporto contribuisce in modo significativo all'efficacia degli interventi delle autorità competenti.

(15) La mancata disponibilità di porti di rifugio può avere gravi conseguenze in caso di incidente in mare. È quindi opportuno che gli Stati membri elaborino piani per consentire, se la situazione lo richiede, di accogliere nei loro porti, nelle migliori condizioni possibili, le navi in difficoltà.

(16) L’applicazione della presente direttiva sarà tanto più efficace quanto più rigoroso sarà il controllo che gli Stati membri eserciteranno sulla sua osservanza. A tal fine gli Stati membri devono assicurarsi, mediante opportune verifiche, che le comunicazioni istituite in applicazione della direttiva funzionino in modo soddisfacente. È opportuno che vengano istituite sanzioni dissuasive onde garantire che le parti interessate rispettino gli obblighi in materia di notifica e di presenza a bordo delle apparecchiature previste dalla direttiva.

(17) È necessario creare un quadro di cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione onde migliorare la realizzazione del sistema di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo, dando vita a canali di comunicazione adeguati tra le autorità competenti e i porti degli Stati membri. Inoltre, la copertura del sistema di identificazione e monitoraggio delle navi deve essere completato nelle zone marittime della Comunità nelle quali esso è ancora insufficiente. In aggiunta, nelle regioni marittime della Comunità dovranno essere creati centri di gestione delle informazioni con il compito di agevolare lo scambio o la comunicazione dei dati utili in relazione al monitoraggio del traffico e all'attuazione della direttiva. L'istituzione dell'Agenzia

europea per la sicurezza marittima ad opera del regolamento n. .../.../CE contribuirà a realizzare tali obiettivi.

(18) Ai fini dell'applicazione effettiva della presente direttiva è necessario che la Commissione sia assistita da un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri. I provvedimenti necessari a dare concreta attuazione alla direttiva sono misure di efficacia generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[7], ed è quindi opportuno che essi vengano adottati secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione stessa.

(19) Talune disposizioni della presente direttiva possono essere modificate in base a tale procedura allo scopo di tener conto dell'evoluzione degli strumenti di diritto internazionale e dell'esperienza maturata nell'applicazione della direttiva stessa.

(20) La presente direttiva rafforza, estende e modifica in modo significativo le disposizioni della direttiva 93/75/CEE. Di conseguenza, è opportuno abrogare la direttiva 93/75/CEE.

(21) Tenuto conto del principio di sussidiarietà, una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce lo strumento giuridico adeguato poiché istituisce un quadro per l'applicazione obbligatoria ed uniforme, ad opera degli Stati membri, degli obblighi e delle procedure previste dalla presente direttiva, pur lasciando a ciascuno di essi la libera scelta delle modalità di attuazione che meglio si attagliano al loro rispettivo ordinamento giuridico,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Scopo

Scopo della presente direttiva è istituire nella Comunità un sistema di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo ai fini di una migliore sicurezza ed efficacia del traffico marittimo e di una migliore prevenzione degli inquinamenti provocati delle navi.

Articolo 2

Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, ad eccezione:

a) delle navi da guerra, delle navi da guerra ausiliarie e delle altre navi appartenenti ad uno Stato membro o operate da questo e utilizzate per un servizio pubblico non commerciale;

b) delle navi da pesca di lunghezza inferiore a 45 metri e alle imbarcazioni da diporto;

---

7 GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

c) delle scorte e delle attrezzature di bordo delle navi.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) «operatore»: l'armatore, il proprietario o il gestore della nave;

b) «agente»: la persona incaricata o autorizzata a rilasciare le informazioni in nome del gestore della nave;

c) «spedizioniere/caricatore»: la persona che ha stipulato un contratto per il trasporto di merci via mare o la persona nel cui nome e per conto della quale viene stipulato il contratto;

d) «compagnia», la compagnia ai sensi della regola 1, paragrafo 2 del capitolo IX della convenzione SOLAS;

e) «nave »: qualsiasi nave o unità marittima;

f) «merci pericolose»:

– le merci classificate nel codice IMDG,

– le sostanze liquidi pericolose di cui al capitolo 17 del Codice IBC,

– i gas liquefatti di cui al capitolo 19 del Codice IGC,

– le sostanze solide di cui all'appendice B del Codice BC.

Sono parimenti comprese le merci per il cui trasporto sono state prescritte le condizioni preliminari conformemente al paragrafo 1.1.3 del Codice IBC o al paragrafo 1.1.6 del Codice IGC.

g) «merci inquinanti»:

– gli idrocarburi, secondo la definizione della MARPOL allegato 1,

– le sostanze liquide nocive, secondo la definizione della MARPOL, allegato 2

– le sostanze dannose, secondo la definizione della MARPOL, allegato 3;

h) «unità di trasporto»: i veicoli stradali adibiti al trasporto di merci, i veicoli ferroviari adibiti al trasporto di merci, i container, i veicoli cisterna stradali, i veicoli cisterna ferroviari e le cisterne mobili;

i) «strumenti internazionali pertinenti», i seguenti strumenti nel testo in vigore al momento dell'adozione della presente direttiva:

– «MARPOL», la Convenzione internazionale del 1973 sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978;

– «SOLAS», la Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare e i relativi protocolli ed emendamenti;

– la Convenzione internazionale di Londra del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili (Tonnage);

– la Convenzione internazionale del 1969 sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che provocano o possono provocare un inquinamento da idrocarburi, nonché il protocollo del 1973 sugli interventi in alto mare in caso di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi;

– «Codice ISM»: il codice internazionale per la gestione della sicurezza;

– «Codice IMDG»: il codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose;

– «Codice IBC»: il codice internazionale OMI per la costruzione e l'armamento delle navi che trasportano sostanze chimiche pericolose alla rinfusa;

– «Codice IGC»: il codice OMI internazionale per la costruzione e l'attrezzatura delle navi addette al trasporto di gas liquefatti alla rinfusa;

– «Codice BC»: il codice OMI delle norme pratiche per la sicurezza del trasporto del carico;

– «Codice INF»: il codice relativo alle norme di sicurezza OMI per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di sostanze altamente radioattive in fusti a bordo delle navi;

– «Risoluzione OMI A 851 (20) de l'OMI»: la risoluzione 851 (20) dell'Organizzazione marittima internazionale, avente per titolo «Principi generali dei sistemi di notifica e norme di compilazione delle notifiche, con orientamenti per la notifica di sinistri in cui sono coinvolte merci pericolose, sostanze nocive e/o sostanze inquinanti per l'ambiente marino»;

j) «indirizzo»: il nome e i canali di comunicazione che consentono di stabilire, in caso di necessità un contatto con l'operatore, l'agente, l'autorità portuale, l'autorità competente o qualsiasi altra persona o organismo abilitato, in possesso di informazioni dettagliate riguardanti il carico della nave.

k) «autorità competenti»: le autorità e gli organismi abilitati dagli Stati membri a ricevere e a diffondere le informazioni notificate a norma della presente direttiva;

l) «autorità portuali»: le autorità portuali competenti abilitate dagli Stati membri a ricevere e a mettere a disposizione le informazioni notificate a norma della presente direttiva;

m) «centro costiero»: il servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS), la stazione terrestre incaricata di gestire un sistema di notifiche obbligatorie approvato dall'OMI, o l'organismo incaricato di coordinare le operazioni di ricerca e di salvataggio o di

lotta contro l'inquinamento dell'ambiente marino, designati dagli Stati membri in applicazione della presente direttiva.

TITOLO I – SEGNALAZIONE E MONITORAGGIO DELLE NAVI NELLE ACQUE EUROPEE

Articolo 4

Notifica preventiva dell'ingresso nei porti comunitari

Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché ogni nave diretta verso un porto situato nella Comunità annunci il proprio arrivo all'autorità portuale :

a) almeno quarantott'ore prima dell'arrivo, se il porto di scalo è conosciuto, oppure

b) non appena il porto di scalo è noto, se questa informazione è disponibile meno di quarantott'ore prima dell'arrivo,
oppure

c) al più tardi al momento in cui la nave esce dal porto precedente, se la durata del viaggio è inferiore a quarantott'ore.

Articolo 5

Partecipazione al sistema di notifica obbligatoria

1. Le navi che entrano nella zona di competenza di un centro costiero che gestisce un sistema di notifiche obbligatorio approvate dall'Organizzazione marittima internazionale devono partecipare al sistema nell'osservanza delle norme e delle procedure applicabili.

2. Le notifiche delle navi contengono, come minimo, le informazioni enumerate all'allegato I-1, ferme restando le informazioni supplementari prescritte dallo Stato membro in conformità con la risoluzione OMI A.851(20).

Articolo 6

Organizzazione del traffico marittimo nelle zone a forte densità di traffico o pericolose per la navigazione

1. Le navi che entrano nella zona di competenza di un servizio di assistenza al traffico marittimo o di un sistema di organizzazione del traffico approvato dall'OMI, posto sotto la responsabilità di uno Stato membro hanno l'obbligo, nell'osservanza delle norme e delle procedure applicabili, di utilizzare i servizi forniti, qualora esistano e di ottemperare alle disposizioni applicabili nella zona ed alle istruzioni eventualmente ricevute. La partecipazione ad un servizio di assistenza al traffico marittimo può essere resa obbligatoria per le navi che battono bandiera di uno Stato terzo soltanto nelle zone marittime situate all'interno delle acque territoriali dello Stato membro interessato.

2. Gli Stati membri provvedono affinché i servizi di assistenza al traffico marittimo e i sistemi di organizzazione del traffico posti sotto la loro responsabilità dispongano di personale sufficiente e adeguatamente qualificato, di appropriati strumenti di comunicazione e di monitoraggio delle navi e vengano utilizzati in conformità con le direttive pertinenti dell'OMI.

Articolo 7

Sistemi di identificazione automatica

1. Ogni nave che fa scalo in un porto della Comunità dev'essere dotata, secondo il calendario indicato all'allegato II-1, di un sistema di identificazione automatica rispondente alle norme di funzionamento definite dall'OMI, in grado di trasmettere le informazioni di cui all'allegato I-2.

2. Gli Stati membri provvedono a dotarsi, entro termini compatibili con il calendario indicato all'allegato II-1, degli impianti e delle attrezzature terrestri appropriate per ricevere ed utilizzare le informazioni di cui al paragrafo 1.

Articolo 8

Registratori dei dati di viaggio (scatole nere)

Le navi che fanno scalo in un porto situato nella Comunità devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (scatola nera) secondo le modalità descritte nell'allegato II-2. Le esenzioni eventualmente accordate ai traghetti roll-on/roll-off e alle unità veloci da passeggeri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) della direttiva 1999/35/CE del Consiglio cessano di essere efficaci al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva[8].

Il registratore dei dati di viaggio deve permettere di conservare, in modo sicuro e in forma utilizzabile le informazioni pertinenti relative alla posizione, al movimento, allo stato fisico, al comando ed al controllo della nave interessata e di metterle a disposizione dello Stato membro implicato in un'indagine conseguente ad un incidente marittimo.

TITOLO II – NOTIFICA DELLE MERCI PERICOLOSE O INQUINANTI A BORDO DELLA NAVI (□HAZMAT»)

Articolo 9

Obblighi dello spedizioniere/caricatore

Le merci pericolose o inquinanti sono consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave in un porto di uno Stato membro soltanto se al comandante o all'operatore sia pervenuta una dichiarazione contenente le denominazioni tecniche corrette delle merci pericolose o inquinanti, i numeri delle Nazioni Unite (NU), qualora esistano, le classi di rischio e le quantità di tali merci e, se queste sono trasportate in unità di trasporto diversi dalle cisterne, i relativi marchi di identificazione.

Allo spedizioniere/caricatore incombe l'obbligo di trasmettere al comandante o all'operatore la dichiarazione prescritta dalla presente direttiva e di assicurare che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello dichiarato ai sensi del comma precedente.

[8] GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

Articolo 10

Notifica ad opera delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti

1. L’operatore, l’agente o il comandante di una nave che trasporta merci pericolose o inquinanti, che lascia un porto situato in uno Stato membro notifica, al più tardi al momento della partenza della nave, le informazioni di cui all'allegato III all'autorità competente designata da tale Stato.

2 L’operatore, l'agente o il comandante di una nave che trasporta merci pericolose o inquinanti, proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto situato nella Comunità o verso un luogo di ormeggio situato nelle acque territoriali di uno Stato, membro notifica le informazioni di cui all'allegato III all'autorità competente dello Stato membro in cui è situato il primo porto di destinazione o il luogo di ormeggio non più tardi del momento della partenza dal porto di caricamento, oppure non appena sia noto il porto di destinazione, se questa informazione non è disponibile al momento della partenza.

3. Gli Stati membri possono istituire una procedura che autorizza l'operatore, l'agente o il comandante di una nave di cui ai paragrafi 1 e 2 a notificare le informazioni enumerate nell'allegato III all'autorità portuale del porto di partenza o di destinazione nella Comunità, a seconda dei casi.

   La procedura istituita deve essere tale da garantire che l'autorità competente, in caso di necessità, possa accedere alle informazioni di cui all'allegato III in ogni momento. A tal fine, l'autorità portuale competente conserva le informazioni dell'allegato III per un periodo sufficiente a consentire la loro utilizzazione in caso di incidente in mare. L'autorità portuale prende i provvedimenti necessari per fornire immediatamente per via elettronica, 24 ore su 24, tali informazioni, a richiesta dell'autorità competente.

4. L’operatore, l'agente o il comandante della nave comunica per via elettronica le informazioni relative al carico di cui al punto 5 dell’allegato III all'autorità portuale o all'autorità competente. Se per la trasmissione dei dati vengono utilizzati i messaggi EDI, devono utilizzarsi i formati EDIFACT di cui all'allegato IV.

5. Le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti in transito nelle acque territoriali o nella zona economica esclusiva degli Stati membri, che non sono dirette né provengono da un porto della Comunità, notificano ai centri costieri che gestiscono un sistema di notifiche obbligatorie di cui all'articolo 5, paragrafo 1, la quantità e la classe OMI delle merci pericolose che trasportano.

Articolo 11

Scambio telematico di dati fra Stati membri

Gli Stati membri cooperano per garantire l'interconnessione e l’interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all'allegato III.

I sistemi di comunicazione istituiti per l’applicazione del comma precedente devono possedere le seguenti caratteristiche:

– lo scambio dei dati dev'essere effettuato per via elettronica e deve consentire la ricezione e il trattamento dei messaggi notificati ai sensi dell'articolo 10;

– il sistema deve consentire la trasmissione delle informazioni 24 ore su 24;

– ogni Stato membro dev'essere in grado di trasmettere senza indugio all'autorità competente di un altro Stato membro che ne faccia richiesta le informazioni riguardanti la nave e il carico pericoloso o inquinante che si trova a bordo di essa.

Articolo 12
Esenzioni

1. Gli Stati membri possono esonerare dall'osservanza dell'articolo 10 i servizi di linea nazionali effettuati tra porti situati sul loro territorio qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:

   – la compagnia che opera i suddetti servizi compila e tiene aggiornato un elenco delle navi interessate e la trasmette all'autorità competente interessata,

   – per ciascun viaggio effettuato, le informazioni di cui all'allegato III sono messe a disposizione dell'autorità competente che ne fa richiesta. La compagnia deve istituire un sistema interno che garantisca la trasmissione immediata in forma elettronica dopo aver ricevuto la domanda, di tale informazione all'autorità competente 24 ore su 24, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2.

2. Gli Stati membri verificano periodicamente che le condizioni di cui al paragrafo 1 siano soddisfatte. Quando una di queste condizioni non sia più soddisfatta, gli Stati membri revocano immediatamente il beneficio dell'esenzione alla compagnia interessata.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle compagnie e delle navi esentate in applicazione del presente articolo, unitamente a tutti gli aggiornamenti dell'elenco.

4. Quando ad un servizio di linea internazionale operato da una stessa compagnia siano interessati due o più Stati membri, questi possono collaborare per concedere un'esenzione alla compagnia interessata, nell'osservanza degli obblighi prescritti dal presente articolo.

TITOLO III - MONITORAGGIO DELLE NAVI A RISCHIO ED INTERVENTO IN CASO DI INCIDENTI IN MARE

Articolo 13
Navi che presentano un rischio potenziale per la navigazione

1. Sono considerate navi che presentano un rischio potenziale per la navigazione ovvero una minaccia per l'ambiente ai sensi della presente direttiva le navi che possiedono le caratteristiche seguenti:

– le navi vittime di incidenti in mare ai sensi dell'articolo 14;

– le navi che hanno violato obblighi di notifica imposti dalla presente direttiva;

– le navi che hanno violato le norme applicabili nei sistemi di organizzazione del traffico e i servizi di assistenza al traffico marittimo posti sotto la responsabilità di uno Stato membro:

– le navi nei confronti delle quali esistono prove o forti presunzioni di versamenti volontari di idrocarburi o altre violazioni della convenzione Marpol nelle acque poste sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

– le navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità o che sono state oggetto di un rapporto o di una notifica di uno Stato membro conformemente all'allegato I-1 della direttiva 95/21/CE.

2. I centri costieri che detengono informazioni pertinenti sulle navi di cui al paragrafo 1 le comunicano ai centri costieri interessati degli altri Stati membri situati sulla rotta prevista della nave.

3. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 15, gli Stati membri prendono, in conformità con il diritto internazionale, le misure appropriate nei confronti delle navi di cui al paragrafo 1, che hanno identificato o che sono state loro segnalate da altri Stati membri, allo scopo di prevenire o ridurre i rischi per la sicurezza o l'ambiente marino. Gli Stati membri svolgono tutte le verifiche e prendono tutti i provvedimenti che reputano appropriati, secondo modalità compatibili con la direttiva 95/21/CE, per accertare eventuali violazioni alle disposizioni della presente direttiva o alle pertinenti disposizioni delle convenzioni internazionali in vigore. Se necessario, essi informano lo Stato membro che ha comunicato loro le informazioni ai sensi del paragrafo 2 dei risultati delle iniziative che hanno assunto.

Articolo 14

Segnalazione di incidenti in mare

1. Allo scopo di prevenire o attenuare ogni rischio significativo per la sicurezza marittima, la sicurezza delle persone o l'ambiente, il comandante di ogni nave che navighi del mare territoriale, nella zona economica esclusiva o nell'alto mare dinanzi alle coste di uno Stato membro ha l'obbligo di segnalare immediatamente al centro costiero geograficamente competente :

– qualsiasi incidente che pregiudichi la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, nonché eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura,

– qualsiasi incidente che comprometta la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o le attrezzature di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le attrezzature di navigazione o di comunicazione,

– qualsiasi situazione atta a provocare un inquinamento delle acque e del litorale dello Stato membro, quale il versamento o il rischio di versamento di sostanze

inquinanti in mare, nonché qualsiasi chiazza di prodotti inquinanti, contenitori o colli derivanti in mare.

2. Il messaggio di segnalazione trasmesso in applicazione del paragrafo 1 deve indicare, come minimo, il nome della nave, la sua posizione, il porto di partenza, il porto di destinazione, e se necessario l'indirizzo che consente di ottenere informazioni sul carico, sul numero di persone a bordo, sui particolari dell'incidente, nonché qualsiasi informazione pertinente contemplata dalla risoluzione A.851(20) dell'OMI.

Articolo 15

Misure da prendere in presenza di condizioni meteorologiche eccezionalmente sfavorevoli

Quando reputa che condizioni meteorologiche e marittime eccezionalmente avverse creino un grave rischio di inquinamento delle sue zone marittime o costiere, o delle zone marittime o costiere di altri Stati membri, lo Stato membro deve prendere ogni opportuna misura amministrativa per vietare alle navi che potrebbero creare un rischio siffatto di lasciare i porti situati nella zona interessata.

Il divieto di uscire dal porto è revocato quando sia accertato che la nave può lasciare il porto senza provocare un rischio grave ai sensi del primo comma.

Articolo 16

Misure relative agli incidenti in mare

1. Quando si verifichino gli incidenti di cui all'articolo 14, gli Stati membri prendono, in conformità al diritto internazionale, tutte le misure appropriate per garantire la sicurezza marittima, la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino.

   L'allegato V contiene un elenco non esaustivo delle misure che gli Stati membri possono prendere in applicazione del presente articolo.

2. L'operatore, il comandante della nave e, se necessario, il proprietario del carico cooperano pienamente con le autorità nazionali competenti, a richiesta di queste, allo scopo di ridurre al minimo le conseguenze di un incidente in mare.

3. Il comandante di una nave al quale si applicano le disposizioni del codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM) informa la compagnia in merito ad ogni incidente verificatosi in mare. Non appena sia stata informata dell'accaduto, la compagnia ha l'obbligo di contattare il centro costiero competente e di mettersi a sua disposizione per ogni eventualità

Articolo 17

Porti di rifugio

Gli Stati membri prendono le disposizioni necessarie per garantire la disponibilità, sul loro territorio, di porti idonei ad accogliere le navi in difficoltà. A tal fine essi stabiliscono, sentite le parti interessate, piani dettagliati per ciascun porto interessato, con l'indicazione delle caratteristiche della zona, degli impianti ed attrezzature disponibili, dei vincoli operativi ed

ambientali ivi esistenti e delle procedure connesse al loro possibile utilizzo per l'accoglienza delle navi in difficoltà.

I piani predisposti per accogliere le navi in difficoltà sono comunicati a richiesta. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure che essi prendono in applicazione del comma precedente.

Articolo 18
Informazione delle parti interessate

1. Se necessario, l'autorità costiera competente dello Stato membro interessato segnala via radio, nelle zone interessate, ogni incidente notificato ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1 ed informa della presenza di ogni nave che costituisca minaccia per la navigazione.

2. Le autorità competenti che sono in possesso delle informazioni notificate ai sensi degli articoli 10 e 14 prendono i provvedimenti opportuni per fornire tali informazioni, in qualsiasi momento, su richiesta presentata dall'autorità competente di un altro Stato membro per motivi di sicurezza.

3. Uno Stato membro le cui autorità competenti sono state informate, a norma della presente direttiva o in altro modo, di fatti che comportano o aumentano, il rischio di veder messe in pericolo talune zone marine o costiere di un altro Stato membro, prende tutte le misure appropriate per informarne al più presto ogni Stato interessato e consultarlo in merito alle iniziative da prendere. Se necessario, gli Stati membri cooperano per concordare le modalità di un intervento comune.

   Ogni Stato membro adotta le disposizioni necessarie per utilizzare pienamente le notifiche che le navi hanno l'obbligo di trasmettergli in applicazione dell'articolo 14.

TITOLO IV - MISURE SUPPLEMENTARI

Articolo 19
Designazione e pubblicazione dell'elenco degli organismi competenti

1. Ogni Stato membro designa le autorità competenti, le autorità portuali e i centri costieri ai quali devono essere indirizzate le notifiche previste dalla presente direttiva.

2. Ogni Stato membro provvede affinché il settore della navigazione marittima riceva un'informazione adeguata, in particolare mediante pubblicazioni destinate al settore nautico, sulle autorità e sui centri designati in applicazione del paragrafo 1, ivi comprese, se necessario, le rispettive zone di competenza geografica, nonché le procedure istituite per la notifica delle informazioni previste dalla direttiva e tiene regolarmente aggiornate tali informazioni.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco degli organismi designati ai sensi del paragrafo 1 ad ogni suo successivo aggiornamento.

Articolo 20

Cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano per il conseguimento degli obiettivi seguenti:

a) fare il miglior uso possibile delle informazioni notificate in virtù della presente direttiva, compreso lo sviluppo di collegamenti telematici adeguati tra i centri costieri e le autorità portuali per scambiarsi i dati relativi ai movimenti ed alle previsioni di arrivo delle navi nei porti nonché i dati relativi al loro carico;

b) sviluppare e rafforzare l'efficacia dei collegamenti telematici tra i centri costieri degli Stati membri ai fini di una migliore conoscenza del traffico marittimo e del monitoraggio delle navi in transito lungo le coste europee, nonché al fine di armonizzare e - nella misura del possibile - snellire le notifiche prescritte alle navi durante la rotta;

c) estendere la copertura del sistema europeo di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo allo scopo di rafforzare l'identificazione e il monitoraggio delle navi che navigano nelle acque europee. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire sistemi obbligatori di notifica, servizi obbligatori di assistenza al traffico e, se necessario, di sistemi adeguati per l'organizzazione del traffico allo scopo di presentarli all'OMI per approvazione.

2. L'Agenzia europea per la Sicurezza marittima, istituita con regolamento n. .../../CE, contribuisce alla realizzazione degli obiettivi seguenti:

– agevolare la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione per il conseguimento degli obiettivi di cui al paragrafo 1;

– promuovere la cooperazione tra gli Stati rivieraschi e le zone marittime interessate, nei settori disciplinati dalla presente direttiva;

– migliorare l'informazione del settore marittimo sugli obblighi e sulle procedure previsti dalla presente direttiva;

– raccogliere e mettere a disposizione delle parti interessate l'elenco degli organismi designati a norma dell'articolo 19, i dati pertinenti relativi alle compagnie che beneficiano di un'esenzione ai sensi dell'articolo 12, le navi che presentano un rischio potenziale per la navigazione di cui all'articolo 13 e ogni opportuna informazione ai fini dell'attuazione della presente direttiva;

– mettere a punto ed utilizzare ogni sistema informativo necessario per conseguire gli obiettivi di cui ai trattini precedenti;

– istituire in particolare allo scopo di garantire condizioni ottimali di traffico nelle zone a forte densità di traffico o pericolose per la navigazione, i centri regionali di gestione delle informazioni raccolte ed utilizzate in applicazione della presente direttiva.

Articolo 21
Riservatezza delle informazioni

Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per garantire la riservatezza delle informazioni che ad essi sono trasmesse ai sensi della presente direttiva e le utilizzano esclusivamente per i fini di sicurezza della navigazione marittima e della prevenzione degli inquinamenti ad opera delle navi.

Articolo 22
Controllo dell'attuazione della direttiva e sanzioni

1. Gli Stati membri verificano, sia mediante controlli a cadenze regolari sia mediante controlli senza preavviso, il funzionamento dei sistemi telematici istituiti ai fini della presente direttiva, ed in particolare la loro idoneità a soddisfare il requisito della ricezione e della trasmissione immediata 24 ore su 24, delle informazioni notificate in applicazione degli articoli 10 e 12.

2. Gli Stati membri istituiscono, nel loro ordinamento interno, sanzioni pecuniarie per gli operatori, gli agenti, i caricatori/spedizionieri, i proprietari del carico e i comandanti delle navi che abbiano violato le disposizioni della presente direttiva.

   Le sanzioni pecuniarie di cui al comma precedente devono essere fissate ad un livello sufficientemente elevato per dissuadere l'autore dal commettere infrazioni o dal recidivare.

3. Ferme restando le altre misure necessarie per l'attuazione della direttiva, il regime delle sanzioni pecuniarie istituito dagli Stati membri deve applicarsi, in particolare, alle seguenti violazioni della direttiva:

– omissione dell'avviso preventivo di entrata nei porti di cui all'articolo 4;

– omessa segnalazione ad uno dei sistemi obbligatori di notifica di cui all'articolo 5;

– violazione delle norme applicabili a un sistema dell'organizzazione del traffico o inosservanza delle istruzioni impartite dal servizio di assistenza al traffico marittimo (VST) designato da uno Stato membro, di cui all'articolo 6;

– mancato o carente funzionamento del sistema di identificazione automatica a bordo della nave o del registratore dei dati di viaggio di cui agli articoli 7 ed 8;

– omessa o inesatta dichiarazione da parte del caricatore/spedizioniere di cui all'articolo 9;

– violazione degli obblighi di notifica di cui agli articoli 10 e 12;

– omessa segnalazione di un incidente in mare o di una delle situazioni di cui all'articolo 14;

– partenza da un porto in violazione dell'articolo 15;

– mancata cooperazione con le autorità nazionali per ridurre al minimo le conseguenze di un incidente in mare di cui all'articolo 16.

4. Gli Stati membri informano senza indugio lo Stato di bandiera ed ogni altro Stato interessato delle misure prese nei confronti delle navi che non battono la loro bandiera a norma degli articoli 13 e 16 e del paragrafo 2 del presente articolo.

5. Lo Stato membro che constata, in occasione di un incidente in mare di cui all'articolo 16, che la compagnia non è stata in grado di istituire e di mantenere attivo un collegamento con la nave o con le autorità operative interessate, ne informa lo Stato che ha rilasciato, o a nome del quale è stata rilasciata, la certificazione ISM.

Qualora la gravità dell'inadempienza dimostri l'esistenza di un grave vizio di conformità nel funzionamento del sistema di gestione della sicurezza della compagnia, lo Stato membro che ha rilasciato la certificazione di conformità o il certificato di gestione della sicurezza alla nave revoca immediatamente la certificazione ISM alla compagnia interessata.

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 23
Procedura di modifica

La procedura di cui all'articolo 24 può essere applicata per i seguenti scopi:

– applicare, ai fini della presente direttiva, le successive modificazioni che sono entrate in vigore per effetto degli strumenti internazionali pertinenti indicati all'articolo, 2 lettera i),

– modificare gli obblighi e le procedure descritti negli allegati alla luce dell'esperienza maturata nella sua applicazione.

Articolo 24

Comitato di regolamentazione

1. La Commissione è assistita da un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.

2. Nel caso in cui si fa riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, nell'osservanza delle disposizioni dell'articolo 8 di tale decisione.

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

Articolo 25

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 2002. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 26

La direttiva 93/75/CEE del Consiglio è abrogata ventiquattro mesi dopo l'adozione della presente direttiva.

Articolo 27

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

Articolo 28

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I

Informazioni notificate dalle navi di cui al Titolo I

1. Informazioni di cui all'articolo 5

- A - Identificazione della nave (nome della nave, nominativo internazionale, numero di identificazione OMI o numero MMSI)
- C o D: Posizione
- G – Porto di partenza
- I - Porto di destinazione e ora presunta di arrivo
- P – Carico e, se a bordo sono presenti merci pericolose, quantità e classe OMI
- W - Numero totale di persone a bordo
- X - Informazioni diverse:
  - Indirizzo per la comunicazione di informazioni relative al carico
  - Caratteristiche e volume stimato del combustibile per uso di bordo, per le navi che ne trasportano più di 5 000 tonnellate

2. Informazioni di cui all'articolo 7

- Identificazione della nave (nome della nave e nominativo internazionale, numero di identificazione OMI o numero MMSI)
- Tipo di nave
- Posizione, direzione, velocità e condizioni di navigazione
- Porto di partenza, porto di destinazione e ora presunta di arrivo
- Presenza di merci pericolose a bordo: sì/no
- In caso affermativo, indirizzo per la comunicazione delle informazioni relative al carico.

3. In caso di modifica delle informazioni notificate ai sensi del presente allegato il comandante della nave ne informa immediatamente l'autorità costiera interessata.

ALLEGATO II

Prescrizioni applicabili agli equipaggiamenti di bordo

I - Sistemi di identificazione automatica (AIS)

1. Navi costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, costruite dal 1° luglio 2002 in poi che fanno scalo in un porto situato nella Comunità, sono soggette all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 7.

2. Navi costruite prima del 1° luglio 2002

Le navi costruite prima del 1° luglio 2002 che hanno scalo in un porto situato nella Comunità sono soggette all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 7 secondo il calendario seguente:

- navi da passeggeri: entro e non oltre il 1° luglio 2003;
- navi cisterna al più tardi al momento della prima visita del materiale di sicurezza effettuato dopo il 1° luglio 2003;
- navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 50 000: entro e non oltre il 1° luglio 2004;
- navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 10 000 ma inferiore a 50 000: entro e non oltre il 1° luglio 2005;
- navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 3 000 ma inferiore a 10 000: entro e non oltre il 1° luglio 2006;
- navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 300 ma inferiore a 3 000: entro e non oltre il 1° luglio 2007.

II – Registratore dei dati di viaggio («scatola nera»)

Le navi che appartengono alle seguenti categorie devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (scatola nera) conforme alle norme di funzionamento della risoluzione A 861(20) dell'OMI, nonché alle norme di test definite dalla norma n° 61996 della Commissione elettronica internazionale (CEI), qualora facciano scalo in un porto situato nella Comunità:

– le navi da passeggeri costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: al più tardi al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva,

– le navi diverse dalle navi da passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 3 000, costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: al più tardi al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva,

– le navi da passeggeri costruite prima del 1° luglio 2002: al più tardi il 1° gennaio 2004,

– le navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 20 000: al più tardi il 1° gennaio 2007,

– le navi da carico di stazza lorda compresa tra 3 000 e 20 000: al più tardi il 1° gennaio 2008.

ALLEGATO III

Informazioni da notificare a norma dell'articolo 10

1 Identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione OMI se necessario),

2 Porto di destinazione,

3 Ora di partenza di una nave che lascia un porto di uno Stato membro (art. 10, par. 1),

4 Ora presunta di arrivo al porto di destinazione o presso la stazione di pilotaggio, secondo quanto prescritto dall'autorità competente, ed ora presunta di partenza da tale porto (art. 10, par. 2),

5 Denominazioni tecniche corrette delle merci pericolose o inquinanti, numeri delle Nazioni Unite (NU) qualora esistano, classi di pericolo (OMI), determinate conformemente ai codici IMDG, IBC e IGC e, se necessario, categoria di nave ai sensi del codice INF, quantitativi di tali merci e loro ubicazione a bordo nonché, se tali merci sono contenute in unità di trasporto diverse dalle cisterne, i relativi marchi di identificazione.

6 Conferma della presenza a bordo di un elenco o di un manifesto oppure di un piano di carico appropriato nei quali siano indicate in dettaglio le merci pericolose o inquinanti imbarcate a bordo della nave, con la relativa ubicazione.

7 Indirizzo presso il quale è possibile ricevere informazioni dettagliate sul carico.

ALLEGATO IV
Messaggi elettronici EDIFACT

I messaggi EDIFACT di cui all'articolo 10, paragrafo 4, sono i seguenti:

– MOTREQ («Vessel Data Reques»): messaggio trasmesso allorquando sono richieste le informazioni riguardanti sia una nave determinata sia le merci pericolose e inquinanti ;

– APERAK («Application Acknowledgement»): messaggio che indica che i dati relativi alla nave interessata sono disponibili e verranno trasmessi, ovvero che non sono disponibili;

– VESDEP («Vessel Movement Data»): messaggio che specifica le informazioni relative al viaggio della nave interessata;

– IFTDGN («Hazardous Cargo Data»): messaggio che precisa la natura del carico pericoloso o inquinante trasportato;

– BAPLIE («Bayplan»): messaggio che fornisce informazioni sull'ubicazione delle merci a bordo della nave.

ALLEGATO V

Misure che gli Stati membri possono prendere in presenza di minaccia per la sicurezza marittima e per l'ambiente
(in applicazione dell'art. 16, par. 1)

Qualora, in seguito ad un incidente o in presenza delle circostanze descritte all'articolo 14, riguardanti una nave che rientra nella previsione della presente direttiva, l'autorità competente dello Stato membro interessato ritenga, nell'ambito del diritto internazionale, che è necessario allontanare, attenuare o eliminare un pericolo grave ed imminente che minaccia il suo litorale o interessi connessi, la sicurezza delle altre navi, nonché quella dell'equipaggio, dei passeggeri o delle persone che si trovano a terra, che è necessario proteggere l'ambiente marino, tale autorità può, in particolare:

- limitare i movimenti della nave o dirigerla in modo che essa segua una certa rotta. Questa prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;

- ordinare al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza marittima,

- inviare a bordo della nave una squadra di esperti per valutare il grado di rischio, assistere il comandante nel rimediare alla situazione e tenere informato il centro costiero competente,

- ordinare al comandante di recarsi in un porto di rifugio in caso di pericolo imminente, ovvero

- ordinare che la nave pilotata o rimorchiata.

SCHEDA FINANZIARIA

1. DENOMINAZIONE DELL'AZIONE

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo.

2. LINEE DI BILANCIO INTERESSATE

Parte A (cfr. punto 10)

Parte B (cfr. punto 7) - linea B2-702: Preparazione, valutazione e promozione della sicurezza dei trasporti

3. BASE GIURIDICA

Sicurezza dei trasporti marittimi: articolo 80, paragrafo 2, del trattato

4. DESCRIZIONE DELL'AZIONE

4.1 Obiettivo generale

Istituire un sistema di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo allo scopo di migliorare la prevenzione e gli interventi nell'eventualità di incidenti e di rischi di inquinamento delle coste degli Stati membri.

4.2 Periodo previsto

Durata indefinita

5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE/ENTRATE

5.1 SNO

5.2 SD

5.3 Tipi di entrate previste: nessuno

6. NATURA DELLE SPESE/ENTRATE

Spese operative ed amministrative per l'accompagnamento e il monitoraggio dell'attuazione della direttiva.

Il provvedimento proposto avrà solo una lieve incidenza sul bilancio della Comunità in quanto determinerà essenzialmente l'organizzazione di riunioni con esperti marittimi degli Stati membri. Inoltre, visti gli obiettivi enumerati dall'articolo 2o, paragrafo 2, spetterà di norma all'Agenzia europea per la sicurezza marittima a farsi carico di una serie di attività connesse all'attuazione della direttiva e, di conseguenza, sarà l'Agenzia a sopportare le spese relative. Per prendere conoscenza dell'incidenza finanziaria conseguente all'istituzione di tale struttura è quindi opportuno consultare la Scheda finanziaria allegata alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce l'Agenzia per la sicurezza marittima. Nel contesto presente, ma maggior parte delle spese dovrebbero essere a carico del bilancio della suddetta Agenzia.

Inoltre, le riunioni con gli esperti del settore possono dar luogo ad alcune spese operative. Gli stanziamenti previsti per queste spese sono enumerati nella tabella 7.2 e saranno coperti dalla linea di bilancio B2-702.

7. INCIDENZA FINANZIARIA

7.1 Metodo di calcolo del costo totale dell'azione (nesso fra costi unitari e costo totale)

Il costo totale dell'azione è calcolato sommando i costi singoli su base annua cominciando dall'anno n, esercizio in cui entrerà in vigore la misura comunitaria proposta (cfr. tabella 7.2).

I costi singoli consistono in un importo annuale di 5 000 euro per l'organizzazione, in media una volta all'anno, di una riunione della durata di un giorno con esperti del settore. Sono previste anche spese per la pubblicazione di informazioni e la promozione del sistema europeo, in particolare per far conoscere al settore nautico obblighi e procedure istituiti dalla direttiva. È verosimile che possano essere impegnati 10 000 euro fin dal primo anno di attuazione della direttiva, con possibilità di un adeguamento dopo 5 anni (5 000 euro).

7.2 Spese operative per studi, esperti ecc., comprese nella parte B del bilancio.

Stanziamenti d'impegno in mio EUR (prezzi correnti)

	Esercizio n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ed esercizi succ.	Totale
– Riunioni di esperti[9]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informazioni e pubblicazioni		0,010				0,005	0, 015
Totale		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

[9] Spese che rispettano i criteri di cui alla comunicazione della Commissione del 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Scadenzario degli stanziamenti d'impegno/stanziamenti di pagamento

mio EUR

	Esercizio n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e esercizi succ.	Totale
Stanziamenti d'impegno		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Stanziamenti di pagamento							
Esercizio n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 ed esercizi succ.		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
Totale		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. DISPOSIZIONI ANTIFRODE PREVISTE

– Controllo del rispetto delle procedure per l'invio di esperti degli Stati membri alle riunioni del Comitato.

9. ELEMENTI D'ANALISI COSTO-EFFICACIA

9.1 Obiettivi specifici

– Obiettivi specifici: collegamento con l'obiettivo generale

Istituzione di un quadro per la cooperazione fra Stati membri e Commissione che comporta l'organizzazione di riunioni con gli esperti marittimi in particolare per preparare l'estensione della copertura del sistema europeo di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo.

– Beneficiari: necessità di distinguere i singoli obiettivi specifici e di indicare i beneficiari finali del contributo finanziario comunitario e gli intermediari utilizzati.

Non pertinente.

9.2 Giustificazione dell'azione

– Necessità di un contributo finanziario comunitario della Comunità, tenuto conto in particolare del principio di sussidiarietà

La proposta non prevede alcuna sovvenzione della Comunità. Tuttavia, a sostegno degli obiettivi della direttiva, è possibile che alcuni Stati membri presentino progetti di infrastrutture o attrezzature per la gestione del traffico

marittimo allo scopo di ottenere un sostegno finanziario della Comunità. Giova ricordare che diversi progetti di questo tipo hanno già beneficiato di un contributo finanziario della Comunità dai fondi istituiti per la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto dal fondo di Coesione o dal FESR.

– Scelta delle modalità di intervento

* vantaggi rispetto ad eventuali alternative (vantaggi comparati)

Non pertinente.

* analisi di eventuali azioni analoghe svolte a livello comunitario o nazionale

Non pertinente.

* effetti derivati e moltiplicatori previsti

Non pertinente.

– Principali fattori aleatori che possono incidere sui risultati specifici dell'azione

Non esistono fattori aleatori apprezzabili.

9.3 Controllo e valutazione dell'azione

– Indicatori di efficacia prescelti

* Indicatori di risultato (misura delle attività intraprese)

Le principali risorse necessarie saranno fornite dalla Commissione e dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

* Indicatori di impatto secondo gli obiettivi perseguiti

I principali indicatori d'impatto sono costituiti dalle proposte elaborate congiuntamente dalla Commissione e dagli Stati membri per integrare ed estendere il sistema di informazione e monitoraggio. Nel rispetto delle norme di diritto internazionale in vigore, queste proposte dovranno essere presentate, per approvazione, alla Organizzazione marittima internazionale.

All'Agenzia europea per la sicurezza marittima è stato anche assegnato il compito di monitorare e valutare l'efficacia dell'applicazione della direttiva.

– Modalità e frequenza delle valutazioni previste

La frequenza delle future valutazioni dipende dalle attività esplicate dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

– Valutazione dei risultati ottenuti (in caso di proseguimento o rinnovo dell'azione in corso)

Le informazioni desunte dai contatti instaurati tra la Commissione e gli esperti degli Stati membri, nonché quelle desunte dalle relazioni di attività

dell'Agenzia serviranno a valutare la necessità di aggiornare e di modificare le disposizioni della direttiva.

10. SPESE AMMINISTRATIVE (SEZIONE III, PARTE A DEL BILANCIO)

10.1 Incidenza sull'organico

L'incidenza dalla presente proposta sulla parte A del bilancio sarà limitata. Occorrerà un monitoraggio regolare dell'attuazione della direttiva, ivi compresa la preparazione e la partecipazione alle riunioni e alle varie iniziative di coordinamento lanciate d'intesa con gli Stati membri. Per il resto, gran parte dei compiti di gestione dovrebbero essere svolti dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Tipo di impiego		Personale da assegnare alla gestione dell'azione		Fonte		Durata
		Assunto a titolo permanente	Assunto a titolo temporaneo	Risorse esistenti presso la DG o l'unità interessato	Risorse supplementari	
Personale di ruolo o temporaneo	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Indefinita - -
Altre risorse		-	-	-	-	-
Totale		0,5	0,5	1,0	-	Indefinita

10.3 Aumento di altre spese amministrative a seguito dell'azione, in particolare spese dovute alle riunioni dei comitati e dei gruppi di esperti

EUR

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Importi	Metodo di calcolo
A 7031 (Comitati obbligatori)	9 750 €	Il comitato di regolamentazione istituito ai fini della presente direttiva dovrebbe riunirsi in media una volta l'anno per un giorno al per discutere determinati aspetti legati all'attuazione della direttiva. Il rimborso delle spese di viaggio sostenute dagli esperti nazionali per partecipare alla riunione è stimato in 650 euro/esperto (da moltiplicare per 15).
Totale	9 750 €	

Le spese summenzionate iscritte nella linea di bilancio A7 saranno finanziate dalla dotazione globale della DG TREN.

RELAZIONE

INTRODUZIONE GENERALE

1 Situazione e problemi

Il risarcimento delle vittime di una fuoriuscita incidentale di idrocarburi causata da una petroliera è un risvolto importante del quadro generale di regolamentazione in materia di inquinamento marino da idrocarburi ed è pertanto al centro delle preoccupazioni della Commissione europea. Come indicato nella comunicazione sulla sicurezza del trasporto marittimo di idrocarburi del 21 marzo 2000 (COM(2000) 142 def.), la Commissione ritiene che il regime vigente in materia di responsabilità e di risarcimento, pur avendo dimostrato una certa efficacia nel corso degli ultimi decenni, comporta una serie di inconvenienti, primo fra tutti l'inadeguatezza dei massimali di responsabilità e risarcimento. Alcuni recenti sinistri, in particolare il naufragio dell'*Erika* e la successiva marea nera nel dicembre 1999, hanno chiaramente dimostrato l'insufficienza dei massimali attuali, che impedisce un completo indennizzo delle vittime di tali incidenti e causa sostanziali ritardi nella liquidazione dei risarcimenti. La Commissione ha deciso di conseguenza di agire con particolare celerità e di istituire un meccanismo inteso ad aumentare i massimali del risarcimento per garantire che, in futuro, eventuali nuove fuoriuscite di idrocarburi in Europa diano luogo ad un adeguato indennizzo delle vittime. Anche gli altri inconvenienti del sistema attuale andranno corretti ma la Commissione reputa che ciò possa avvenire successivamente, in tempi leggermente più protratti. Oltre agli aspetti legati alla responsabilità e al risarcimento, la Commissione propone di introdurre sanzioni penali per comprovata colpa grave dei soggetti coinvolti nel trasporto marittimo di idrocarburi.

2 Antefatti

Il trasporto di idrocarburi per mare è un'attività intrinsecamente pericolosa che comporta rischi notevoli per l'ambiente marino. Le vere dimensioni della minaccia ambientale posta dalla rapida crescita del traffico del naviglio cisterniero e dalle dimensioni di queste navi è risultata manifesta nel marzo 1967, quando la *Torrey Canyon*, una petroliera di 120 000 tonnellate di stazza lorda battente bandiera della Liberia si è incagliata negli scogli di Seven Stones al largo di Land's End, nel Regno Unito, provocando la fuoriuscita di 119 000 tonnellate di petrolio greggio e un grave inquinamento lungo le coste dell'Inghilterra sudoccidentale e della Francia settentrionale.

Questo sinistro ha spinto la comunità marittima internazionale ad elaborare, nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), una serie di strumenti atti a migliorare la sicurezza delle petroliere e a garantire una maggiore protezione dell'ambiente marino, tra cui due convenzioni che stabiliscono norme precise in materia di risarcimenti e di responsabilità in caso di inquinamento causato dalle petroliere.

La Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per l'inquinamento da idrocarburi (Convenzione CLC o Convenzione Responsabilità civile) e la Convenzione internazionale del 1971 che istituisce un fondo di risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi (Convenzione IOPC o Convenzione Fondo), sono entrate in vigore rispettivamente nel 1975 e nel 1978. Le due convenzioni hanno predisposto un sistema di responsabilità a due livelli fondato su una responsabilità oggettiva ma limitata del proprietario della nave, ed un fondo, finanziato dai soggetti destinatari degli idrocarburi, che

prevede un risarcimento supplementare alle vittime di un inquinamento da idrocarburi che non possono essere totalmente indennizzati dal proprietario della nave.

Questo regime è stato modificato nella sua sostanza un'unica volta, all'inizio degli anni '80. Tale revisione è sfociata nel 1984 nell'elaborazione di due protocolli alle convenzioni, protocolli mai entrati in vigore a causa della mancata ratifica da parte di alcuni Stati destinatari degli idrocarburi. Nei primi anni '90 si è nuovamente tentato di far entrare in vigore le modifiche alle due convenzioni. I lavori hanno portato nel 1992 all'elaborazione di due protocolli che contenevano la sostanza dei protocolli del 1984 ma ne modificavano le modalità di entrata in vigore. I protocolli alla Convenzione CLC e alla Convenzione Fondo sono entrati in vigore nel 1996; tutti gli Stati costieri membri dell'UE ne sono parte, salvo il Portogallo, tuttora impegnato nell'iter di ratifica.

Gli Stati Uniti non partecipano a questo regime internazionale di responsabilità e risarcimento. L'incidente della *Exxon Valdez*, prodottosi in Alaska nel 1989, ha messo fine alle discussioni su un'eventuale partecipazione americana. Gli Stati Uniti hanno successivamente deciso di istituire, nell'ambito della legge sull'inquinamento da idrocarburi del 1990 (*Oil Pollution Act*), un regime distinto di responsabilità a livello federale che autorizza comunque i singoli Stati ad introdurre legislazioni più severe.

3 Linee essenziali del regime internazionale di responsabilità e risarcimento del 1992

Il regime del 1992 riguarda i danni dovuti ad inquinamento causato da fuoriuscite persistenti di idrocarburi da petroliere che navigano nelle acque costiere (fino a 200 miglia marittime dalla costa) degli Stati aderenti. Le perdite e i danni risarciti da questo regime comprendono i beni e, entro certi limiti, anche il danno economico e i costi di ripristino dell'ambiente, nonché le misure preventive e i costi di disinquinamento.

Il primo livello di responsabilità, la responsabilità del proprietario della nave, è disciplinato dalla Convenzione CLC. Si tratta di una responsabilità oggettiva, non condizionata quindi da un comportamento doloso o colposo. Il proprietario è di norma autorizzato a limitare la propria responsabilità ad un importo che dipende dal tonnellaggio della nave e che ammonta attualmente ad un massimo di 90 milioni di euro per le navi di maggiori dimensioni (appena 13 milioni di euro nel caso dell'Erika). Il diritto alla limitazione della responsabilità cessa soltanto se si dimostra che l'inquinamento è dovuto ad un atto od omissione del proprietario, commesso nell'intento di causare danni, o ad un suo comportamento imprudente, nonché consapevole del fatto che avrebbe causato con ogni probabilità un danno. La Convenzione CLC obbliga altresì i proprietari delle navi ad assicurare tale responsabilità ed autorizza i soggetti lesi ad agire direttamente contro l'assicuratore, entro i limiti della responsabilità del proprietario. Convogliando in tal modo la responsabilità soltanto verso il proprietario della nave, numerose altre parti coinvolte, tra cui l'esercente, l'operatore e il noleggiatore, vengono esplicitamente tutelate contro eventuali domande di risarcimento, a meno che il loro comportamento colposo sia equivalente al comportamento che dovrebbe avere il proprietario per decadere dal diritto di limitare la propria responsabilità (cfr. supra).

Il regime della Convenzione CLC è integrato dal Fondo IOPC (Fondo di risarcimento internazionale per i danni causati dall'inquinamento da idrocarburi), istituito con la Convenzione Fondo per risarcire le vittime quando la responsabilità del proprietario della nave non consente di coprire i danni. È possibile ricorrere al Fondo IOPC in tre casi: quando

il danno supera il massimale di responsabilità del proprietario (caso più frequente); quando il proprietario può far valere una delle eccezioni stabilite dalla Convenzione CLC[10] e infine quando il proprietario (e il suo assicuratore) non sono finanziariamente in grado di adempiere ai propri obblighi. Il risarcimento massimo erogabile dal Fondo IOPC è di circa 200 milioni di euro. Il Fondo è finanziato dai contributi di imprese e di altri soggetti destinatari degli idrocarburi trasportati per mare. In caso di marea nera, pertanto, tutti i destinatari di idrocarburi con sede in Stati aderenti alla Convenzione IOPC contribuiscono al risarcimento e alle spese amministrative sostenute dal Fondo, indipendentemente dal luogo in cui si è verificato l'inquinamento. Il Fondo IOPC non versa risarcimenti se l'inquinamento è dovuto ad un atto di guerra o è stato causato da una nave da guerra. È inoltre necessario dimostrare che la fuoriuscita di idrocarburi sia dovuta ad una nave cisterna.

Le vittime delle fuoriuscite di petrolio possono presentare le loro richieste direttamente al Fondo IOPC e, nella misura in cui esse siano giustificate e soddisfino i criteri previsti, il Fondo indennizzerà direttamente il richiedente. Se il totale delle richieste accolte supera il limite massimo del Fondo, tutte le richieste saranno ridotte in proporzione. I richiedenti possono adire gli organi giurisdizionali dello Stato in cui si è verificato il danno. Dalla sua costituzione nel 1978 il Fondo IOPC ha trattato circa 100 casi, la maggior parte dei quali rientrava nei massimali di risarcimento ed ha pertanto dato luogo ad un indennizzo integrale sulla base della valutazione di ammissibilità delle domande effettuata dal Fondo stesso.

4 Valutazione del regime internazionale di responsabilità e di risarcimento

4.1 Criteri di valutazione

Nella comunicazione sulla sicurezza del trasporto marittimo di idrocarburi la Commissione ha definito tre criteri per la valutazione dell'adeguatezza di un sistema di risarcimento.

(1) Esso dovrebbe fornire un risarcimento tempestivo alle vittime senza dover ricorrere a lunghi e complessi procedimenti giudiziari.

(2) Il massimale di risarcimento dovrebbe essere fissato ad un livello sufficientemente elevato per soddisfare le domande di indennizzo derivanti da qualsiasi catastrofe potenziale dovuta ad un incidente causato da una petroliera.

(3) Il regime dovrebbe scoraggiare gli operatori delle petroliere ed i proprietari del carico dal trasportare idrocarburi con navi cisterna che non siano di qualità impeccabile.

Spinta dall'incidente dell'Erika a riesaminare il regime internazionale istituito dalle Convenzioni CLC e IOPC alla luce dei tre criteri di valutazione, la Commissione è giunta alla conclusione che il suddetto regime è soddisfacente per alcuni aspetti ma non per tutti.

---

[10] Ai sensi dell'articolo III.2 della CLC, il proprietario può esimersi dall'obbligo risarcitorio se dimostra che il danno:
(a) è dovuto un atto di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione o fenomeno naturale di natura eccezionale, inevitabile ed irresistibile, o
(b) è dovuto interamente ad un atto od omissione di un terzo, con l'intenzione di provocare un danno, o
(c) è dovuto interamente al comportamento colposo o doloso di un governo o di un'altra autorità preposta alla manutenzione dei fari e fanali e di altri strumenti di ausilio alla navigazione nell'esercizio delle sue funzioni.

4.2 Procedure di risarcimento

Per quanto riguarda la rapidità di versamento dell'indennizzo e la funzionalità generale del sistema, la Commissione riconosce che l'attuale regime internazionale di responsabilità e risarcimento per inquinamento da idrocarburi presenta notevoli vantaggi, alcuni dei quali garantiscono il rapido indennizzo delle vittime di incidenti che possono coinvolgere parti che dipendono da giurisdizioni diverse. Il sistema è strutturato in modo tale che i richiedenti non hanno difficoltà in genere ad individuare la parte responsabile e non sono tenuti a provare il comportamento doloso o colposo del proprietario della nave per ottenere il risarcimento. Inoltre, poiché il proprietario è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione e il richiedente è autorizzato ad agire direttamente contro l'assicuratore, le questioni relative alla nazionalità della nave o alla nazionalità e alla situazione finanziaria del proprietario sono ininfluenti ai fini dell'indennizzo, sempreché questo non superi i massimali stabiliti. Queste caratteristiche contribuiscono ad una più rapida liquidazione delle domande di risarcimento e facilitano la gestione generale del sistema.

Anche in materia di contributi al fondo imposti ai proprietari dei carichi, il sistema prevede un meccanismo piuttosto semplice. Le spese del Fondo IOPC sono sostenute collettivamente dai principali soggetti destinatari di petrolio greggio e/o olio combustibile pesante aventi sede negli Stati aderenti, proporzionalmente ai quantitativi di idrocarburi ricevuti da ciascuna impresa. Le autorità degli Stati parte al Fondo IOPC comunicano i quantitativi ricevuti e il fondo fattura direttamente gli importi alle imprese destinatarie sulla base di una stima delle spese per l'anno successivo. I pagamenti non sono pertanto di competenza delle autorità pubbliche, salvo se queste accettano esplicitamente tale responsabilità. In linea di massima, il sistema ha funzionato in maniera soddisfacente ed ha permesso di raccogliere i fondi necessari in tempi ragionevoli. Sussiste tuttavia il problema di quegli Stati che omettono di notificare i quantitativi ricevuti rendendo pertanto difficile, per il Fondo IOPC, riscuotere i contributi presso le imprese nazionali.

Tenuto conto della notevole ingegnosità necessaria per istituire un regime internazionale di responsabilità e risarcimento per l'inquinamento dovuto alle fuoriuscite di idrocarburi, questo sistema ha globalmente dato buona prova di sé. La stragrande maggioranza dei circa 100 casi di risarcimento per fuoriuscite di idrocarburi trattati dal Fondo IOPC ha avuto esito soddisfacente, nel senso che le procedure di valutazione e versamento dell'indennizzo si sono svolte senza particolari difficoltà. I richiedenti hanno preferito in genere rivolgersi direttamente al Fondo, senza adire le vie giudiziarie e ciò testimonia il fatto che la valutazione delle richieste di risarcimento effettuata dal Fondo IOPC gode di un certo grado di consenso.

Non tutti i casi, tuttavia, sono stati trattati con la stessa celerità e semplicità. Nella maggior parte, se non ogni volta che l'inquinamento da idrocarburi rischiava di superare il limite massimo del risarcimento si sono verificati notevoli ritardi nel pagamento, a causa dell'incertezza circa il costo finale della catastrofe. Se risulta che l'importo totale delle richieste ammissibili rischia di superare l'importo massimo del risarcimento disponibile, allora le domande approvate vengono soddisfatte proporzionalmente, vale a dire che i richiedenti ricevono solo una determinata percentuale dell'indennizzo spettante loro, in attesa che siano state presentate e vagliate tutte le richieste di risarcimento, una procedura che in genere dura diversi anni. Inoltre, le principali catastrofi e lo scontento delle vittime per le procedure di risarcimento tendono a rafforzare il ruolo dei tribunali nazionali in materia di liquidazione degli indennizzi, con la complessità e le lungaggini supplementari che spesso ne derivano. Di conseguenza, le procedure di risarcimento che hanno seguito le grandi catastrofi sono sempre state complesse e lente. Alcune delle principali maree nere verificatesi in Europa negli anni '90, ad esempio nel caso dell'*Aegean Sea* (Spagna, 1992), del *Braer* (Regno Unito, 1993)

e del *Sea Empress* (Regno Unito, 1996), hanno conosciuto tante e tali complicazioni che i richiedenti, vittime delle maree nere causate da tali incidenti, non sanno ancora se e quando potranno essere integralmente risarciti. Nulla indica che, per quanto riguarda il naufragio dell'*Erika*, le cose andranno in modo diverso.

La Commissione ritiene che tempi di indennizzo così lunghi non siano accettabili, pur riconoscendo, tuttavia, la stretta correlazione esistente tra il protrarsi delle procedure e il rischio di esaurire il massimale di risarcimento disponibile. Alla luce delle conseguenze che, come visto in precedenza, può avere il fatto di avvicinarsi a tale limite, la Commissione reputa che i ritardi inaccettabili nel versamento del risarcimento alle vittime siano dovuti principalmente al livello insufficiente dei massimali piuttosto che alle disfunzioni inerenti alle procedure di risarcimento in quanto tali. Altri elementi del sistema che potrebbero contribuire a ritardare o comunque complicare l'indennizzo sono attualmente allo studio di un gruppo di lavoro istituito in seno al Fondo IOPC[11]. La Commissione partecipa ai lavori ed auspica che questi sfocino in misure supplementari propizie ad un equo e rapido risarcimento delle vittime. La Commissione ritiene pertanto che il sistema internazionale di risarcimento vigente, salvo alcune importanti eccezioni, soddisfa il primo dei criteri menzionati, vale a dire l'adeguatezza delle procedure di indennizzo delle vittime di una fuoriuscita di idrocarburi.

4.3 Adeguatezza dei massimali

Il livello insufficiente dei massimali fissati per il risarcimento è, secondo la Commissione, l'inconveniente principale del sistema internazionale. L'insufficienza dei massimali, infatti, può far sì che le vittime di disastri costosi non ottengano un indennizzo completo anche se è stata stabilita la legittimità delle loro pretese. Sul piano dei principi è un approccio discutibile. Inoltre, come già indicato in precedenza, l'inadeguatezza dei massimali genera quasi inevitabilmente incertezza e ritardi nella soluzione dei casi. In pratica, massimali inadeguati hanno per conseguenza che le vittime di una grave marea nera sono risarcite più tardi e meno delle vittime di un incidente di minore portata. La Commissione ritiene che una tale situazione sia difficile da giustificare.

Dei circa 100 casi di fuoriuscita di idrocarburi trattati a tutt'oggi dal Fondo IOPC, una decina circa ha suscitato seri dubbi circa il livello sufficiente dei massimali e/o la rapidità di liquidazione delle domande di risarcimento. Il numero può sembrare limitato, soprattutto se si tiene conto del fatto che, per molti degli incidenti di questo tipo dovuti alle petroliere il Fondo IOPC non viene neppure attivato perché il problema può essere direttamente risolto con il proprietario nel quadro della Convenzione CLC, ove l'importo totale del risarcimento preteso non superi il limite di responsabilità del proprietario. Va inoltre rilevato che la maggior parte dei casi problematici si è posta nel quadro del "vecchio" regime, prima quindi dell'entrata in vigore dei protocolli del 1992 che hanno più che raddoppiato l'importo massimo disponibile per l'indennizzo delle vittime.

Queste statistiche risultano tuttavia in gran parte irrilevanti se, come la Commissione, si parte dal fatto che le vittime di tutti gli incidenti per fuoriuscita di idrocarburi debbano essere adeguatamente e rapidamente risarcite. È inaccettabile che i cittadini e le altre vittime che hanno sofferto delle conseguenze drammatiche di una marea nera di grandi dimensioni non siano integralmente indennizzati. I massimali di risarcimento dovrebbero pertanto consentire di coprire le spese di qualsiasi catastrofe prevedibile. Il divario tra questo obiettivo e la

---

[11] Le questioni esaminate comprendono il privilegio riconosciuto a talune domande ed una revisione generale delle procedure di presentazione e valutazione delle domande di risarcimento.

situazione attuale è dimostrato dal fatto che entrambi i principali disastri (*Nakhodka*, Giappone, nel 1997 e *Erika*, Francia, nel 1999) verificatisi dopo l'entrata in vigore dei protocolli del 1992 hanno suscitato seri dubbi circa la sufficienza dei nuovi massimali, malgrado il volume relativamente limitato di petrolio fuoriuscito[12]. Le richieste di risarcimento per i danni provocati dal naufragio dell'*Erika* probabilmente supereranno ampiamente l'importo massimo stabilito; il che significa che le vittime dovranno contare sull'impegno volontario del governo e della compagnia petrolifera interessati per ottenere persino una frazione minima di indennizzo. La Commissione non vede dunque come possa considerarsi soddisfatto il criterio relativo al livello sufficiente dei massimali di risarcimento.

Non è sorprendente che i massimali attuali siano insufficienti se si considera che sono stati fissati nei primi anni '80 e sono entrati in vigore in Europa solo 12-20 anni più tardi, in funzione della data di ratifica degli Stati membri. A seguito del naufragio dell'*Erika* ha già avuto inizio il processo di adeguamento dei massimali fissati dalle Convenzioni CLC e IOPC conformemente ad un'apposita procedura semplificata di modifica stabilita dalle stesse convenzioni. L'aumento massimo consentito da questa procedura dipende da una serie di fattori e non consentirà, al momento, di incrementare i massimali attuali di oltre il 50%. Le prime decisioni relative all'approvazione di tale aumento sono state prese nell'ottobre 2000 e le modifiche, se adottate, entreranno in vigore non prima del 1º novembre 2003.

Agli occhi della Commissione un aumento del 50% rispetto ai massimali attuali, per un importo totale di circa 300 milioni di euro che entrerà in vigore solo tra tre anni non è sufficiente per garantire un'adeguata tutela delle vittime di un'eventuale nuova grave marea nera in Europa. Come già indicato, la Commissione ritiene che il sistema risarcitorio debba coprire integralmente ogni catastrofe prevedibile, non solo attualmente ma anche per un certo periodo prospettico. Apparentemente invece l'aumento proposto non consente neppure di coprire tutte le richieste di risarcimento derivanti dal naufragio dell'*Erika*.

Il livello sufficiente dei massimali stabiliti va valutato anche alla luce del tipo di danni coperti dal regime risarcitorio. Se la tipologia dei danni viene estesa, ovviamente andranno aumentati anche i corrispondenti indennizzi. Poiché, come si vedrà in seguito, la Commissione reputa che debba essere aumentato il livello dei risarcimenti per danni all'ambiente, ne consegue che sia giustificato procedere ad un significativo incremento dei massimali globali.

Un massimale di un miliardo di euro sembra sufficiente a garantire la copertura di qualsiasi catastrofe prevedibile. Tale limite è più coerente con il limite fissato per l'*Oil Spill Liability Trust Fund* (Fondo di responsabilità per le fuoriuscite di idrocarburi) istituito dalla legislazione federale statunitense e alle pratiche in vigore in campo assicurativo per quanto riguarda la copertura della responsabilità civile dei proprietari di navi per inquinamento da idrocarburi, a cui si ricorre qualora il proprietario non possa invocare la limitazione di responsabilità ai sensi della Convenzione CLC.

In conclusione, quindi, i massimali fissati dalle Convenzioni CLC e IOPC sono lungi dal risultare sufficienti. Per garantire un adeguato risarcimento dei cittadini europei in caso di marea nera ed una maggiore coerenza rispetto ai massimali stabiliti dall'*Oil Spill Liability Trust Fund* statunitense, il massimale di risarcimento dovrebbe essere fissato a un miliardo di euro. L'argomento secondo cui incidenti di questa gravità sono rari non può, agli occhi della

---

[12] L'incidente del *Nakhodka* ha causato la fuoriuscita di circa 6 200 tonnellate di olio combustibile semifluido, mentre si stima che il naufragio dell'*Erika* abbia causato la fuoriuscita di 19 000 tonnellate di olio combustibile pesante.

Commissione, giustificare che vengano fissati massimali inferiori al costo di episodi di inquinamento da idrocarburi perfettamente plausibili e che si rischi di non poter adeguatamente risarcire le vittime.

4.4 Ruoli e responsabilità

4.4.1 Generalità

Perché possa essere considerato adeguato, un sistema di responsabilità e di risarcimento non deve limitarsi a garantire un corretto indennizzo delle vittime ma anche rispettare un giusto equilibrio tra i ruoli dei soggetti interessati e la loro esposizione al rischio di essere considerati responsabili. Un sistema di questo tipo dovrebbe inoltre, nella misura del possibile, contribuire a dissuadere i soggetti interessati dal correre deliberatamente rischi che potrebbero avere conseguenze nefaste sulla tutela della vita e dell'ambiente.

La Commissione ritiene che, da questo punto di vista, l'attuale regime internazionale di responsabilità e risarcimento per i danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi comporta diverse lacune. La concezione stessa del sistema di responsabilità non incita i soggetti interessati a provvedere affinché gli idrocarburi siano trasportati solo su petroliere di qualità impeccabile. Il fatto che navi in pessime condizioni continuino ad essere utilizzate nel trasporto di idrocarburi in Europa e nel resto del mondo è la riprova che non esistono, né per i vettori né per i proprietari del carico, disincentivi sufficienti che li costringano ad abbandonare la pratica inaccettabile che consiste nel fornire e nell'utilizzare deliberatamente navi di scarsa qualità per il trasporto marittimo di idrocarburi.

Tali lacune, tutte incompatibili con i più recenti sviluppi intervenuti a livello internazionale e comunitario in materia di responsabilità ambientale, sono descritte di seguito.

4.4.2 Soglia di decadenza dal diritto di limitazione della responsabilità

Il diritto dei proprietari delle navi di limitare la propria responsabilità è praticamente inoppugnabile. Come indicato in precedenza, tale diritto viene meno solo se il danno è derivato da un atto od omissione del proprietario, commesso nell'intento di causare danni o per comportamento temerario, nonché consapevole del fatto che avrebbe causato con ogni probabilità un danno. La colpa, o persino la colpa grave, del proprietario non soddisfa quindi i criteri della definizione e ne consegue che nella maggior parte dei casi sia estremamente difficile contestare il diritto in causa. È vero che lo stesso principio figura anche in altre convenzioni relative alla responsabilità marittima, ma la Commissione non vede perché occorra riprodurre una soglia così inoppugnabile per la decadenza dal diritto alla limitazione della responsabilità nel sistema di risarcimento dell'inquinamento da idrocarburi. Ritiene anzi che i rischi eccezionali legati al trasporto marittimo di idrocarburi debbano tradursi in un aggravamento della responsabilità illimitata per il proprietario della nave.

Il problema del diritto pressoché inoppugnabile del proprietario risulta ancor più grave per effetto dei criteri utilizzati per determinare tale responsabilità. Questa viene correlata esclusivamente alle dimensioni della nave, trascurando fattori quali la natura del carico o la quantità di idrocarburi fuoriusciti. Il proprietario dell'*Erika*, ad esempio, si è potuto avvalere del diritto di limitare la propria responsabilità ad appena 13 milioni di euro, con un rischio minimo di vedersi privato di tale diritto per un suo eventuale comportamento prima o durante l'incidente.

Molti dei regimi di responsabilità ambientale emersi negli anni '90 tendono ad abolire la nozione di responsabilità limitata. Ciò vale anche per il costituendo regime comunitario di responsabilità per danni all'ambiente, come sottolineato nel relativo Libro verde della Commissione (COM(2000) 66 def.). Le regole in materia di responsabilità illimitata, tuttavia, non sono in genere accompagnate dall'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione. Questo potrebbe non rappresentare un problema per le fonti di inquinamento terrestri, poiché di norma non è difficile individuare il soggetto responsabile e il foro competente. Nel caso dell'inquinamento marino la situazione è diversa in quanto chi inquina può essere di una nazionalità qualsiasi o essere comunque difficile da rintracciare. L'obbligo di assicurazione e il diritto della vittima di agire direttamente contro l'assicuratore sono pertanto elementi strumentali alla protezione delle vittime. Tuttavia, una responsabilità potenzialmente illimitata non implica necessariamente che l'intera responsabilità debba essere coperta dall'assicurazione. È perfettamente concepibile un sistema in base al quale l'assicurazione obbligatoria intervenga fino ai massimali della responsabilità oggettiva mentre la responsabilità illimitata, innescata dalla colpa del proprietario, rimanga a carico del proprietario stesso. Un esempio al riguardo è dato dal recente protocollo sulla responsabilità della Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento[13]. Vale la pena rilevare inoltre che nell'ambito dello stesso sistema internazionale di risarcimento dei danni da fuoriuscita di idrocarburi, la soglia applicata al proprietario fino al 1996 nell'ambito della Convenzione CLC del 1969 per far scattare la decadenza dal diritto di limitare la propria responsabilità, vale a dire per sua colpa personale o con il suo concorso (*actual fault or privity*), era nettamente inferiore. Non risulta che, nel corso dei 25 anni durante i quali è stata applicata, questa formula abbia causato particolari difficoltà nel regime internazionale di responsabilità per inquinamento da idrocarburi.

La Commissione ritiene pertanto che la soglia attuale oltre la quale il proprietario perde il diritto di limitare la propria responsabilità debba essere abbassata e allineata alle disposizioni di altri regimi dello stesso tipo. La responsabilità illimitata deve poter essere invocata almeno nel caso di comprovata colpa grave del proprietario della nave. In tal modo si garantirebbe una più stretta corrispondenza tra il comportamento del proprietario e la responsabilità che ne può derivare, ottenendo pertanto un effetto al tempo stesso preventivo e repressivo.

4.4.3 Tutela delle altre parti diverse dal proprietario ufficiale della nave

In caso di inquinamento da idrocarburi è chiamata in causa solo la responsabilità del proprietario della nave. La designazione di un preciso soggetto presenta diversi vantaggi in quando la chiarezza in merito alla parte responsabilità, facilitando in tal modo l'identificazione del soggetto al quale rivolgere le domande di risarcimento. Questo approccio consente inoltre di evitare la sottoscrizione di assicurazioni molteplici e contribuisce pertanto ad incrementare i livelli teorici della responsabilità da assicurare. Tuttavia, la designazione di responsabilità prevista dalla Convenzione CLC si spinge oltre quando vieta esplicitamente di chiedere il risarcimento ad una serie di altri soggetti (tra cui gli operatori, gli esercenti e i noleggiatori) che potrebbero invece esercitare sul trasporto lo stesso controllo del proprietario ufficiale della nave. Essi sono tutelati contro le domande di risarcimento salvo se viene

[13] Il protocollo del 1999 sulla responsabilità della Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento prevede limiti minimi di responsabilità oggettiva coperta da assicurazione. L'articolo 5 del protocollo stabilisce che, fatta salva la responsabilità oggettiva, è responsabile dei danni chi, per inosservanza delle disposizioni della Convenzione, premeditazione, imprudenza, atti od omissioni colposi abbia causato o contribuito a causare i suddetti danni. L'articolo 12, paragrafo 2 dispone inoltre che non vi siano limiti finanziari alla responsabilità stabilita ai sensi dell'articolo 5.

comprovato che il danno è derivato da un loro personale atto od omissione, commesso nell'intento di causare danni o per un loro comportamento imprudente, nonché quando sono consapevoli del fatto che esso avrebbe causato con ogni probabilità un danno (stessa formulazione utilizzata per la perdita del diritto del proprietario a limitare la propria responsabilità). Questi soggetti importanti possono pertanto agire sapendo di godere di una protezione pressoché certa nei confronti di eventuali domande di risarcimento in caso di inquinamento da idrocarburi.

La Commissione ritiene che una così forte protezione di soggetti di tale importanza sia controproducente se collocata nel contesto della sua azione per responsabilizzare gli operatori di tutti i comparti dell'industria marittima. Reputa pertanto che sia opportuno cancellare dalla Convenzione CLC le disposizioni relative al divieto di pretendere un risarcimento da una serie di soggetti importanti coinvolti nel trasporto marittimo di idrocarburi e che, nella misura in cui si consideri necessario per il funzionamento del sistema garantire la protezione di taluni di essi, la soglia sia quanto meno abbassata al livello proposto in precedenza per il proprietario della nave. Per quanto riguarda i risvolti pratici di tale misura, va rilevato che, anche in questo caso, il regime applicabile fino al 1996, data di entrata in vigore dei protocolli del 1992, prevedeva una designazione di responsabilità molto meno rigorosa in quanto ne erano esclusi solo i dipendenti o agenti del proprietario e solo nella misura in cui il danno non fosse dovuto a loro specifica colpa o al loro concorso.

4.4.4 Danni all'ambiente

I danni coperti dal regime del Fondo CLC/IOPC attuale sono essenzialmente danni e perdite materiali e *lucrum cessans*. Per quanto riguarda i danni ambientali, il regime copre una serie di misure di prevenzione tra cui i costi di risanamento e le "misure ragionevoli di ripristino già adottate o da adottarsi". I danni e le perdite subite dall'ambiente non vengono pertanto risarciti, principalmente a causa della difficoltà di valutarli e di quantificarli.

La Commissione riconosce che la copertura dei danni causati all'ambiente in quanto tale pone diversi problemi e ritiene che la valutazione dei suddetti danni debba essere quantificabile, verificabile e prevedibile onde evitare che i soggetti partecipanti al regime si basino su interpretazioni diverse. È tuttavia altrettanto importante garantire la coerenza con il risarcimento dei danni all'ambiente provocati da altre fonti di inquinamento. Dal punto di vista della Comunità, è inammissibile che il risarcimento possa variare notevolmente in funzione del fatto che l'inquinamento sia dovuto ad una petroliera, ad una nave di altro tipo o ad un impianto terrestre[14]. Nell'ambito della futura proposta di direttiva sulla responsabilità per danni all'ambiente, la Commissione sta conducendo uno studio sulla valutazione dei danni in questione che potrebbe costituire un utile spunto al riguardo. Fatte salve eventuali future proposte presentate nell'ambito di un regime generale comunitario di responsabilità ambientale, la Commissione ritiene che la copertura attuale dei costi di ripristino potrebbe essere estesa per comprendere quanto meno i costi legati alla valutazione dei danni all'ambiente causati dall'incidente nonché i costi derivanti dall'introduzione nell'ambiente di elementi equivalenti a quelli danneggiati, quale misura alternativa qualora la *restitutio in integrum* sia considerata irrealizzabile[15]. La posizione della Commissione sarà riesaminata

---

[14] Nel Libro bianco sulla responsabilità per danni all'ambiente la Commissione illustra la propria intenzione di coprire, in un futuro strumento, anche il "danno alla biodiversità", un tipo di danno significativo alle risorse naturali protette dalla Comunità nelle zone Natura 2000 (punto 4.5.1 del documento COM(2000) 66 def.).

[15] Analogamente, l'articolo 2, paragrafo 8 della Convenzione del Consiglio d'Europa sulla responsabilità civile per i danni derivati da attività pericolose per l'ambiente definisce le misure di ripristino come

alla luce della futura proposta relativa ad un regime comunitario di responsabilità per danni all'ambiente.

4.5 Conclusioni

La valutazione esposta qui sopra spinge la Commissione a concludere che il regime internazionale di responsabilità e di risarcimento è conforme al primo criterio ma presenta varie lacune per quanto riguarda gli altri due. L'importanza di tali lacune è aggravata dal fatto che il regime internazionale vieta esplicitamente di presentare altre domande di risarcimento al di fuori del regime istituito dalla Convenzione. Ciò significa che sarebbe estremamente difficile per la Comunità imporre responsabilità individuali supplementari in capo ai proprietari delle navi o ad altri soggetti tutelati senza contravvenire al disposto delle convenzioni internazionali. Se tali responsabilità individuali dovessero essere introdotte nella Comunità, prima di dare attuazione alle nuove norme comunitarie gli Stati membri sarebbero tenuti a denunciare le suddette convenzioni internazionali.

La Commissione riconosce che un regime internazionale di responsabilità e di risarcimento offre notevoli vantaggi, sia in termini di uniformità e di semplicità che in termini di condivisione dei costi delle maree nere, a prescindere da dove accadono, tra i soggetti destinatari di idrocarburi di tutto il mondo. Ne conclude pertanto che sarebbe controproducente per ora introdurre misure a seguito delle quali gli Stati membri fossero tenuti a denunciare gli strumenti esistenti. Come indicato nella relazione per il Consiglio europeo di Biarritz (COM(2000) 603 def.), la Commissione ritiene invece opportuno cercare di modificare le suddette convenzioni internazionali secondo gli orientamenti illustrati in precedenza, riservando la priorità assoluta, a livello comunitario, all'insufficienza dei massimali di risarcimento.

5. Azione proposta

Il perfezionamento del regime attuale di responsabilità e di risarcimento richiede l'adozione di diverse misure. Alcune di esse implicano che vengano adottati appositi strumenti comunitari, altre invece possono essere trattate nell’ambito del regime internazionale.

5.1 Istituzione di un fondo complementare di risarcimento europeo

È necessario innanzi tutto aumentare i massimali di risarcimento del sistema esistente in quanto si tratta della misura più direttamente legata ad un adeguato indennizzo delle vittime di una fuoriuscita di idrocarburi. Per porre rimedio alla situazione la Commissione propone di integrare l'attuale regime internazionale a due livelli istituendo un fondo supplementare europeo "di terzo livello" destinato ad indennizzare le vittime di maree nere verificatesi nelle acque europee le cui domande di risarcimento sono ammissibili ai sensi del regime internazionale, ma superiori ai massimali disponibili nell’ambito del Fondo IOPC.

---

qualsiasi misura ragionevole volta a ripristinare o recuperare i componenti danneggiati o distrutti dell'ambiente o ad introdurre nell'ambiente, ove ragionevole, componenti equivalenti. Il diritto interno specificherà chi ha il potere di prendere queste misure.

Il Fondo di risarcimento per i danni causati dall'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee (Fondo COPE) verrà quindi ad integrare le risorse del Fondo IOPC quando le domande di risarcimento ammissibili ai sensi del suddetto regime IOPC non potranno essere soddisfatte per mancanza di disponibilità sufficienti. Il risarcimento mediante il Fondo COPE si baserebbe pertanto sugli stessi principi e regole che disciplinano il Fondo IOPC, ma disporrebbe di un massimale stabilito ad un livello considerato sufficiente per qualsiasi catastrofe prevedibile, vale a dire un miliardo di euro.

Il Fondo COPE sarà finanziato dai soggetti europei destinatari di idrocarburi secondo procedure simili a quelle previste per i contributi al Fondo IOPC. I contributi finanziari cumulati dei soggetti europei destinatari di idrocarburi consentiranno di risarcire le vittime dei danni dovuti ad inquinamento negli Stati membri. Il Fondo COPE è destinato a garantire ai cittadini europei un adeguato indennizzo in attesa che i massimali di risarcimento previsti dal regime internazionale siano fissati ad un livello sufficientemente elevato. Oltre a quintuplicare il risarcimento disponibile, il Fondo COPE può servire anche ad accelerare l'indennizzo integrale delle vittime delle maree nere in Europa. Grazie alle nuove risorse finanziarie, le vittime possono essere integralmente risarcite non appena confermata l'ammissibilità delle loro domande, senza attendere i risultati del lungo processo di definizione del costo finale dell'incidente e i successivi problemi di risarcimento proporzionale previsti dal regime internazionale e descritti al punto 4.2. In tal modo, le vittime sono indennizzate integralmente e più rapidamente, mentre il risarcimento dei danni definitivo, una volta noto il costo totale dell'incidente, sarà oggetto di liquidazione bilaterale tra il Fondo IOPC e il Fondo COPE. Il Fondo COPE è strutturato in modo tale da poter essere attivato solo se i costi di una marea nera in Europa superano o rischiano di superare i massimali stabiliti dal regime internazionale.

5.2 Interventi dell'IMO volti a colmare le lacune del regime internazionale

Per stabilire una correlazione più stretta tra esposizione alla responsabilità e comportamento delle varie parti interessate, la Commissione è del parere che si dovrebbe procedere in parallelo ad una profonda revisione del regime attuale.

Secondo la Commissione la correzione delle lacune evidenziate nella sezione 4 può svolgersi a livello internazionale e del resto i primi passi in questo senso sono già stati compiuti. Inoltre a suo parere i lavori dovrebbero in definitiva sfociare nella modifica degli strumenti giuridici esistenti con l'introduzione di massimali di risarcimento notevolmente più elevati nonché in una serie di progressi per quanto attiene alle lacune indicate nella sezione 4.4, pur preservando la semplicità di accesso al sistema per coloro che pretendono l'indennizzo.

La Commissione invita pertanto il Consiglio a portare avanti i lavori con la massima celerità nella prospettiva di una profonda revisione del regime internazionale di responsabilità e di risarcimento. In particolare, la Comunità presenterà una domanda all'Organizzazione marittima internazionale o, se del caso, al Fondo IOPC affinché vengano apportate le seguenti modifiche alla Convenzione CLC:

– prevedere una responsabilità illimitata del proprietario della nave se è provato che i danni causati dall'inquinamento sono riconducibili ad una sua colpa grave;

– abolire il divieto di presentare domande di risarcimento al noleggiatore, all'esercente o all'operatore della nave (articolo III.4(c));

– riesaminare ed estendere il risarcimento per i danni causati all'ambiente per coerenza con i regimi di risarcimento analoghi previsti dal diritto comunitario.

Oltre alle misure destinate a perfezionare l'attuale regime internazionale di responsabilità in materia di inquinamento da idrocarburi, è necessario altresì migliorare il regime di responsabilità e risarcimento per le sostanze pericolose e nocive. Nel 1996 è stata adottata una convenzione internazionale al riguardo che, non essendo stata ratificata da nessuno Stato membro, non è ancora entrata in vigore[16]. L'affondamento della chimichiera *Ievoli Sun* al largo delle isole della Manica, il 31 ottobre 2000, è l'ultimo incidente in ordine di tempo a porre in evidenza l'insufficienza del quadro normativo in materia di responsabilità e di risarcimento per i danni causati da sostanze pericolose diverse dagli idrocarburi. La questione deve essere trattata con la massima priorità sia a livello europeo che internazionale.

Se il tentativo di perfezionare le regole internazionali in materia di responsabilità e di risarcimento dovesse fallire, la Commissione proporrà una normativa comunitaria che istituisca un regime europeo di responsabilità e di risarcimento per l'inquinamento marino.

5.3 Introduzione di sanzioni per colpa grave nella legislazione degli Stati membri

La Commissione è consapevole del fatto che le regole in materia di responsabilità hanno efficacia limitata sulla responsabilità individuale dei soggetti coinvolti nei casi di inquinamento da idrocarburi. Ciò è particolarmente vero quando le responsabilità sono assicurabili, come di norma avviene.

Ad integrazione delle summenzionate misure in materia di responsabilità e di risarcimento, la Commissione propone pertanto, come già annunciato al punto 5.b.iv) della comunicazione sulla sicurezza del trasporto marittimo di idrocarburi (COM(2000) 142 def.), di includere nel presente regolamento un articolo relativo alle sanzioni pecuniarie, per colpa grave di chiunque intervenga nel trasporto marittimo di idrocarburi. Si tratta di una misura di carattere penale e pertanto non collegata al risarcimento del danno, mirata viceversa a garantire l'applicazione a livello comunitario di una sanzione dissuasiva nei confronti dei soggetti partecipanti al trasporto marittimo di idrocarburi.

[16] La Convenzione internazionale del 1996 sulla responsabilità e il risarcimento per i danni derivanti dal trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive è stata firmata dai seguenti Stati: Canada, Danimarca, Finlandia, Germania, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Regno Unito. Solo la Federazione russa l'ha ratificata.

MOTIVAZIONE DEL REGOLAMENTO

Il trattato prevede che venga attuata una politica comune dei trasporti e le misure previste per dare attuazione a tale politica comprendono anche le disposizioni intese a migliorare la sicurezza e la tutela dell'ambiente nei trasporti marittimi. L'adeguato risarcimento delle vittime delle maree nere e l'introduzione di sanzioni per colpa grave nel trasporto marittimo di idrocarburi formano parte integrante di tali misure.

Nonostante esistano già convenzioni internazionali che disciplinano la responsabilità e il risarcimento in caso di fuoriuscite di idrocarburi, convenzioni a cui sono parti o saranno parti entro breve tutti gli Stati membri interessati, le recenti catastrofi, e in particolare il naufragio dell'*Erika* nel 1999, hanno posto in evidenza l'insufficienza di tali meccanismi e la loro incapacità a garantire un adeguato indennizzo delle vittime.

Il presente regolamento prevede che venga istituito un Fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee (Fondo COPE). Sono direttamente interessati al fondo solo gli Stati Membri con coste e porti marittimi. Austria e Lussemburgo saranno solo indirettamente e marginalmente interessati da questa parte della proposta.

Poiché esiste già un sistema internazionale di risarcimento delle vittime delle maree nere, il cui funzionamento è relativamente soddisfacente, il metodo più efficace per aumentare i massimali di risarcimento consiste nel basarsi su tale sistema e nell'integrarlo in modo da evitare doppioni e oneri burocratici inutili. Il Fondo COPE si ispira pertanto in larga misura alle procedure e alle valutazioni effettuate nell'ambito del regime internazionale. È sottinteso che l'efficace funzionamento del sistema renderà necessario un certo scambio di informazioni, su base contingente o permanente, tra il nuovo fondo europeo proposto e l'attuale fondo di risarcimento internazionale per inquinamento da idrocarburi (Fondo IOPC).

Una marea nera è potenzialmente causa di ingenti danni. Nel caso di catastrofi in cui i massimali di risarcimento vengono superati, il regime internazionale attuale non consente di indennizzare integralmente le vittime. Un'azione comunitaria in questo settore aumenterà le possibilità di risarcimento integrale delle vittime di una fuoriuscita di idrocarburi nelle acque europee grazie all'istituzione di un fondo alimentato dai soggetti destinatari degli idrocarburi di tutti gli Stati membri interessati. Il risarcimento massimo disponibile passerà dagli attuali 200 milioni di euro ad un miliardo di euro. Inoltre, in tal modo i costi derivanti da una marea nera nelle acque dell'Unione europea saranno ripartiti tra tutti gli Stati membri costieri.

Il valore aggiunto concreto della misura proposta consiste quindi nel quintuplicare l'importo disponibile per i risarcimenti, nel rappresentare una maggiore garanzia di disponibilità dei fondi necessari per un corretto indennizzo delle vittime e nel garantire una ripartizione del rischio di maree nere tra tutti gli Stati membri costieri. La misura presenta inoltre il vantaggio che i fondi supplementari possono servire ad accelerare il risarcimento delle vittime europee nel quadro del Fondo internazionale di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi (Fondo IOPC) grazie al versamento di anticipi alle vittime non appena valutate ed approvate le loro domande da parte del Fondo IOPC.

L'istituzione di un fondo di risarcimento per i danni causati dalla fuoriuscita di idrocarburi richiede l'adozione di una misura di tipo normativo. È improbabile che le parti tenute ad alimentare il fondo, vale a dire i soggetti europei destinatari degli idrocarburi, versino importi potenzialmente elevati, salvo se tenuti a farlo in forza di una disposizione di legge. Inoltre, gli obblighi di alimentazione del fondo e il versamento dei risarcimenti possono essere fatti valere in modo uniforme ed armonizzato solo se sono identici per tutti gli Stati membri e tutti

i soggetti interessati. Un'attuazione uniforme di tali obblighi presuppone pertanto la definizione di regole armonizzate, per la cui identica applicazione occorre un regolamento.

CONTENUTO DEL REGOLAMENTO

Il regolamento proposto integra l'attuale regime internazionale a due livelli in materia di responsabilità e di risarcimento in caso di inquinamento da idrocarburi provocato dalle petroliere, regime istituito dalla Convenzione CLC e dalla Convenzione IOPC, ponendo in essere un fondo europeo supplementare, detto Fondo COPE, destinato a risarcire le vittime di fuoriuscite di idrocarburi nelle acque europee. Il Fondo COPE servirà esclusivamente a risarcire le vittime le cui domande sono state dichiarate ammissibili ma che non hanno potuto essere integralmente indennizzate nell'ambito del regime internazionale a causa del livello insufficiente dei massimali di risarcimento.

I risarcimenti versati dal Fondo COPE saranno pertanto disciplinati dagli stessi principi e regole vigenti per l'attuale fondo internazionale, ma nei limiti di un massimale superiore ritenuto sufficiente per qualsiasi catastrofe prevedibile, vale a dire un miliardo di euro.

Il Fondo COPE sarà finanziato dai soggetti europei destinatari degli idrocarburi. Chiunque, in uno Stato membro, sia il destinatario di oltre 150 000 tonnellate annue di petrolio greggio e/o olio combustibile pesante dovrà versare al Fondo COPE un contributo proporzionale al quantitativo di petrolio ricevuto. In tal modo non saranno più i contribuenti ma il settore petrolifero e, indirettamente forse anche i consumatori di prodotti petroliferi, ad accollarsi le ingenti spese causate dalle maree nere nelle acque europee.

Il Fondo COPE verrà attivato soltanto se l'incidente verificatosi nelle acque europee supera o rischia di superare il massimale di risarcimento stabilito dal Fondo IOPC. In mancanza di incidenti non saranno richiesti contributi al Fondo COPE.

Il Fondo COPE sarà rappresentato dalla Commissione, la quale prenderà ogni decisione importante relativa al suo funzionamento di concerto con il comitato del Fondo COPE, un comitato di gestione a norma della decisione 1999/468/CE (articolo 4).

Infine, il regolamento contiene un articolo che introduce sanzioni pecuniarie per colpa grave di uno qualsiasi dei soggetti coinvolti nel trasporto marittimo di idrocarburi.

COMMENTO AGLI ARTICOLI

Articolo 1

Scopo del regolamento è garantire un adeguato risarcimento per i danni provocati dall'inquinamento nelle acque dell'UE dovuto ad incidenti causati da petroliere. In sostanza il regolamento affronta la questione più urgente dell'attuale regime internazionale di responsabilità e di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi, vale a dire l'insufficienza dei massimali di risarcimento. Le altre lacune di tale regime saranno affrontate, almeno in un primo tempo, mediante altri strumenti a livello internazionale. Altro obiettivo del regolamento è l'introduzione di una sanzione pecuniaria nei confronti di chi, con atti od omissioni caratterizzati da dolo o colpa grave, causi un inquinamento da idrocarburi (cfr. articolo 10).

Articolo 2

L’articolo 2 definisce il campo di applicazione geografico del regolamento. Questo riguarda i danni provocati dall'inquinamento in una fascia di 200 miglia nautiche dalla costa. Si tratta dello stesso campo di applicazione previsto per il regime internazionale, condizione essenziale visto lo strettissimo legame esistente tra il regolamento e tale regime.

Articolo 3

L'articolo 3 contiene le definizioni dei concetti di base del regolamento che si rifanno sostanzialmente alle principali definizioni della Convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni causati dall'inquinamento da idrocarburi e della Convenzione internazionale del 1971 sull'istituzione di un fondo internazionale di risarcimento per i danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi, emendata dal protocollo del 1992.

Alcune definizioni potrebbero sembrare superflue dato che lo stretto nesso esistente tra la misura proposta e il sistema internazionale di risarcimento è stabilito in un altro articolo del regolamento. Per maggiore chiarezza delle norme, tuttavia, l'articolo 3 riporta le definizioni internazionali relative alle responsabilità delle principali parti interessate.

Articolo 4

L'articolo 4 istituisce il Fondo COPE e ne definisce i principali compiti.

Articolo 5

Questo articolo stabilisce le condizioni e le modalità di risarcimento del Fondo COPE ed è pertanto uno degli articoli più importanti del regolamento.

I paragrafi 1 e 2 stabiliscono uno stretto nesso con il Fondo internazionale di risarcimento per l’inquinamento da idrocarburi (Fondo IOPC). Ciò implica in sostanza che il risarcimento mediante il Fondo COPE sarà attivato solo se le vittime di una marea nera nelle acque europee, le cui domande sono state approvate dal Fondo IOPC, non fossero riuscite a farsi risarcire integralmente perché l'importo complessivo delle domande accolte supera l'importo dei risarcimenti disponibili nell'ambito della Convenzione Fondo.

Il paragrafo 3 dispone che ogni decisione di risarcimento ad opera del Fondo COPE è sottoposta all'approvazione della Commissione, assistita dal comitato del Fondo COPE. Se la Commissione non approva la domanda, l'indennizzo non viene liquidato.

Tuttavia, i richiedenti che soddisfano i criteri stabiliti ai paragrafi 1 e 2 saranno di norma risarciti dal Fondo COPE. La principale eccezione alla regola è stabilita dal paragrafo 4, che conferisce alla Commissione un certo potere discrezionale circa il livello del risarcimento delle spese sostenute dai soggetti più direttamente coinvolti nell'incidente. Si tratta di un meccanismo inteso a garantire una correlazione tra il comportamento dei soggetti coinvolti e il loro diritto al risarcimento. D'altro lato, si ritiene importante salvaguardare la possibilità di risarcire i soggetti maggiormente coinvolti nell'incidente. In caso contrario, infatti, i proprietari delle navi, i proprietari dei carichi e gli altri soggetti aventi un ruolo importante, che si trovano in genere nelle condizioni migliori per agire immediatamente dopo l'incidente, verrebbero dissuasi dall'intervenire per tentare di limitare i danni.

Il paragrafo 5 fissa il massimale di risarcimento del Fondo COPE ad un miliardo di euro, ivi comprese le quote di indennizzo versate nell'ambito della Convenzione CLC e della Convenzione Fondo. Tale massimale, considerato sufficiente per garantire il risarcimento integrale di qualsiasi incidente prevedibile causato da una petroliera, corrisponde al massimale attualmente previsto dall'*Oil Spill Liability Trust Fund* degli Stati Uniti.

Il paragrafo 6 stabilisce che, nella remota ipotesi di un superamento del massimale di un miliardo di euro, il risarcimento delle vittime avvenga in modo proporzionale. Ciò significa in pratica che ogni richiedente otterrebbe solo una determinata percentuale dell'indennizzo liquidato. La percentuale sarebbe la stessa per tutti i richiedenti.

Articolo 6

L'articolo 6 riguarda i contributi al Fondo COPE. Questi vengono riscossi solo a seguito di un incidente verificatosi nelle acque dell'UE, di gravità tale da superare o rischiare di superare i massimali di risarcimento stabiliti dal Fondo IOPC.

Basandosi sulle attuali modalità di contribuzione al Fondo IOPC, risultate efficaci, il regolamento instaura una simmetria tra i soggetti tenuti ad alimentare il Fondo IOPC e quelli tenuti ad alimentare il Fondo COPE. Poiché il sistema dei contributi si fonda sui quantitativi di idrocarburi ricevuti da ogni soggetto destinatario, i contributi al Fondo COPE sono proporzionali ai quantitativi di idrocarburi ricevuti. I soggetti destinatari degli idrocarburi versano i rispettivi contributi direttamente alla Commissione.

I termini stabiliti per la riscossione dei contributi sono relativamente brevi, una scelta giustificata dall'importanza di disporre dei fondi necessari il più rapidamente possibile dopo l'incidente e dopo la valutazione delle domande di risarcimento nell'ambito del Fondo IOPC.

Per garantire che il Fondo COPE proceda alla riscossione dei contributi conformemente alla legge, il paragrafo 9 stabilisce che eventuali rimanenze delle somme versate per un determinato incidente, non utilizzate per risarcire i danni derivanti da tale incidente o per altri scopi connessi, vengano restituite a chi le ha versate.

Il paragrafo 10 dispone che gli Stati membri che non adempiono ai propri obblighi nei confronti del Fondo COPE sono tenuti a risarcirlo per eventuali perdite.

Articolo 7

L'articolo 7 assegna al Fondo COPE il diritto di surrogazione. Questa disposizione prevede che il Fondo COPE possa recuperare almeno una parte delle proprie spese rivalendosi sulle parti coinvolte nell'incidente, sempreché l'azione di regresso non sia vietata dalle convenzioni internazionali.

Articolo 8

L'articolo 8 stabilisce che il Fondo COPE sarà rappresentato dalla Commissione ed impone a questa diversi compiti specifici necessari per espletare le funzioni del Fondo.

Articolo 9

Il comitato del Fondo COPE assisterà la Commissione nella gestione del Fondo, vale a dire che le principali decisioni relative al funzionamento del Fondo COPE saranno adottate dalla Commissione conformemente alle vigenti procedure dei comitati. Il comitato del Fondo COPE è un comitato di gestione ai sensi dell'articolo 4 della decisione 1999/468/CE[17] del Consiglio. Considerata l'urgenza delle decisioni che il comitato del Fondo COPE potrebbe essere chiamato a prendere, l'articolo prevede che il Consiglio debba decidere entro un mese.

Articolo 10

L'articolo 10 prevede l'applicazione di sanzioni pecuniarie in caso di comprovata colpa grave di uno dei soggetti coinvolti nel trasporto marittimo di idrocarburi. Si tratta di una misura di carattere penale e pertanto non collegata al risarcimento del danno. Applicandosi ad ogni evento di inquinamento marino da idrocarburi, questo articolo, contrariamente alle altre disposizioni del regolamento, riguarda l'inquinamento provocato da navi di qualsiasi tipo e non solo dalle petroliere. La natura della sanzione da applicare (penale, amministrativa, con funzione risarcitoria e punitiva, ecc.) è volontariamente imprecisa per consentire agli Stati membri di applicare il tipo di sanzione più conforme al loro ordinamento nazionale.

Articolo 11

Nessun commento.

[17] Decisione del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

2000/0326 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee e all'adozione di misure di accompagnamento

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2 e l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione[18],

visto il parere del Comitato economico e sociale[19],

visto il parere del Comitato delle regioni[20],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato[21],

considerando quanto segue:

(1) È necessario garantire un adeguato risarcimento alle vittime dei danni causati dall'inquinamento per fuoriuscita o scarico di idrocarburi da navi cisterna nelle acque europee.

(2) Il regime internazionale di responsabilità e di risarcimento per i danni causati dall'inquinamento da idrocarburi fuoriusciti dalle navi, istituito dalla Convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi e dalla Convenzione internazionale del 1971 sull'istituzione di un fondo di risarcimento per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi, modificata dal protocollo del 1992, presenta una serie di importanti garanzie al riguardo.

(3) Il massimale di risarcimento previsto dal regime internazionale è ritenuto insufficiente per coprire integralmente i costi per incidenti prevedibili dovuti a navi cisterna in Europa.

(4) La prima misura necessaria per migliorare la protezione delle vittime di una fuoriuscita di idrocarburi in Europa consiste nell'aumentare sostanzialmente il massimale di risarcimento disponibile per far fronte a tali incidenti. Ciò può avvenire istituendo a titolo complementare al regime internazionale un fondo europeo che indennizzi i richiedenti che non sono riusciti ad ottenere di un risarcimento integrale

---

18 GU C del , pag. .
19 GU C del , pag. .
20 GU C del , pag. .
21 GU C del , pag. .

da parte del regime internazionale perché l'importo complessivo delle domande risarcimento accolte supera l'importo disponibile nell'ambito della Convenzione Fondo.

(5) Un fondo di risarcimento europeo per l'inquinamento da idrocarburi deve fondarsi sulle stesse regole, principi e procedure che disciplinano il Fondo IOPC al fine di non lasciare nell'incertezza le vittime che chiedono di essere risarcite e di evitare l'inutilità dei lavori o doppioni dell'attività svolta dal Fondo IOPC.

(6) In virtù del principio "chi inquina paga", i costi derivanti dalle fuoriuscite di idrocarburi devono essere sostenuti dalle imprese che operano nel settore del trasporto marittimo di idrocarburi.

(7) L'adozione di misure armonizzate a livello comunitario che garantiscano un risarcimento complementare per le fuoriuscite di idrocarburi che si verificano in Europa permetterà di ripartire i costi di tali incidenti tra tutti gli Stati membri costieri.

(8) Un fondo di risarcimento comunitario (Fondo COPE) fondato sull'attuale regime internazionale è lo strumento più efficace per realizzare tali obiettivi.

(9) Il Fondo COPE potrà rivalersi delle spese sulle parti coinvolte negli incidenti di inquinamento da idrocarburi, se ed in quanto ciò è ammissibile nel diritto internazionale.

(10) Poiché le misure necessarie ai fini dell'attuazione del presente regolamento sono misure di gestione ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[22], esse vanno adottate ricorrendo alla procedura del comitato di gestione di cui all'articolo 4 della menzionata decisione.

(11) Poiché l'adeguato risarcimento delle vittime delle fuoriuscite di idrocarburi non rappresenta necessariamente una misura sufficientemente dissuasiva da indurre gli operatori del trasporto marittimo di idrocarburi ad agire con la debita diligenza, va prevista una disposizione distinta che introduca sanzioni pecuniarie da applicare a chiunque contribuisca con i suoi atti od omissioni caratterizzati da dolo o colpa grave al verificarsi di un incidente.

(12) In virtù del principio di sussidiarietà, un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce lo strumento giuridico più adeguato in quanto, essendo vincolante in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in tutti gli Stati membri, riduce al minimo i rischi di un'applicazione divergente nei vari Stati membri.

(13) È opportuno procedere ad una revisione dell'attuale regime internazionale di responsabilità e di risarcimento per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi in parallelo alle misure adottate con il presente regolamento al fine di instaurare un nesso più stretto tra il ruolo e le azioni dei soggetti coinvolti nel trasporto marittimo di idrocarburi e la loro potenziale responsabilità. In particolare, la responsabilità del proprietario della nave deve essere illimitata qualora sia provato che i danni provocati dall'inquinamento sono dovuti ad una sua colpa grave; il regime di responsabilità non deve proteggere esplicitamente altri soggetti importanti coinvolti nel trasporto

---

[22] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

marittimo di idrocarburi; infine, è necessario riesaminare ed estendere il risarcimento per i danni causati all'ambiente in quanto tale per adeguarlo ad altri regimi di risarcimento comparabili previsti dal diritto comunitario,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1
Scopo

Scopo del presente regolamento è garantire a livello comunitario un adeguato risarcimento alle vittime dei danni da inquinamento nelle acque dell'Unione europea dovuto al trasporto marittimo di idrocarburi, a complemento del vigente regime internazionale di responsabilità e di risarcimento, nonché introdurre sanzioni pecuniarie da applicare a chi è risultato aver contribuito, con atti od omissioni caratterizzati da dolo o colpa grave, ad un incidente da inquinamento da idrocarburi.

Articolo 2
Campo di applicazione

Il presente regolamento si applica:

1. ai danni dovuti ad inquinamento verificatisi:

   (a) nel territorio di uno Stato membro, comprese le acque territoriali, e

   (b) nella zona economica esclusiva di uno Stato membro, definita conformemente al diritto internazionale, o, qualora uno Stato membro non abbia fissato tale zona, in una fascia di mare situata al di là delle acque territoriali di detto Stato membro e ad esse contigua, determinata da detto Stato conformemente al diritto internazionale, che si estende non oltre le 200 miglia nautiche dalla linea di base a partire dalla quale è misurata la larghezza delle acque territoriali;

2. alle misure preventive, ovunque esse siano adottate, destinate a prevenire o contenere al minimo i suddetti danni.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

1. per "Convenzione Responsabilità" si intende la *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (Convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi);

2. per "Convenzione Fondo" si intende la *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (Convenzione internazionale del 1971 sull'istituzione di un fondo internazionale di risarcimento per i danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi), quale emendata dal protocollo del 1992;

3. per “idrocarburi” si intendono gli idrocarburi minerali persistenti quali petrolio greggio, olio combustibile pesante, diesel pesante e olio lubrificante, trasportato come carico a bordo o nei serbatoi di una nave;

4. per "idrocarburi assoggettati a contributo" si intendono il petrolio greggio e l’olio combustibile pesante quali definiti alle lettere (a) e (b) seguenti:

   (a) per "petrolio greggio" si intende qualsiasi miscela liquida di idrocarburi presente allo stato naturale nel suolo, lavorata o meno per renderla idonea al trasporto. Nella definizione rientrano anche i petroli greggi dai quali sono state estratte frazioni di distillazione (detti anche "greggi ridotti") o ai quali sono state aggiunte frazioni di distillazione (detti anche "greggi ricostituiti");

   (b) per "olio combustibile" si intendono i distillati o residui pesanti di petrolio greggio o le miscele di tali prodotti utilizzati come combustibili per la produzione di calore o di energia, di qualità equivalente alla specifica per olio combustibile n. 4 (designazione D 396-69) dell'*American Society for Testing and Materials*, o più pesanti;

5. per "tonnellata" si intende, se riferita agli idrocarburi, la tonnellata metrica;

6. per "terminale" si intende un sito destinato al deposito di idrocarburi sfusi, in grado di accogliere idrocarburi trasportati per via d'acqua, compresi gli impianti offshore e collegati a tale sito;

7. per "incidente" si intende un evento, o una serie di eventi aventi la stessa origine, che causa un danno da inquinamento o rappresenta una minaccia grave ed imminente di tale danno. Qualora l'incidente consista in una serie di eventi, si considera che si sia verificato alla data del primo evento;

8. per "soggetto" si intende una persona singola, associazione o organismo pubblico o privato, configurato o meno come società, compreso uno Stato o una sua parte costitutiva;

9. per “Fondo IOPC” si intende il fondo istituito dalla Convenzione Fondo.

Articolo 4

Istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee

È istituito un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee, (*Compensation for Oil Pollution in European waters*) denominato in appresso "il Fondo COPE", per i seguenti scopi:

(a) risarcire i danni dovuti ad inquinamento nella misura in cui la protezione prestata dalla Convenzione Responsabilità e dalla Convenzione Fondo sia insufficiente; e

(b) dare esecuzione alle attività connesse stabilite dal presente regolamento.

Articolo 5
Risarcimento

1. Il Fondo COPE risarcisce ogni soggetto che ha diritto al risarcimento dei danni provocati da inquinamento in forza della Convenzione Fondo ma che non è riuscito a farsi integralmente indennizzare ai sensi di detta Convenzione perché l'importo complessivo delle domande di risarcimento accolte è superiore al risarcimento disponibile nel quadro della stessa Convenzione.

2. La determinazione del diritto di un soggetto ad essere risarcito in forza della Convenzione Fondo avviene, al pari dell'esecuzione del risarcimento, conformemente alle disposizioni e secondo le procedure in essa stabilite.

3. Il Fondo COPE non versa alcun risarcimento fintantoché la pertinente determinazione di cui al paragrafo 2 non è approvata dalla Commissione che delibera secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

4. I paragrafi 1 e 2 non ostano ad una decisione della Commissione di non risarcire il proprietario, l'esercente o l'operatore della nave coinvolto nell'incidente o i loro rappresentanti. La Commissione può altresì decidere di non risarcire soggetti legati contrattualmente al vettore per il trasporto nel corso del quale si è verificato l'incidente o altri soggetti direttamente o indirettamente coinvolti in tale trasporto. La Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, stabilisce quali eventualmente dei soggetti che chiedano il risarcimento rientrino nelle predette categorie e decide in conseguenza.

5. L'importo complessivo del risarcimento che può essere versato dal Fondo COPE è limitato per ogni singolo incidente in modo tale che la somma di tale importo e dell'importo del risarcimento effettivamente versato in forza della Convenzione Responsabilità e della Convenzione Fondo per danni dovuti ad inquinamento rientranti nel campo di applicazione del presente regolamento non superi l'importo di un miliardo di euro.

6. Qualora l'importo complessivo delle domande di risarcimento accolte superi l'importo complessivo del risarcimento che può essere versato ai sensi del paragrafo 5, l'importo disponibile è suddiviso in modo tale che la proporzione tra una domanda di risarcimento accolta e l'importo del risarcimento effettivamente ricevuto ai sensi del presente regolamento sia la stessa per tutti gli aventi diritto.

Articolo 6
Contributi dei soggetti destinatari degli idrocarburi

1. Ogni soggetto destinatario di un quantitativo annuale di idrocarburi assoggettati a contributo superiore a 150 000 tonnellate, trasportati per via marittima verso i porti o i terminali installati nel territorio di uno Stato membro, e tenuto a contribuire al Fondo IOPC ha l'obbligo di contribuire anche al Fondo COPE.

2. I contributi sono riscossi solo a seguito di un incidente che rientra nel campo di applicazione del presente regolamento per il quale il risarcimento dei danni causati supera o rischia di superare il massimale di risarcimento del Fondo IOPC. L'importo complessivo dei contributi dovuti per ogni singolo incidente è deciso dalla Commissione conformemente all'articolo 9, paragrafo 2. In virtù di tale decisione la

Commissione calcola l'entità del contributo a carico di ogni soggetto di cui al paragrafo 1 in funzione di un importo fisso per tonnellata di idrocarburi assoggettati a contributo ricevuta dal soggetto in questione.

3. L'importo di cui al paragrafo 2 è calcolato dividendo il totale dei contributi richiesti per il volume complessivo di idrocarburi assoggettati a contributo ricevuti in tutti gli Stati membri durante l'anno in questione.

4. Spetta agli Stati membri provvedere affinché qualsiasi soggetto che riceve idrocarburi assoggettati a contributo nel loro territorio in quantitativi tali da essere tenuto a contribuire al Fondo COPE figuri in un elenco compilato ed aggiornato dalla Commissione conformemente alle disposizioni successive del presente articolo.

5. Ciascuno Stato membro comunica alla Commissione il nome e l'indirizzo di ogni soggetto che, nello Stato membro in questione, è tenuto a contribuire al Fondo COPE ai sensi del presente articolo, nonché informazioni sui quantitativi di idrocarburi assoggettati a contributo ricevuti dal soggetto in questione nel corso del precedente anno civile.

6. Al fine di individuare, in un momento preciso, quali sono i soggetti tenuti a contribuire al Fondo COPE e di stabilire, ove pertinente, i quantitativi di idrocarburi da contabilizzare per ognuno di essi nel calcolo dell'entità del rispettivo contributo, l'elenco vale presunzione semplice degli elementi in esso contenuti.

7. I contributi sono versati alla Commissione e la loro riscossione deve essere completata entro un anno dalla pertinente decisione della Commissione.

8. I contributi di cui al presente articolo sono utilizzati esclusivamente per risarcire i danni causati da inquinamento conformemente all'articolo 5.

9. Eventuali rimanenze dei contributi riscossi per un determinato incidente, non utilizzate per risarcire i danni derivanti da tale incidente o per altri scopi direttamente connessi, sono restituite al soggetto contribuente entro i sei mesi successivi al termine della procedura di risarcimento relativa a tale incidente.

10. Qualora uno Stato membro non assolva ai propri obblighi in relazione al Fondo COPE causando in tal modo a detto Fondo una perdita finanziaria, lo Stato membro in questione è tenuto a risarcire il Fondo COPE per la perdita.

Articolo 7
Surrogazione

Per ogni importo versato a titolo di risarcimento conformemente all'articolo 5, il Fondo COPE è surrogato in tutti i diritti che spettano al soggetto così risarcito in virtù della Convenzione Responsabilità o della Convenzione Fondo.

Articolo 8

Rappresentanza e gestione del Fondo COPE

1. La Commissione rappresenta il Fondo COPE. Essa svolge al riguardo i compiti definiti nel presente regolamento o comunque necessari per il corretto svolgimento dell'attività e il funzionamento del Fondo COPE.

2. La Commissione, deliberando secondo la procedura dell'articolo 9, paragrafo 2, adotta le seguenti decisioni relative all'attività del Fondo COPE:

   a. fissazione dei contributi da riscuotere conformemente all'articolo 6;

   b. approvazione del regolamento delle domande di risarcimento conformemente all'articolo 5, paragrafo 3 e decisioni in merito alla suddivisione dell'importo disponibile per il risarcimento tra i vari aventi diritto conformemente all'articolo 5, paragrafo 6;

   c. decisioni in merito al versamento del risarcimento ai soggetti di cui all'articolo 5, paragrafo 4; e

   d. determinazione delle condizioni in base alle quali effettuare versamenti provvisori a fronte delle domande di risarcimento nell'ottica di garantire un indennizzo alle vittime nei tempi più brevi possibili.

Articolo 9

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato del Fondo COPE, composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. In caso di rinvio al presente paragrafo, si applica la procedura del comitato di gestione di cui all'articolo 4 della decisione 1999/468/CE, conformemente all'articolo 7 e all'articolo 8 della stessa.

   Il periodo di cui all'articolo 4, paragrafo 3 è fissato a un mese.

Articolo 10

Sanzioni

1. Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni pecuniarie da imporre nei confronti di qualsiasi soggetto che risulta, a seguito di sentenza, aver contribuito con i suoi atti od omissioni caratterizzati da dolo o colpa grave ad un incidente che ha provocato o rischia di provocare un inquinamento da idrocarburi in una delle zone di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

2. Le sanzioni imposte a norma del paragrafo 1 lasciano impregiudicata la responsabilità civile delle parti interessate come previsto dal presente regolamento o da altri strumenti e non sono collegate ai danni causati dall'incidente. Esse sono fissate ad un livello sufficientemente elevato da produrre un effetto dissuasivo dal compimento di reati o recidiva di reato.

3. Le sanzioni di cui al paragrafo 1 non sono assicurabili.

4. Il convenuto ha la possibilità di impugnare la decisione che gli impone le sanzioni di cui al paragrafo 1.

Articolo 11
Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. Il regolamento acquista efficacia il [12 mesi dopo la sua entrata in vigore].

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

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Parlamento europeo
La Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

SCHEDA FINANZIARIA

1. TITOLO DELL'AZIONE

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee e all'adozione di misure di accompagnamento

2. LINEE DI BILANCIO

Linea di bilancio B2-702: Preparazione, valutazione e promozione della sicurezza dei trasporti.

3. BASE GIURIDICA

Sicurezza nei trasporti marittimi e tutela dell'ambiente: articolo 80, paragrafo 2 e articolo 175, paragrafo 1 del trattato.

4. DESCRIZIONE DELL'AZIONE

4.1 Obiettivo generale

Provvedere un risarcimento adeguato per le vittime di inquinamento causato da navi cisterna nelle acque europee e introdurre sanzioni pecuniarie con funzione dissuasiva per i soggetti che forniscono o utilizzano navi non conformi agli standard.

4.2 Periodo previsto per l'azione e modalità di rinnovo o proroga

Durata indefinita

5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE/ENTRATE

5.1 Spesa non obbligatoria

5.2 Stanziamenti dissociati

5.3 Tipi di entrate previste: entrate a destinazione specifica (contributi al Fondo COPE)

6. NATURA DELLA SPESA/ENTRATA

Spese operative ed amministrative per l'accompagnamento e il monitoraggio dell'attuazione del regolamento.

La quota principale delle spese operative (versamento di indennizzi alle vittime di fuoruscite di petrolio nelle acque europee) e delle entrate (contributi versati dai destinatari del petrolio) del Fondo COPE apparirà a bilancio come entrata a destinazione specifica. L'attività del Fondo è organizzata in modo che le entrate pareggino le spese.

Inoltre alcune spese possono derivare da riunioni con esperti del settore interessato e dall'attuazione di studi sull'impatto, sulla realizzazione e sulla progettazione di un eventuale regime europeo di responsabilità e risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi.

7. INCIDENZA FINANZIARIA

7.1 Metodo di calcolo del costo totale dell'azione (rapporto tra costi singoli e costi totali)

I costi singoli consistono in un importo ricorrente annuale di 5 000 EUR per l'organizzazione in media di una riunione all'anno della durata di un giorno con esperti del comparto industriale in questione. Inoltre i servizi della Commissione intendono far realizzare uno studio che valuti l'impatto, l'attuazione e la progettazione di un eventuale regime europeo di responsabilità e risarcimento per inquinamento da idrocarburi. Il costo dello studio è stimato a 100 000 EUR.

7.2 Spese operative per studi, esperti, ecc., incluse nella Parte B del bilancio

Stanziamenti di impegno in milioni di EUR (prezzi correnti)

	anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ed esercizi successivi	Totale
– Studi		0,1					0,1
– Riunioni di esperti[23]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informazione e pubblicazioni							
Totale		0,105	0,005	0,105	0,005	0,105	0,125

[23] Costi che rispondono ai criteri stabiliti nella comunicazione della Commissione del 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Scadenzario degli stanziamenti di impegno e di pagamento

milioni di EUR

	anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ed esercizi successivi	Totale
Stanziamenti di impegno		0,105	0,005	0,105	0,005	0,105	0,125
Stanziamenti di pagamento							
anno n							
n+1		0,105					0,105
n+2			0,005				0,005
n+3				0,005			0,005
n+4					0,005		0,005
n+5						0,005	0,005
ed esercizi successivi							
Totale		0,105	0,005	0,105	0,005	0,105	0,125

8. DISPOSIZIONI ANTIFRODE

– Controllo dell'osservanza delle procedure di convocazione degli esperti degli Stati membri alle riunioni del comitato del Fondo COPE.

9. ELEMENTI DI ANALISI COSTO/EFFICACIA

9.1 Obiettivi specifici e quantificabili; beneficiari

Istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee (Fondo COPE) (*Compensation for Oil Pollution in European waters*) destinato a risarcire adeguatamente le vittime di danni da inquinamento causati da navi cisterna nelle acque europee.

Introduzione di un sistema di sanzioni pecuniarie applicabili ai soggetti che a seguito di una sentenza del potere giudiziario, risultano aver contribuito con atti od omissioni caratterizzati da dolo o colpa grave ad un sinistro che causa o minaccia di causare inquinamento da idrocarburi nelle acque europee.

La presente proposta non prevede alcun contributo finanziario.

Il Fondo COPE sarà finanziato dai destinatari dei prodotti petroliferi in Europa. I beneficiari del fondo sono le vittime che hanno subito un danno a seguito di una fuoruscita di petrolio nelle acque europee, ma che non sono in grado di ottenere il completo risarcimento ad opera del sistema internazionale di responsabilità e di indennizzo a causa dei massimali insufficienti. Qualsiasi contributo eventualmente riscosso e non utilizzato a tale scopo sarà rimborsato ai destinatari del petrolio.

9.2 Giustificazione dell'azione

Comparativamente agli importi attuali il fatto di istituire a livello comunitario un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi consentirà di quintuplicare le somme disponibili per il risarcimento, di predisporre una cospicua garanzia del fatto che l'indennizzo sarà effettivamente disponibile e di ripartire il rischio delle fuoruscite di petrolio tra tutti gli Stati membri costieri.

Il fatto di utilizzare le procedure e le pratiche dell'esistente sistema internazionale di risarcimento consentirà di evitare un organismo parallelo che è un doppione degli organismi internazionali.

Gli effetti derivati e moltiplicatori attesi sono il riconoscimento su scala mondiale della normativa comunitaria che può far scattare un'azione a livello internazionale per l'aumento dei massimali del sistema internazionale di responsabilità e di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi costituito dall'Organizzazione marittima internazionale.

Il fattore aleatorio principale è la frequenza dei sinistri che faranno scattare il risarcimento da parte del Fondo COPE (cioè sinistri che causano danni nelle acque UE e che complessivamente comportano indennizzi superiori al risarcimento massimo disponibile in forza del sistema internazionale, vale a dire 200 milioni di EUR). Questi sinistri non dovrebbero presentarsi frequentemente visto che nei 22 anni di attività del Fondo IOPC (*International Oil Pollution Compensation Fund*) sono stati constatati solo pochi sinistri che hanno rischiato di superare i massimali. In più i massimali sono stati più che raddoppiati nel 1996 quando sono entrati in vigore i protocolli 1992 alla Convenzione CLC e alla Convenzione Fondo. Inoltre recentemente sono stati presi provvedimenti per aumentare il massimale a livello internazionale di un ulteriore 50%, passandolo da 200 milioni di EUR a 300 milioni di EUR. Alla luce dell'esperienza, finora soltanto un sinistro dovuto alla nave cisterna Erika nel dicembre 1999 avrebbe fatto scattare il meccanismo del Fondo COPE, se fosse stato già operativo. D'altro lato il tipo e il volume di petrolio fuoruscito nel sinistro dell'Erika non erano eccezionali ed è assolutamente concepibile che sinistri di questo tipo si ripetano.

9.3 Monitoraggio e valutazione dell'azione

L'indicatore di impatto fondamentale per quanto riguarda il Fondo COPE è la frequenza del ricorso al medesimo e l'entità del risarcimento che esso può esser chiamato a versare alle vittime di fuoruscite di petrolio. Per misurare l'efficacia dell'azione degli Stati membri nell'applicazione di sanzioni in caso di colpa grave di un soggetto che in qualche modo partecipa al trasporto marittimo di petrolio sarà tenuto conto delle relazioni fornite dagli Stati membri.

La frequenza con la quale sono richieste le valutazioni dipende dalle attività del Fondo COPE. Soltanto previa liquidazione di un sinistro che fa scattare l'intervento del Fondo COPE ci sarà bisogno di una valutazione.

Per quanto riguarda le sanzioni a carico di soggetti coinvolti in sinistri nelle acque europee, tuttavia, la necessità di una valutazione risulterà più frequente. Tali valutazioni consisteranno in relazioni periodiche trasmesse dagli Stati membri sull'attuazione dell'articolo 11 del regolamento.

10. SPESE AMMINISTRATIVE (SEZIONE III, PARTE A DEL BILANCIO)

10.1 Incidenza sull'organico

L'impatto della presente proposta sulla Parte A del bilancio da un punto di vista generale risulta limitata. Tuttavia, non appena una fuoruscita di petrolio fa scattare il meccanismo del Fondo COPE, i servizi della Commissione dovranno sostenere un carico di lavoro maggiore connesso con attività di rappresentanza del Fondo, di preparazione delle riunioni del comitato del Fondo COPE, di accertamento dei fatti, di coordinamento con il Fondo IOPC, ecc. Poiché tali picchi di attività probabilmente risulteranno piuttosto rari, l'impatto generale sull'organico rimane comunque limitato.

Tipo di impiego		Personale da assegnare alla gestione dell'azione		Fonte		Durata
		assunto a titolo permanente	assunto a titolo temporaneo	Risorse esistenti presso la DG o l'unità interessata	Risorse supplementari	
Personale di ruolo o temporaneo	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	indefinita - -
Altre risorse		-	-	-	-	-
Totale		0,5	0,5	1,0	-	indefinita

10.2 Incidenza finanziaria globale per risorse umane aggiuntive

EUR 108 000 all'anno

10.3 Aumento di altre spese amministrative a seguito dell'azione

EUR

Linea di bilancio	Importi	Metodo di calcolo
A 7031 (comitati obbligatori)	9 750 €	Il comitato di gestione istituito ai fini del presente regolamento (il comitato del Fondo COPE) si dovrebbe riunire in media una volta l'anno per una giornata al fine di esaminare determinate questioni connesse con l'attuazione del regolamento. L'importo del rimborso delle spese di viaggio sostenute dagli esperti nazionali per partecipare alla riunione è stimato a 650 €/esperto x 15.
Totale	9 750 €	

Le spese summenzionate iscritte nella linea di bilancio A 7 saranno finanziate dalla dotazione globale della DG TREN.

SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE, CON PARTICOLARE RIGUARDO PER LE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

TITOLO DELLA PROPOSTA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee e all'adozione di misure di accompagnamento

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

COM(…) … def. del ….

LA PROPOSTA

1. Tenendo conto del principio di sussidiarietà, ragioni della necessità di un intervento normativo della Comunità in tale settore e principali obiettivi perseguiti

Il trattato prevede l'adozione di una politica comune dei trasporti e le misure volte a darvi attuazione comprendono interventi destinati a migliorare la sicurezza e la tutela dell'ambiente nei trasporti marittimi. Costituiscono parte integrante di questi interventi l'adeguato indennizzo di vittime delle fuoruscite di idrocarburi in mare e l'introduzione di sanzioni pecuniarie per colpa grave nel trasporto marittimo di idrocarburi.

Benché esistano convenzioni internazionali che disciplinano la responsabilità e il risarcimento in caso di fuoruscita di petrolio, convenzioni a cui sono parti tutti gli Stati membri in questione o alle quali saranno parti nel prossimo futuro, alcuni sinistri recenti, in particolare l'affondamento dell'Erika nel 1999, hanno posto in evidenza l'insufficienza di tali meccanismi per garantire un adeguato risarcimento delle vittime.

Il regolamento comporta l'istituzione di un Fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee (Fondo COPE). Considerato che esiste già un sistema internazionale relativamente valido di risarcimento in caso di fuoruscita di petrolio, la soluzione più efficace per aumentare i massimali è quella di fondarsi sul sistema internazionale ed integrarlo, evitando in tal modo doppioni ed eccessiva burocrazia. Il Fondo COPE è quindi largamente fondato su procedure e valutazioni condotte nell'ambito del sistema internazionale.

Una fuoruscita di petrolio è potenzialmente causa di danni enormi. In incidenti in cui è superato il massimale internazionale le vittime non saranno totalmente indennizzate nella misura in cui è il sistema internazionale esistente responsabile del risarcimento. Un'azione comunitaria nel settore migliorerebbe notevolmente le possibilità di risarcire integralmente le vittime di una fuoruscita di petrolio nelle acque europee costituendo un fondo al quale contribuiscono i destinatari del petrolio in tutti gli Stati membri interessati. Il massimale disponibile passerebbe dagli attuali 200 milioni di EUR a 1 000 milioni di EUR. Inoltre i costi della fuoruscita di idrocarburi nelle acque dell'Unione europea sarebbero ripartiti tra tutti gli Stati costieri dell'Unione europea. Il valore aggiunto concreto della misura proposta è quindi la quintuplicazione del risarcimento disponibile per indennizzare le vittime rispetto ai

massimali attuali, una garanzia ben più consistente che sarà effettivamente disponibile un risarcimento adeguato, e la ripartizione del rischio delle fuoruscite di petrolio tra tutti gli Stati membri costieri. Un vantaggio più indiretto è il fatto che la garanzia della disponibilità di risorse aggiuntive con tutta probabilità accelererebbe il risarcimento per i danni da fuoruscita di petrolio nelle acque europee nell'ambito del Fondo IOPC, anche per i disastri che restano al di sotto del massimale previsto da tale fondo.

L'istituzione di un fondo di risarcimento per le fuoruscite di idrocarburi impone l'adozione di norme. Le parti tenute a contribuire al fondo, vale a dire i destinatari europei dei prodotti petroliferi, con tutta probabilità non contribuirebbero con somme potenzialmente elevate a meno di esservi obbligati per legge. In aggiunta l'obbligo di contribuire al fondo e il versamento del risarcimento pagato dal fondo non possono essere fatti valere in modo unificato e armonizzato a meno che non siano prescritti in modo identico a ciascuno Stato membro e a ciascuna entità coinvolta. L'armonizzazione delle norme è quindi strumentale per garantire un'applicazione uniforme degli obblighi. Di conseguenza è necessario garantire un'applicazione uniforme di queste disposizioni sotto forma di regolamento.

Infine la proposta comprende un articolo che prevede l'obbligo per gli Stati membri di imporre sanzioni pecuniarie in caso di colpa grave di chiunque sia coinvolto nel trasporto marittimo del greggio. Una misura di questo tipo per sua natura richiede un regolamento e una disposizione valida per l'insieme della Comunità è il modo migliore per realizzare un'applicazione armonizzata di tali sanzioni in tutta la Comunità.

IMPATTO SULLE IMPRESE

2. Soggetti interessati dalla proposta

– tipi di imprese

– classi di dimensione delle imprese (percentuale di piccole e medie imprese)

– aree geografiche particolari della Comunità dove operano tali imprese.

Il settore interessato principalmente da questa proposta è quello delle imprese che sono insediate nella Comunità e sono destinatarie di più di 150 000 tonnellate di olio combustibile pesante e/o greggio trasportato via mare. Basandosi sulle procedure che esistono già a livello internazionale tali destinatari pagheranno i contributi al Fondo COPE.

Quindi la natura dei contributi al Fondo COPE implica che gli effetti siano concentrati sui grandi importatori e intermediari del settore petrolifero mentre le piccole e medie imprese saranno interessate soltanto se superano le soglie predette. Analogamente solo le imprese con sede negli Stati membri dotati di porti e terminali petroliferi risulterebbero direttamente interessate.

L'altro obiettivo della proposta, la fissazione di sanzioni pecuniarie a livello comunitario in caso di colpa grave di qualsiasi soggetto coinvolto nel trasporto marittimo di petrolio, può comportare un largo spettro di operatori del settore marittimo. I proprietari di navi, i proprietari del carico, i noleggiatori, le società di classificazione, gli esercenti e gli operatori possono tutti essere soggetti al pagamento di queste sanzioni, sempreché la loro colpa grave sia stata constatata da un organo giudiziario.

3. Imprese che sono tenute a conformarsi alle disposizioni proposte

La proposta non avrà impatto sulle imprese a meno che si verifichi un disastro di grandi dimensioni nelle acque europee o a meno che venga accertato dal giudice che le imprese hanno avuto un comportamento caratterizzato da colpa grave.

In caso di una sensibile fuoruscita di petrolio i destinatari dovranno versare i loro contributi al Fondo COPE. Il livello dei contributi sarà stabilito dalla Commissione assistita dal comitato del Fondo COPE e i destinatari del petrolio riceveranno direttamente la fattura emessa dal Fondo COPE sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri sul petrolio assoggettato a contributo.

4. Effetti economici probabili della proposta

– sull'occupazione

– sugli investimenti e sulla nascita di nuove imprese

– sulla competitività delle imprese

Poiché i contributi al Fondo COPE sono basati sui quantitativi annui di olio combustibile pesante e/o greggio fornito, l'importo del contributo richiesto varierà in misura sensibile tra i vari Stati membri e le singole imprese. I destinatari che totalizzano i maggiori volumi verseranno i maggiori contributi, mentre le imprese di minore dimensione pagheranno meno in funzione della loro quota del volume complessivo di petrolio destinato allo Stato membro di cui trattasi.

Lo scenario più sfavorevole sarebbe quello del verificarsi di una fuoruscita accidentale di petrolio nelle acque europee che causa danni per 1 000 milioni di EUR o più. Se un disastro di questo tipo fosse accaduto prima che i massimali del Fondo IOPC venissero innalzati da 200 milioni di EUR a 300 milioni di EUR la frazione a carico del Fondo COPE sarebbe stata al massimo di 800 milioni di EUR.

L'impatto economico di un disastro di questo tipo sui destinatari del petrolio può essere così descritto. L'importo totale richiesto dal Fondo COPE (800 milioni di EUR) dovrebbe essere ripartito tra gli importatori di 623 milioni di tonnellate di petrolio assoggettato a contributo (cfr. infra tabella). Ciò comporterebbe un costo addizionale di 1,28 EUR per tonnellata di petrolio importato (che corrisponde a 0,18 EUR per barile). In termini di prezzo del petrolio ciò significherebbe un aumento temporaneo dello 0,5% degli attuali prezzi del petrolio (nell'ipotesi presentata, 35 EUR per barile). Considerando il numero di fattori che incidono sulla determinazione dei prezzi del combustibile, difficilmente ciò avrebbe effetti in termini di prezzo del combustibile.

Ciò premesso, l'effetto finanziario sui singoli destinatari potrebbe essere più sensibile. Non sono disponibili cifre relative alle quantità di petrolio destinate alle singole imprese, tuttavia le cifre generali riguardanti il petrolio assoggettato a contributo importato negli Stati membri UE/SEE forniscono un'indicazione della percentuale dei contributi totali al Fondo COPE che dovrebbero essere posti a carico delle imprese stabilite in detti Stati membri. Le cifre per il 1999 sotto presentate sono basate sulle informazioni più aggiornate relativamente alle (corrispondenti) forniture di petrolio assoggettato a contributo al Fondo IOPC.

Stato membro (compreso SEE)	Tonnellate di petrolio assoggettato a contributo	% del totale
Italia	138 milioni	22,15%
Paesi Bassi	101 milioni	16,21%
Francia	95 milioni	15,25%
Regno Unito	74 milioni	11,88%
Spagna	61 milioni	9,79%
Germania	37 milioni	5,94%
Norvegia	34 milioni	5,46%
Svezia	20 milioni	3,21%
Grecia	18 milioni	2,89%
Portogallo	17 milioni	2,73%
Finlandia	11 milioni	1,77%
Belgio	7 milioni	1,12%
Danimarca	5 milioni	0,80%
Irlanda	5 milioni	0,80%
Islanda	0	0,00%
Totale	623 milioni	100%

La probabilità che si verifichi lo scenario più sfavorevole sopra ipotizzato non è tuttavia grande considerati i costi finora constatati delle fuoruscite di petrolio. Sui circa cento casi di cui si è dovuto occupare il Fondo IOPC nei suoi 25 anni di attività, soltanto uno, l'Erika, ha ampiamente superato l'attuale massimale di 200 milioni di EUR e persino i costi totali del disastro dell'Erika saranno probabilmente inferiori a 400 milioni di EUR. Inoltre il regolamento prevede la possibilità per il Fondo COPE e i soggetti che vi contribuiscono di recuperare almeno una parte del risarcimento versato.

Il Fondo COPE non inciderà finanziariamente sui destinatari del petrolio finché non si verifica nelle acque europee una fuoruscita di petrolio che superi i massimali internazionali. Considerata la probabilità limitata di incidenti che possano far scattare il Fondo COPE in combinazione con le conseguenze potenzialmente molto costose di tali incidenti è lecito ritenere che i destinatari europei del petrolio decideranno di assicurare i propri rischi. In tal caso la proposta avrebbe anche taluni effetti sul settore assicurativo europeo.

A parte gli effetti sopra descritti la proposta difficilmente avrà conseguenze significative sull'occupazione o sugli investimenti considerato che essa si fonda su strutture e procedure già esistenti nel quadro del sistema internazionale di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi.

5. Eventuali misure contenute nella proposta per tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (prescrizioni meno rigorose o diverse, ecc.)

Poiché, come è stato sopra illustrato, i contributi al Fondo COPE dipendono dai quantitativi di petrolio fornito, automaticamente i destinatari dei volumi maggiori contribuiranno di più, mentre quelli dei volumi minori avranno un onere finanziario più limitato. Le imprese che sono destinatarie di un quantitativo annuo inferiore alle 150 000 tonnellate di petrolio assoggettato a contributo non pagheranno alcun contributo.

ORGANISMI CONSULTATI

6. Elenco degli organismi consultati in ordine alla proposta e presentazione delle loro principali posizioni:

- European Shippers' Council (ESC)
- Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
- European Sea Ports Organisation (ESPO)
- European Community Shipowners' Association (ECSA)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- Comité européen des Assurances (CEA)
- International Association of Classification Societies (IACS)
- International Group of Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs)
- International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- International Chamber of Shipping (ICS)
- International Underwriters Association (IUA)
- International Union of Marine Insurers (IUM)
- International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF)

Sono stati consultati gli organismi di categoria dell'industria e delle professioni sui principali obiettivi e principi della proposta. In generale l'industria e gli organismi professionali, pur apprezzando la necessità di adottare misure per migliorare il risarcimento delle vittime delle fuoruscite di petrolio, si interrogano sulla necessità di una misura regionale nel settore. Molti di questi organismi, tuttavia, condividono la strategia di basarsi sul sistema internazionale esistente invece di instaurare un sistema completamente nuovo che comporterebbe da parte europea la denuncia delle Convenzioni CLC e Fondo.

In particolare i proprietari di navi (ICS, Intertanko ed ECSA), i P&I Clubs e le imprese petrolifere (OCIMF) sono decisamente propensi a portare in sede IMO la discussione relativa al miglioramento del sistema di responsabilità e di risarcimento delle vittime di fuoruscite di petrolio. Questi soggetti adducono, a sostegno della loro tesi, i buoni risultati del regime esistente e l'equilibrio che esso instaura tra proprietari di navi e soggetti che hanno interesse al carico e in questo contesto esprimono perplessità sulla necessità di misure comunitarie nel settore.

Lo European Shippers' Council concorda con l'analisi della Commissione circa le carenze del sistema internazionale ma ritiene che la costituzione di un fondo di terzo livello non dia una risposta soddisfacente. La European Transport Workers' Federation sostiene l'approccio della Commissione.

Più specificatamente per quanto riguarda l'istituzione del Fondo COPE apparentemente esiste consenso sul fatto che si tratti di una delle poche misure che possono essere adottate a livello UE in quanto fondata sull'attuale sistema internazionale di responsabilità e di risarcimento e sul suo mantenimento.

L'OCIMF e l'ESC tuttavia esprimono obiezioni sul fatto che l'intero onere del fondo di garanzia è posto a carico esclusivo dei destinatari del petrolio mentre, a loro parere, essi non sono responsabili degli incidenti.

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

La politica dell'UE in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento in mare comprende numerosi provvedimenti giuridici che riflettono vari aspetti delle convenzioni IMO in vigore. Il loro principale obiettivo è quello di assicurare che le regole internazionali siano applicate in modo efficace ed uniforme in tutta l'Unione europea. Tale politica tocca gli aspetti più svariati: dalle società di classificazione al controllo dello Stato di approdo, dalle navi passeggeri all'equipaggiamento marittimo ed agli impianti portuali di raccolta. Con l'elaborazione di una politica dell'UE in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento in mare sono state trasferite alla Comunità alcune delle competenze facenti capo agli Stati membri.

Per risultare efficace la legislazione in materia deve essere debitamente ed uniformemente applicata in tutto il territorio comunitario. È infatti la rigorosa applicazione delle regole esistenti che permette di migliorare la sicurezza marittima e prevenire l'inquinamento nelle acque comunitarie; tale armonizzazione dell'applicazione garantisce inoltre l'esistenza di parità di condizioni e fa in modo che la concorrenza non risulti falsata dall'esistenza di vantaggi economici per le navi non conformi, a tutto beneficio dei soggetti marittimi coscienziosi.

Garantire che la legislazione in vigore sia applicata in modo debito e convergente risulta particolarmente difficile nella Comunità in quanto, a differenza di altri paesi, quali ad esempio gli USA, dotati di una struttura unitaria che permette loro di imporre procedure uniformi e di verificarne l'effettiva applicazione, l'Unione europea deve tenere conto delle diverse pratiche amministrative che si sono storicamente sviluppate negli Stati membri. Le strutture amministrative che intervengono nel settore della sicurezza marittima differiscono considerevolmente da uno Stato membro ad un altro: le strutture in questione, talvolta civili talaltra militari, svolgono compiti alquanto diversi che spaziano dall'ispezione delle navi, in quanto attività di controllo dello Stato di approdo o di bandiera, al pattugliamento delle zone di pesca, ai servizi doganali, alla lotta contro il traffico di stupefacenti o anche al controllo dell'immigrazione.

La Commissione ha pertanto avviato una riflessione sulle diverse possibilità per migliorare l'attuale sistema. Nella sua comunicazione del 21 marzo 2000 in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi[24], la Commissione ha già affrontato il problema suggerendo la possibilità di istituire un'Agenzia europea per la sicurezza marittima. La Commissione ha inoltre spiegato, che a suo parere sarebbe poco realistico, o quantomeno estremamente prematuro, prevedere la costituzione di una guardia costiera o di una struttura operativa integrata a livello europeo cui demandare i compiti delle amministrazioni marittime nazionali. L'agenzia dovrebbe invece sostenere l'azione degli Stati membri e della Commissione volta a dare applicazione alla legislazione comunitaria, controllarne l'effettiva attuazione e valutare l'efficacia delle misure in vigore. L'agenzia non dovrebbe perciò avere nessun potere decisionale in quanto spetta agli Stati membri ed in particolare alla

[24] COM(2000) 142 def. del 21.3.2000.

Commissione, in quanto organo esecutivo e custode della legislazione comunitaria, provvedere ai passi necessari in questo senso.

La Commissione ha ribadito tale concetto nella relazione presentata al Consiglio europeo di Biarritz sulla strategia della Comunità in materia di sicurezza marittima[25]. In tale documento viene dichiarato che, onde garantire la verifica dell'applicazione efficace e armonizzata di tali norme nell'Unione europea, la Commissione prevede, come proposto dal Parlamento europeo, di istituire una struttura ausiliaria specifica che potrebbe eventualmente configurarsi come Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Grazie al presente regolamento, la Commissione propone di costituire una Agenzia europea per la sicurezza marittima. Il testo della proposta è il risultato di lunghe analisi e consultazioni che hanno permesso alla Commissione di meglio chiarire il possibile ruolo dell'agenzia. Oltre all'obiettivo primario di assicurare debita applicazione all'esistente legislazione, la Commissione ritiene che l'agenzia debba svolgere un importante ruolo nell'organizzare le necessarie attività di formazione nella problematica Stato di approdo e Stato di bandiera. L'armonizzazione della formazione degli ispettori nazionali permetterebbe infatti di assicurare l'uniformità del sistema di sicurezza marittima nell'UE.

La Commissione ritiene inoltre che l'agenzia possa assistere i servizi della Commissione nello svolgimento dei numerosi compiti tecnici che assorbono molto tempo, imposti dalla legislazione in vigore, permettendo così ai servizi della Commissione di concentrarsi maggiormente su questioni di natura strategica. Un'altra area di attività fondamentale dell'agenzia è inoltre legata alla rilevazione, memorizzazione e valutazione di dati statistici sulla sicurezza marittima e sull'inquinamento deliberato o accidentale dei mari, alla utilizzazione sistematica delle banche dati esistenti e, se del caso, allo sviluppo di banche dati integrative. I dati forniti dall'agenzia permetteranno alla Commissione ed agli Stati membri di adottare le misure necessarie per migliorare la sicurezza marittima e per valutare l'efficacia delle misure in vigore.

L'agenzia dovrebbe inoltre instaurare fra e con gli Stati membri nelle materie di interesse generale una solida partnership che si avvarrà pienamente delle migliori capacità scientifiche dell'Unione e permetterà così una pronta reazione ed un'immediata capacità di decisione a livello comunitario. L'agenzia sarà strutturata in modo da rispettare le prerogative delle istituzioni comunitarie dotate della potestà legislativa e non potrà infatti interferire a tale livello. Anche le prerogative della Commissione in materia di attuazione del bilancio e di diritto d'iniziativa risultano rispettate. In aggiunta alle azioni già intraprese per dimostrare la necessità di un'Agenzia europea per la sicurezza marittima ed in parallelo all'esame della proposta da parte delle Istituzioni la Commissione si attiverà ulteriormente per realizzare un'analisi costi/benefici.

---

25 COM(2000) 603 def. del 27.9.2000.

2. L'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA

2.1. Obiettivo

Il regolamento prevede la costituzione di un'Agenzia europea per la sicurezza marittima al fine di assicurare, in modo efficace ed uniforme in tutta la Comunità, un elevato livello di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento in mare. Il raggiungimento di tali obiettivi richiede la costituzione di una agenzia specializzata: il mondo marittimo dell'UE necessita di un organismo efficiente in grado di fornite agli Stati membri ed alla Commissione il necessario sostegno tecnico e scientifico, e un grado di qualificazione elevato per dare adeguata applicazione alla legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, di monitorarne l'attuazione e di valutare l'efficacia delle misure in vigore. La legislazione in vigore è di natura squisitamente tecnica. La sua applicazione ed i relativi controlli devono essere pertanto affidati a personale altamente qualificato in materia di sicurezza marittima, in possesso di tutte le conoscenze tecniche del caso ed a conoscenza della normativa europea ed internazionale in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento in mare.

2.2. L'Agenzia

2.2.1. I compiti

L'agenzia sarà parte integrante del sistema comunitario. Essa costituirà l'organismo tecnico incaricato di fornire alla Comunità i mezzi necessari per migliorare efficacemente gli standard generali di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento. L'agenzia assisterà la Commissione nel costante processo di aggiornamento della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e fornirà il necessario sostegno per assicurare la convergente ed effettiva attuazione di tale legislazione in tutto il territorio comunitario. Essa si attiverà in particolare per contribuire al rafforzamento del controllo dello Stato di approdo e al monitoraggio delle società di classificazione riconosciute a livello comunitario. Una descrizione più approfondita dei compiti assegnati all'agenzia è contenuta nella successiva sezione "commenti ai singoli articoli".

2.2.2. Funzionamento

a) Organi di gestione

Per il corretto funzionamento dell'agenzia, al suo direttore esecutivo deve essere riconosciuto un elevato grado di indipendenza e flessibilità in materia di organizzazione e funzionamento interno dell'agenzia stessa. Il direttore deve pertanto avere facoltà di adottare tutte le misure necessarie per realizzare adeguatamente il programma di lavoro dell'agenzia e, in particolare, di decidere le modalità di svolgimento delle ispezioni delle società di classificazione e delle visite presso gli Stati membri. Il direttore esecutivo dovrà inoltre essere responsabile della predisposizione e dell'esecuzione del bilancio, nonché della realizzazione del programma di lavoro dell'agenzia e di tutte le questioni legate al personale.

Per conferire al direttore esecutivo la necessaria legittimazione è auspicabile che esso sia nominato, su proposta della Commissione, dal consiglio di amministrazione.

Al consiglio di amministrazione, composto da rappresentanti nominati dalla Commissione, dal Consiglio e dal Parlamento europeo, nonché da esponenti del mondo industriale, è demandata la responsabilità di tutte le questioni amministrative. Sarà suo compito adottare il programma di lavoro dell'agenzia previa approvazione della Commissione, nonché il bilancio all'inizio di ogni esercizio, in funzione dei contributi e altri introiti incassati. Il consiglio d'amministrazione stabilirà inoltre le procedure sulle modalità di deliberazione del direttore esecutivo e avrà potestà disciplinare sugli alti funzionari dell'agenzia. Tutte le deliberazioni adottate dal direttore esecutivo e dal consiglio di amministrazione, ad eccezione di quelle in materia di personale, sono soggette a riesame da parte della Commissione.

b) Personale

Per l'esecuzione dei compiti precedentemente descritti, l'agenzia deve poter disporre di un organico sufficiente e altamente qualificato. Il suo personale deve assistere la Commissione nel garantire che la legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento in mare sia mantenuta aggiornata, nonché assicurare che tale legislazione risulti applicata in modo efficace ed uniforme. Anche l'organizzazione di adeguate attività formative negli Stati membri e nei paesi candidati all'adesione sarà affidata a personale qualificato. Il personale di cui l'agenzia avrà presumibilmente bisogno dovrebbe essere di 55 unità circa.

Il personale dell'agenzia sarà soggetto alle disposizioni dello Statuto dei funzionari ed al regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee. Solo in piccola parte esso sarà costituito da personale distaccato dalle istituzioni comunitarie su base temporanea, mentre per la maggior parte sarà assunto in base all'esperienza e alle capacità. Salva restando la necessità di garantire costantemente un numero sufficiente di persone qualificate, il personale sarà assunto con contratto temporaneo rinnovabile in modo da permettere un ricambio di persone sempre aggiornate sui più recenti sviluppi tecnologici.

c) Bilancio

La dotazione di bilancio dell'agenzia deve essere tale da consentire l'assunzione del personale, conformemente a quanto sopra esposto, necessario per svolgere i suoi compiti e garantirne un ininterrotto ed efficace funzionamento. Il bilancio per il primo anno è stimato in 2 625 000 euro circa; esso salirà a 7 600 000 euro circa quando l'agenzia sarà pienamente operativa.

Il bilancio dell'agenzia sarà in gran parte finanziato da risorse versate dalla Comunità. Benché l'agenzia possa incassare corrispettivi per le proprie pubblicazioni o attività di formazione, tali introiti sono una voce modesta rispetto al suo bilancio complessivo.

L'agenzia dovrà porre in essere un'adeguata serie di regole e controlli. Al consiglio di amministrazione è demandato di adottare le misure necessarie; l'agenzia sarà in ultima istanza soggetta al controllo della Corte dei conti.

d) Regime linguistico

Il regime linguistico adottato dall'agenzia dovrà permetterle di lavorare in modo efficace e rapido. Tale regime sarà deciso dal consiglio di amministrazione.

e) Ubicazione

L'agenzia dovrà essere ubicata in una località che le permetta fra l'altro di intrattenere le necessarie relazioni di lavoro con le competenti istituzioni comunitarie. Tenuto conto di tale requisito e dopo aver valutato le candidature presentate, la Commissione proporrà alle competenti autorità una o più eventuali ubicazioni. In base a tale proposta le competenti autorità dovranno selezionare una località entro sei mesi dalla data di adozione del presente regolamento.

f) Trasparenza

L'agenzia adotterà le proprie regole in materia di trasparenza e di accesso ai documenti conformemente alle pertinenti decisioni del Parlamento europeo e del Consiglio, in virtù dell'articolo 255 del trattato CE.

3. BASE GIURIDICA

La base giuridica del regolamento proposto è l'articolo 80, paragrafo 2, del trattato, in coerenza con l'obiettivo della proposta e con tutta la legislazione finora adottata in campo marittimo, con particolare riguardo alla sicurezza ed alla protezione dell'ambiente.

4. GIUSTIFICAZIONE DELLA MISURA PROPOSTA

Scopo dell'azione prevista in relazione agli obblighi della Comunità e dimensione comunitaria del problema (ad esempio Stati membri interessati e soluzione attuale)

Il trattato prevede l'elaborazione di una politica comune dei trasporti; per darvi attuazione sono tra l'altro necessarie misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi, come stabilito dall'articolo 80, paragrafo 2.

La proposta prevede a tal fine la costituzione di un'Agenzia europea per la sicurezza marittima. Le molteplici disposizioni giuridiche in materia di sicurezza marittima attualmente in vigore nella Comunità devono essere applicate in maniera uniforme, se si vuole garantirne l'efficacia per migliorare la sicurezza marittima e meglio prevenire l'inquinamento del mare in tutta la Comunità. L'agenzia è pertanto lo strumento che consente di raggiungere tali obiettivi.

Tutti gli Stati membri, abbiano essi o meno uno sbocco sul mare, sono interessati al rafforzamento degli standard in materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento marittimo. Un loro maggior rigore non significa solo mari e coste più puliti, ma anche maggior sicurezza nella navigazione e minori perdite in termini di navi, carichi e vite umane.

Gli Stati membri hanno finora agito autonomamente nel dare applicazione alla legislazione comunitaria e la Commissione ha vegliato al corretto recepimento delle disposizioni comunitarie negli ordinamenti nazionali. La dimensione comunitaria della questione impone tuttavia un approccio più uniforme dal punto di vista concreto.

Azione di competenza esclusiva della Comunità o di competenza condivisa con gli Stati membri

L'agenzia si occuperà di questioni di competenza comunitaria, in quanto offrirà la propria assistenza per l'attuazione della normativa comunitaria.

Scelta della soluzione più efficace tenendo conto delle risorse a disposizione della Comunità e degli Stati membri.

Tenuto conto delle caratteristiche peculiari della politica comunitaria in materia di sicurezza marittima e considerata la necessità di assicurarne l'uniforme applicazione, un'azione a livello comunitario risulta l'unica possibile soluzione atta a garantire in tutta l'Unione lo stesso livello di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento marino.

Valore aggiunto concreto dell'azione prevista dalla Comunità e costo eventuale di un'astensione dall'azione

L'agenzia darà un notevole contributo ad un'adeguata applicazione della legislazione comunitaria in tutta l'Unione, allo sviluppo e alla diffusione delle "migliori pratiche" nei diversi Stati membri e a un complessivo miglioramento dei sistemi di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento marino. Ciò ridurrà a sua volta i rischi di incidenti, di inquinamento e di perdita di vite umane in mare.

L'adeguata ed uniforme attuazione della legislazione esistente assicurerà inoltre la parità di condizioni, in modo che la concorrenza non risulti falsata dall'esistenza di vantaggi economici per le navi non conformi agli standard, a tutto beneficio dei soggetti marittimi coscienziosi.

Quantificare i costi dell'inazione risulta estremamente difficile, in quando occorrerebbe innanzitutto stabilire quanti incidenti l'agenzia contribuirà ad evitare. Se il suo contributo permettesse tuttavia di evitare anche un solo grave incidente di entità paragonabile a quella dell'affondamento dell'ERIKA (che ha causato danni per 400 milioni di euro circa) il costo complessivo dell'agenzia sarebbe già più che giustificato.

Forme di azione disponibili in ambito comunitario (raccomandazione, sostegno finanziario, regolamento, riconoscimento reciproco)

Il ricorso al regolamento è la sola via praticabile per raggiungere gli obiettivi perseguiti. Nessun altro atto legislativo con minor potere coercitivo potrebbe infatti garantire che la legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento in mare venga applicata in modo uniforme ed efficace. Il regolamento è l'atto legislativo cui viene in genere fatto ricorso per costituire agenzie in ambito comunitario.

Necessità di disposizioni uniformi o semplicemente di una direttiva che stabilisca gli obiettivi generali e ne lasci l'esecuzione agli Stati membri.

Come indicato al punto precedente, la scelta dell'atto legislativo è dettata dalla natura stessa degli obiettivi perseguiti.

5. COMMENTI AI SINGOLI ARTICOLI

Capitolo I – Obiettivi e compiti

Articolo 1

L'articolo indica che la costituzione di un'Agenzia europea per la sicurezza marittima è dettata dalla necessità di garantire in modo efficace ed uniforme in tutta la Comunità un elevato livello di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento in mare. L'articolo precisa inoltre che l'agenzia è tenuta a fornire sostegno tecnico e scientifico agli Stati membri ed alla Commissione, per facilitare la debita attuazione della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e per valutare l'efficacia delle misure in vigore.

Articolo 2

1. In questo importante articolo vengono definiti i compiti dell'agenzia, finalizzati al raggiungimento degli obiettivi indicati nell'articolo precedente.

a) L'agenzia ha il compito di monitorare i continui sviluppi della normativa internazionale in materia di sicurezza marittima e di analizzare approfonditamente i progetti di ricerca effettuati nel campo della sicurezza marittima e della protezione dell'ambiente marino. In base ai risultati di tali attività ed alla propria esperienza, l'agenzia deve indicare alla Commissione ove risulti eventualmente opportuno aggiornare la legislazione comunitaria per garantirne la costante efficacia.

b) Per monitorare il funzionamento complessivo del sistema comunitario di controllo dello Stato di approdo, l'agenzia deve organizzare visite presso gli Stati membri per esaminare le modalità del controllo in ciascuno di essi. Tali visite permetteranno in particolare di elaborare le "migliori pratiche" che saranno in un secondo tempo diffuse in tutta la Comunità. In base alle esperienze acquisite, sia dalle visite effettuate presso gli Stati membri che dal continuo monitoraggio del regime comunitario di controllo dello Stato di approdo, l'agenzia suggerirà alla Commissione eventuali miglioramenti da apportare al sistema. L'agenzia metterà inoltre le proprie capacità a disposizione della Commissione e parteciperà ai lavori degli organismi tecnici del Protocollo di intesa di Parigi sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.

Per assicurare che le prestazioni delle società di classificazione riconosciute a livello comunitario si mantengano elevate occorre intervenire su due fronti: in primo luogo occorre effettuare ispezioni presso tali organismi per controllare che rispettino le prescrizioni della direttiva 94/57/CE, in secondo luogo è necessario contribuire a monitorare le loro prestazioni in termini di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento. Nei due casi l'agenzia offrirà il proprio sostegno sia alla Commissione che agli Stati membri.

L'agenzia inoltre assisterà la Commissione e gli Stati membri nell'assicurare che tutta la restante legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima sia correttamente applicata, per quanto riguarda in particolare la sicurezza delle navi passeggeri e le dotazioni delle navi, nonché le disposizioni comunitarie relative agli equipaggi.

c) La disponibilità di dati ed informazioni oggettivi, attendibili e comparabili in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento in mare costituisce un elemento chiave che permette alla Commissione ed agli Stati membri di adottare le misure necessarie per migliorare le disposizioni esistenti e per valutarne l'efficacia. Benché esistano alcune banche dati in materia, altre dovranno in futuro essere sviluppate. L'agenzia elaborerà un programma di lavoro coerente, che preveda fra l'altro interscambi fra le banche dati esistenti, per fornire alla Comunità le informazioni e i dati sopra menzionati evitando inutili doppioni di attività già in essere. In base ai dati raccolti, l'agenzia collaborerà con la Commissione nella pubblicazione semestrale delle informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti comunitari in applicazione della direttiva sul controllo dello Stato di approdo. Sulla base di tali dati essa assisterà inoltre la Commissione e gli Stati membri nell'ambito di iniziative volte a facilitare l'identificazione delle navi che scaricano illecitamente sostanze inquinanti e l'applicazione delle relative sanzioni.

d) L'agenzia assisterà la Commissione e gli Stati membri in materia di sorveglianza della navigazione e del traffico marittimo. L'agenzia è al riguardo tenuta a facilitare la cooperazione fra gli Stati membri e la Commissione, come previsto dalla legislazione comunitaria relativa al sistema europeo di notifica dei movimenti delle navi.

e) Il Consiglio europeo dei Ministri dei trasporti del 26 giugno 2000 ha chiesto alla Commissione di valutare l'opportunità di sviluppare una banca dati europea dei sinistri e degli incidenti marittimi, ritenendola un utile strumento per prevenire futuri eventi e per elaborare nuove iniziative basate su valutazioni standardizzate della sicurezza. Tale compito è affidato all'agenzia in aggiunta a quello di definire una metodologia comune di indagine sugli incidenti occorsi nella Comunità. Grazie all'esperienza acquisita, l'agenzia offrirà la propria assistenza agli Stati membri negli accertamenti sui gravi incidenti marittimi nelle acque dell'UE. All'agenzia spetterà inoltre un importante compito, analizzare cioè le relazioni sui passati incidenti, per stabilire come simili disastri possano in futuro essere evitati, nonché diffondere i risultati delle sue analisi.

f) L'agenzia sarà inoltre attivamente impegnata nel garantire che la legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima sia applicata in modo efficace e convergente in tutto il territorio dell'Unione. Essa organizzerà poi le necessarie attività di formazione sulla problematica del controllo dello Stato di approdo, in quanto la formazione va considerata l'elemento chiave per l'armonizzazione del sistema a livello comunitario.

g) L'agenzia dovrà fornire agli Stati candidati all'adesione assistenza tecnica per il recepimento della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima. L'agenzia dovrà a tal fine contribuire a spiegare il sistema adottato dalla Comunità per garantire l'applicazione della legislazione in materia di sicurezza marittima e divulgare le "migliori pratiche" sviluppate nella Comunità. L'agenzia non dovrà tuttavia svolgere nessuna attività pratica negli Stati candidati, come ad esempio fornire personale per la realizzazione di iniziative volte a ristrutturare le autorità marittime in tali paesi; il suo sostegno sarà esclusivamente teorico. L'agenzia dovrà infine organizzare le opportune iniziative di formazione destinate a tali paesi.

2. Per garantire che le conoscenze tecniche e scientifiche dell'agenzia siano messe a disposizione della Comunità, per il controllo dell'attuazione delle norme

comunitarie da parte degli Stati membri e ogniqualvolta necessario per realizzare attività non espressamente previste dal proprio programma di lavoro, l'agenzia dovrà svolgere i compiti che le sono specificatamente assegnati dalla Commissione. L'agenzia non è autorizzata a svolgere alcuna attività su richiesta degli Stati membri.

Articolo 3

Per il raggiungimento degli obiettivi del regolamento e per espletare i propri compiti nel miglior modo possibile, l'agenzia effettua presso gli Stati membri visite che sono in particolare volte a monitorare il rispetto degli obblighi di controllo dello Stato di approdo a livello nazionale, al pari di altri aspetti dell'attuazione della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento in mare. Le visite permetteranno all'agenzia di meglio comprendere il funzionamento delle amministrazioni marittime negli Stati membri, ponendo in luce eventuali carenze del sistema comunitario, nonché di rilevare le 'migliori pratiche' seguite dagli Stati membri. Grazie all'esperienza acquisita, l'agenzia sarà in grado di suggerire come migliorare il sistema nel suo complesso e quindi di divulgare le 'migliori pratiche'. La Commissione analizzerà le relazioni elaborate dall'agenzia in occasione di ciascuna visita per stabilire se sia o meno necessario un suo intervento.

Articolo 4

Poiché all'agenzia è affidato il compito di sviluppare e utilizzare banche dati e poiché alcun dati potrebbero essere di natura personale, è opportuno precisare che le informazioni raccolte dalla Commissione e dall'agenzia in applicazione del regolamento sono soggette alla disciplina stabilita dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati[26].

Capitolo II: Struttura interna e funzionamento

Articolo 5

L'articolo precisa che l'agenzia è un organismo indipendente della Comunità. Le competenti autorità dovranno deciderne l'ubicazione, su proposta della Commissione, entro sei mesi dalla data di adozione del regolamento. Esso precisa inoltre che l'agenzia, su esplicita richiesta della Commissione, può decidere di costituire centri regionali in alcuni Stati membri per svolgere compiti legati alla sorveglianza della navigazione e del traffico marittimo ed in particolare per garantire le migliori condizioni di traffico in zone a rischio, come previsto dalla legislazione comunitaria sul sistema europeo di notifica dei movimenti delle navi.

Articolo 6

Il personale dell'agenzia sarà soggetto alle disposizioni dello Statuto dei funzionari delle Comunità europee. Esso sarà solo in piccola parte costituito da funzionari distaccati dalle istituzioni comunitarie su base temporanea: il resto sarà invece assunto, su base temporanea, in funzione dell'esperienza e delle qualifiche nelle Amministrazioni nazionali o nell'industria.

---

26 GU L 281 del 23.11.1995.

Articolo 7

In forza dell'articolo, come le Comunità europee, anche l'agenzia beneficia dei privilegi e delle immunità fissati nel protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità europee.

Articolo 8

La responsabilità contrattuale ed extracontrattuale dell'agenzia è soggetta alle stesse regole applicabili alla Comunità ai sensi dell'articolo 288 del trattato CE.

Articolo 9

Al consiglio di amministrazione dell'agenzia è demandato il compito di fissare il regime linguistico dell'agenzia. Esso deve permettere all'agenzia di svolgere i propri compiti in modo efficace e rapido.

Articolo 10

L'articolo fissa i poteri del consiglio di amministrazione, che è uno degli organi di gestione dell'agenzia. Esso svolge una funzione di supervisione sulla nomina del direttore esecutivo, sull'adozione della relazione annuale e del programma di lavoro (una volta approvato dalla Commissione), nonché sull'adozione delle decisioni di bilancio. Esso deve inoltre garantire che l'agenzia operi in modo trasparente e imparziale ed adotta pertanto le opportune procedure sulle modalità di adozione delle deliberazioni da parte del direttore esecutivo.

Articolo 11

L'articolo precisa che il consiglio di amministrazione è composto da quattro rappresentanti della Commissione, quattro del Consiglio, quattro nominati dal Parlamento europeo e quattro rappresentanti del mondo industriale nominati dalla Commissione.

Articolo 12

L'articolo precisa che il consiglio di amministrazione designa fra i suoi membri un presidente ed un vicepresidente.

Articolo 13

Le riunioni del consiglio di amministrazione sono ordinarie e straordinarie; vi partecipa obbligatoriamente il direttore esecutivo e facoltativamente qualche osservatore esterno. Il direttore esecutivo non ha diritto di voto.

Articolo 14

Le decisioni del consiglio di amministrazione sono prese a maggioranza di due terzi dei propri membri; ogni membro ha diritto ad un voto.

Articolo 15

L'articolo stabilisce le funzioni ed i poteri del direttore esecutivo, che non deve accettare alcuna istruzione né dalle autorità nazionali né da altri organismi. Peraltro egli è tenuto a conformarsi alle istruzioni o alle domande di assistenza della Commissione in relazione ai compiti elencati nell'articolo 2. Il direttore esecutivo è fra l'altro responsabile della gestione amministrativa dell'agenzia e quindi della predisposizione ed esecuzione del bilancio e del programma di lavoro, nonché di tutte le questioni concernenti il personale.

Articolo 16

Il consiglio di amministrazione nomina il direttore esecutivo ed uno o più capi unità ed esercita su di essi l'autorità disciplinare. Il direttore esecutivo è nominato per un periodo limitato e rinnovabile.

Articolo 17

Gli Stati membri e qualsiasi persona fisica o giuridica possono contestare un atto dell'agenzia che li riguardi direttamente ed individualmente. Gli atti del direttore esecutivo e del consiglio di amministrazione possono essere deferiti alla Commissione perché ne valuti la legittimità.

Articolo 18

L'articolo prevede che la partecipazione all'agenzia sia aperta ai paesi europei che hanno concluso con la Comunità europea accordi in virtù dei quali hanno adottato ed applicano la normativa comunitaria che regola la materia oggetto del regolamento.

Capitolo III - Disposizioni finanziarie

Articolo 19

Il bilancio dell'agenzia è in gran parte finanziato da contributi comunitari. I servizi (ad esempio pubblicazioni, attività di formazione, ecc.) sono prestati a titolo oneroso.

All'agenzia dovrà essere garantita una dotazione di bilancio sufficiente per l'assunzione del personale necessario per svolgere i suoi compiti e per assicurarne un funzionamento ininterrotto ed efficace.

Il direttore esecutivo preparerà un avanprogetto di bilancio che verrà adottato dal consiglio di amministrazione e quindi presentato alla Commissione, che lo valuterà conformemente alle proprie normali procedure di bilancio. Vale in proposito l'articolo 279 del trattato CE.

Articolo 20

L'articolo precisa che il direttore esecutivo sarà responsabile dell'esecuzione del bilancio. Il controllo finanziario sarà garantito dal controllore finanziario della Commissione. La Corte dei conti esaminerà i conti dell'agenzia e pubblicherà una relazione annuale. Spetta al consiglio di amministrazione dare al direttore esecutivo, scarico per il bilancio dell'Agenzia su raccomandazione del Parlamento europeo.

Articolo 21

L'articolo prevede che l'agenzia, entro cinque anni dalla data in cui ha assunto le proprie funzioni, in collaborazione con la Commissione chieda una valutazione indipendente dell'attuazione del presente regolamento. In base ai risultati di tale valutazione, il consiglio di amministrazione presenterà alla Commissione le raccomandazioni del caso circa eventuali modifiche al regolamento, all'agenzia o ai suoi metodi di lavoro.

Articolo 22

L'articolo precisa che, per fornire all'agenzia una guida nel predisporre ed eseguire il bilancio, il consiglio di amministrazione deve adottare un regolamento finanziario, previo accordo della Commissione e parere della Corte dei conti.

Capitolo IV - Disposizioni finali

Articolo 23

L'articolo precisa che, benché il regolamento entri in vigore alla data precisata nell'articolo 24, l'agenzia sarà veramente operativa solo dodici mesi più tardi. Ciò permetterà di disporre di un periodo sufficiente per porre concretamente in essere l'agenzia.

Articolo 24

L'articolo fissa la data di entrata in vigore del regolamento.

6. CONSIDERAZIONI FINALI

La proposta è corredata di una scheda finanziaria. Non è stata invece predisposta alcuna scheda di valutazione dell'impatto sulle imprese, in quanto la proposta non ha alcuna incidenza nei loro confronti.

2000/0327 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima

(testo rilevante ai fini del SEE)

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[27],

visto il parere del Comitato economico e sociale[28],

visto il parere del Comitato delle regioni[29],

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato[30],

considerando quanto segue:

(1) Nella Comunità sono stati adottati numerosi atti normativi volti a migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi ed a prevenire l'inquinamento marino. Per risultare efficaci tali disposizioni devono essere correttamente ed uniformemente applicate in tutto il territorio comunitario. Ciò garantirà parità di condizioni, facendo sì che la concorrenza subisca minori distorsioni per effetto dell'esistenza di vantaggi economici per le navi non conformi agli standard, a tutto beneficio dei soggetti marittimi coscienziosi.

(2) Alcuni dei compiti attualmente svolti a livello comunitario o nazionale potrebbero essere eseguiti da un organismo specializzato. Di fatto, è sentita la necessità di un sostegno tecnico e scientifico e di solide capacità di alto livello per dare adeguata applicazione alla legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento dei mari, per monitorare tale applicazione e per valutare l'efficacia delle misure in vigore; occorre pertanto costituire un'Agenzia europea per la sicurezza marittima, nel quadro delle esistenti strutture istituzionali e nel rispetto dell'attuale equilibrio tra i poteri.

(3) L'agenzia rappresenta, in termini generali, l'organismo tecnico in grado di fornire alla Comunità i mezzi necessari per intervenire efficacemente al fine di migliorare le regole in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento dei mari. L'agenzia deve assistere la Commissione nel costante processo di aggiornamento della

---

27 GU C del , pag. .
28 GU C del , pag. .
29 GU C del , pag. .
30 GU C del , pag. .

legislazione in materia di sicurezza marittima e deve fornire il sostegno necessario per assicurare che tale legislazione trovi applicazione in tutto il territorio comunitario in maniera efficace e convergente. L'agenzia deve in particolare contribuire a potenziare il regime di controllo dello Stato di approdo e a monitorare le società di classificazione riconosciute a livello comunitario.

(4) Per realizzare adeguatamente i propri obiettivi, è opportuno che l'agenzia svolga una serie di altre importanti attività destinate a migliorare la sicurezza marittima ed a prevenire l'inquinamento delle acque comunitarie. L'agenzia deve organizzare le opportune attività di formazione sulle questioni del controllo dello Stato di approdo e di bandiera. Essa fornisce alla Commissione ed agli Stati membri informazioni e dati oggettivi, attendibili e comparabili sulla sicurezza marittima e sulla prevenzione dell'inquinamento tali da permettere loro di avviare le iniziative necessarie per migliorare le misure in vigore e per valutarne l'efficacia. Essa favorisce la cooperazione fra gli Stati membri e la Commissione, come previsto dalle norme comunitarie sul sistema europeo di notifica dei movimenti delle navi. Essa coopera con la Commissione e gli Stati membri nelle attività di indagine su gravi incidenti marittimi occorsi nelle acque dell'UE. Essa mette le conoscenze comunitarie in materia di sicurezza marittima a disposizione degli Stati candidati all'adesione ed è aperta alla loro partecipazione.

(5) L'agenzia promuove una più efficace cooperazione fra gli Stati membri e sviluppa e diffonde le migliori pratiche nella Comunità, contribuendo in tal modo a migliorare il sistema generale di sicurezza marittima nella Comunità ed a ridurre il rischio di incidenti, inquinamento e perdite di vite umane in mare.

(6) Per svolgere correttamente i compiti assegnati all'agenzia, è opportuno che il suo personale effettui visite presso gli Stati membri per monitorare nel suo complesso il funzionamento del sistema comunitario di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento marino.

(7) In materia di responsabilità contrattuale dell'agenzia, che è disciplinata dal diritto applicabile ai contratti conclusi dall'agenzia, è competente a giudicare la Corte di giustizia delle Comunità europee conformemente alla clausola compromissoria contenuta nel contratto. La Corte di giustizia è anche competente a conoscere delle controversie relative al risarcimento dei danni per effetto della responsabilità extracontrattuale dell'agenzia.

(8) Per garantire un efficace controllo sul funzionamento dell'agenzia, gli Stati membri, la Commissione ed il Parlamento europeo sono rappresentati nel consiglio di amministrazione, che è dotato dei poteri di predisporre il bilancio, verificarne l'esecuzione, adottare l'appropriato regolamento finanziario, fissare procedure trasparenti per l'adozione delle deliberazioni dell'agenzia, approvare il suo programma di lavoro e nominare il direttore esecutivo.

(9) Per il corretto funzionamento dell'agenzia è necessario che il suo direttore esecutivo goda di notevole indipendenza e flessibilità per l'organizzazione del funzionamento interno dell'agenzia; egli deve a tal fine adottare tutte le misure necessarie per assicurare che il programma di lavoro dell'agenzia sia adeguatamente realizzato, predisporre ogni anno un progetto di relazione generale da presentare al consiglio di amministrazione, nonché fornire una stima delle entrate e delle spese dell'agenzia e dare esecuzione al bilancio.

(10) Per garantire all'agenzia piena autonomia ed indipendenza, è necessario dotarla di un bilancio autonomo le cui entrate sono essenzialmente costituite da contributi della Comunità,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO I : OBIETTIVI E COMPITI

Articolo 1
Obiettivi

1. Il presente regolamento istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (di seguito "l'agenzia"), al fine di assicurare un livello elevato, efficace ed uniforme di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento nella Comunità.

2. L'agenzia fornirà agli Stati membri e alla Commissione l'assistenza tecnica e scientifica necessaria, nonché le capacità di alto livello, coadiuvandola nel dare corretta applicazione alla legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, nel monitorare tale applicazione e nel valutare l'efficacia delle misure in vigore.

Articolo 2
Compiti

1. Per garantire il raggiungimento degli obiettivi indicati all'articolo 1, l'agenzia adempie ai seguenti compiti:

a) assiste la Commissione nell'opera di aggiornamento della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, con particolare riguardo agli sviluppi della relativa normativa internazionale; tale compito comprende l'analisi di progetti di ricerca realizzati nel settore della sicurezza marittima e della protezione dell'ambiente marino;

b) assiste la Commissione nel dare efficace attuazione, in tutto il territorio comunitario, alla legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima; a tal fine l'agenzia deve in particolare:

   1) monitorare nel suo insieme il funzionamento del regime comunitario di controllo dello Stato di approdo, compresa l'effettuazione di visite presso gli Stati membri, e suggerire alla Commissione eventuali miglioramenti in materia,

   2) fornire alla Commissione l'assistenza tecnica necessaria per partecipare ai lavori degli organismi tecnici del Protocollo d'intesa di Parigi sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo,

   3) assistere la Commissione nei seguenti ambiti:

      - esecuzione delle ispezioni delle società di classificazione riconosciute o che devono essere riconosciute a livello comunitario, ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio,

- fatte salve le disposizioni della direttiva 94/57/CE, esecuzione di controlli permanenti sulla qualità delle prestazioni, in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, delle società di classificazione riconosciute o che devono essere riconosciute ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio,

- esecuzione di controlli permanenti sulla corretta attuazione della legislazione comunitaria in materia di sicurezza delle navi passeggeri, in particolare delle direttive 98/18/CE e 99/35/CE del Consiglio,

- esecuzione di controlli permanenti sulla corretta attuazione della direttiva 96/98/CE del Consiglio sull'equipaggiamento marittimo,

- realizzazione di qualsiasi altro compito assegnato alla Commissione per effetto della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, comprese le disposizioni comunitarie relative agli equipaggi delle navi;

c) fornire alla Commissione ed agli Stati membri informazioni e dati oggettivi, attendibili e comparabili sulla sicurezza marittima, affinché possano essere adottate le misure necessarie per migliorarla e possa essere valutata l'efficacia delle misure in vigore; rientrano in tali compiti la rilevazione, memorizzazione e valutazione di dati tecnici nel campo della sicurezza e del traffico marittimo nonché nel campo dell'inquinamento marino, sia accidentale che deliberato, la sistematica utilizzazione delle banche dati esistenti, compreso il reciproco scambio di dati e, se del caso, la realizzazione di banche dati complementari; tenendo conto dei dati raccolti, l'agenzia assisterà inoltre la Commissione nella pubblicazione semestrale delle informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti comunitari in applicazione della direttiva sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo; sempre tenendo conto di tali dati, essa assisterà inoltre la Commissione e gli Stati membri nelle iniziative volte a facilitare l'identificazione delle navi che procedono a scarichi illeciti in acqua e l'applicazione delle relative sanzioni;

d) svolgere compiti legati al controllo della navigazione e del traffico marittimo, come previsto dalla direttiva 2001/xx/CE sull'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo, per facilitare la cooperazione fra Stati membri e Commissione in tale ambito;

e) elaborare, in cooperazione con la Commissione e gli Stati membri, una metodologia comune di indagine sugli incidenti marittimi occorsi nella Comunità, sostenere gli Stati membri nelle attività legate alle indagini relative a gravi incidenti marittimi avvenuti nelle acque territoriali degli Stati membri, nonché analizzare i rapporti sugli accertamenti relativi ad incidenti di tale genere;

f) organizzare le opportune iniziative di formazione nelle materie di competenza dello Stato di approdo o dello Stato di bandiera;

g) fornire agli Stati candidati all'adesione il necessario sostegno tecnico per l'attuazione della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima; tale compito comprende l'organizzazione delle opportune iniziative di formazione.

2. L'agenzia svolge i compiti di cui alle lettere a), b), d) e g) solo su domanda della Commissione. In base alle necessità contingenti e su esplicita richiesta della Commissione, essa porta inoltre a termine eventuali compiti specifici di altro tipo.

Articolo 3
Visite presso gli Stati membri

1. Per l'assolvimento dei compiti affidatile, l'agenzia effettua visite presso gli Stati membri. Le autorità nazionali degli Stati visitati facilitano il lavoro del personale dell'agenzia per un corretto espletamento della visita. I funzionari dell'agenzia hanno facoltà di:

   a) esaminare pratiche, dati, verbali ed altri documenti pertinenti, legati all'attuazione della normativa comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento marino;

   b) prendere copie della totalità o parte di tali pratiche, dati, verbali ed altri documenti;

   c) richiedere spiegazioni orali in loco;

   d) accedere a tutti i locali, terreni o mezzi di trasporto.

2. L'agenzia informa della visita prevista lo Stato membro interessato, comunicando l'identità dei funzionari cui ha dato mandato e la data di inizio della visita stessa. I funzionari dell'agenzia incaricati delle visite esercitano i loro poteri previa presentazione di una deliberazione del direttore esecutivo dell'agenzia, dalla quale risultano l'oggetto e lo scopo della missione.

3. A conclusione di ciascuna visita, l'agenzia redige una relazione e la trasmette alla Commissione.

Articolo 4
Diffusione e protezione delle informazioni

1. Le informazioni raccolte dalla Commissione e dall'agenzia in applicazione del presente regolamento sono soggette alle disposizioni della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati[31].

2. Ai funzionari ed agli altri agenti dell'agenzia è richiesto, anche una volta lasciato il servizio, di non divulgare nessuna informazione soggetta al vincolo del segreto professionale, in particolare informazioni relative ad imprese, alle loro relazioni commerciali o ai loro elementi di costo.

---

31 GU L 281 del 23.11.1995.

CAPITOLO II : STRUTTURA INTERNA E FUNZIONAMENTO

Articolo 5
Status giuridico, sede, centri regionali

1. L'agenzia è un organismo della Comunità dotato di personalità giuridica.

2. La sede dell'agenzia sarà decisa dalle autorità competenti entro sei mesi dalla data di adozione del presente regolamento, su proposta della Commissione.

3. In ciascuno degli Stati membri, l'agenzia ha la più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dalle rispettive legislazioni nazionali. Su richiesta della Commissione l'agenzia può decidere, previo accordo degli Stati membri interessati, di costituire i centri regionali necessari per svolgere i compiti legati alla vigilanza sulla navigazione e sul traffico marittimo ed in particolare, per garantire condizioni ottimali di traffico nelle zone sensibili, come previsto dalla direttiva 2001/xx/CE sulla istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio, controllo e informazione sul traffico marittimo.

4. L'agenzia è rappresentata dal suo direttore esecutivo.

Articolo 6
Personale

1. Al personale dell'agenzia si applicano i regolamenti e disposizioni applicabili ai funzionari ed agli altri agenti delle Comunità europee. Il consiglio di amministrazione, previo accordo della Commissione, ne stabilisce le necessarie modalità d'applicazione.

2. Fatto salvo il disposto dell'articolo 16, i poteri conferiti dallo statuto dei funzionari delle Comunità europee e dal regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee all'autorità che ha il potere di nomina sono esercitati dall'agenzia nei confronti del suo personale.

3. Il personale dell'agenzia è composto da funzionari distaccati dalle istituzioni comunitarie ed assegnati all'agenzia in qualità di agenti temporanei, nonché da altri agenti assunti dall'agenzia.

Articolo 7
Privilegi e immunità

All'agenzia ed al suo personale si applica il protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità europee.

Articolo 8
Responsabilità

1. La responsabilità contrattuale dell'agenzia è disciplinata dal diritto applicabile al contratto di cui trattasi.

2. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a giudicare in virtù di eventuali clausole compromissorie contenute nei contratti stipulati dall'agenzia.

3. In materia di responsabilità extracontrattuale l'agenzia risarcisce, conformemente ai principi generali comuni al diritto degli Stati membri, i danni causati dai suoi servizi o dai suoi agenti nell'esercizio delle loro funzioni.

4. La Corte di giustizia è competente a conoscere delle controversie relative al risarcimento dei danni di cui al paragrafo 3.

5. La responsabilità personale degli agenti verso l'agenzia è disciplinata dalle disposizioni dello statuto o dal regime loro applicabili.

Articolo 9
Lingue

1. Il regime linguistico dell'agenzia è deciso dal consiglio d'amministrazione.

2. I servizi di traduzione necessari per il funzionamento dell'agenzia sono forniti dal Centro di traduzione degli organismi dell'Unione europea.

Articolo 10
Istituzione e poteri del consiglio di amministrazione

1. L'agenzia è dotata di un consiglio di amministrazione.

2. Il consiglio di amministrazione

   a) nomina il direttore esecutivo in applicazione dell'articolo 16;

   b) adotta entro il 31 marzo di ogni anno la relazione generale dell'agenzia per l'anno precedente e la trasmette alla Commissione, al Consiglio ed al Parlamento europeo;

   c) adotta entro il 30 settembre di ogni anno, previa approvazione della Commissione, il programma di lavoro dell'agenzia per l'anno seguente e lo trasmette alla Commissione, al Consiglio ed al Parlamento europeo;

   d) adotta il bilancio definitivo dell'agenzia prima dell'inizio dell'esercizio finanziario e, se del caso, vi opera i necessari aggiustamenti in funzione del contributo della Comunità e delle altre entrate dell'agenzia;

   e) fissa le procedure per l'assunzione delle deliberazioni del direttore esecutivo;

   f) esercita le proprie funzioni in materia di bilancio dell'agenzia in applicazione degli articoli 19, 20 e 22;

   g) esercita l'autorità disciplinare sul direttore esecutivo e sui capi unità in virtù dell'articolo 15, paragrafo 3.

Articolo 11
Composizione del consiglio di amministrazione

Il consiglio di amministrazione è composto da quattro rappresentanti della Commissione, da quattro rappresentanti del Consiglio, da quattro rappresentanti del Parlamento europeo e da quattro rappresentanti dei settori professionali maggiormente interessati, nominati dalla Commissione, nonché dai rispettivi supplenti. La durata del mandato è di cinque anni. Il mandato può essere rinnovato una sola volta.

Articolo 12
Presidenza del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione sceglie fra i suoi membri un presidente e un vicepresidente. Il vicepresidente sostituisce d'ufficio il presidente in caso di impedimento di quest'ultimo.

2. Il mandato del presidente o del vicepresidente ha durata di tre anni e termina quando essi cessano di far parte del consiglio di amministrazione. Tale mandato è rinnovabile per una sola volta.

Articolo 13
Riunioni

1. Il consiglio di amministrazione si riunisce su convocazione del presidente.

2. Il direttore esecutivo dell'agenzia partecipa alle deliberazioni del consiglio di amministrazione, senza diritto di voto.

3. Il consiglio di amministrazione tiene una riunione ordinaria una volta all’anno; esso si riunisce inoltre su iniziativa del presidente o su richiesta della Commissione o di un terzo degli Stati membri.

4. Il consiglio di amministrazione può invitare osservatori a partecipare alle proprie riunioni.

Articolo 14
Votazioni

1. Il consiglio di amministrazione prende le sue decisioni a maggioranza di due terzi.

2. Ogni membro dispone di un voto.

Articolo 15
Funzioni e poteri del direttore esecutivo

1. L'Agenzia è diretta dal suo direttore esecutivo che non sollecita né prende istruzioni da alcun governo o altro organismo. Egli deve tuttavia dare esecuzione alle istruzioni e alle richieste di assistenza della Commissione, con riferimento ai compiti elencati nell'articolo 2.

2. Il direttore esecutivo ha le funzioni e i poteri seguenti:

a) elabora il programma di lavoro e lo presenta al consiglio di amministrazione, previa approvazione della Commissione; adotta le misure necessarie per darvi attuazione; risponde a tutte le richieste di assistenza avanzate dalla Commissione;

b) decide dell'esecuzione delle visite di cui all'articolo 3, previo accordo della Commissione;

c) adotta le misure necessarie, emanando in particolare istruzioni amministrative interne e pubblicando avvisi, per assicurare il corretto funzionamento dell'agenzia conformemente al presente regolamento.

d) predispone un valido sistema di monitoraggio per valutare i risultati dell'agenzia rispetto agli obiettivi operativi e, su tale base, elabora ogni anno un progetto di relazione generale che sottopone al consiglio di amministrazione; egli predispone inoltre un regolare sistema di controllo conforme a criteri professionali riconosciuti;

e) esercita nei confronti del personale i poteri previsti dall'articolo 6, paragrafo 2;

f) elabora un bilancio preventivo delle entrate e delle spese dell'agenzia conformemente all'articolo 19 ed esegue il bilancio conformemente al disposto dell'articolo 20.

3. Il direttore esecutivo può essere coadiuvato da uno o più capi unità, uno dei quali lo sostituisce in caso di assenza o impedimento.

Articolo 16
Nomine in seno all'agenzia

1. Il direttore esecutivo dell'agenzia è nominato dal consiglio di amministrazione su proposta della Commissione. Il potere di revoca di tale nomina spetta al consiglio di amministrazione che delibera su proposta della Commissione.

2. Il mandato del direttore esecutivo è di cinque anni ed è rinnovabile una sola volta.

Articolo 17
Controllo di legittimità

1. Gli Stati membri, i membri del consiglio di amministrazione e i terzi interessati possono chiedere alla Commissione di controllare la legittimità di qualsiasi atto dell'agenzia che li riguardi direttamente e individualmente. La richiesta deve essere presentata alla Commissione entro quindici giorni dalla data in cui l'interessato è venuto a conoscenza dell'atto contestato. La Commissione adotta una decisione entro il termine massimo di un mese. La mancata adozione di una decisione entro tale termine vale rigetto implicito.

2. Le disposizioni del paragrafo 1 non si applicano alle questioni riguardanti il personale.

Articolo 18
Partecipazione di paesi terzi

1. La partecipazione all'agenzia è aperta a tutti i paesi europei che hanno concluso con la Comunità europea accordi in virtù dei quali hanno adottato ed applicano la normativa comunitaria che disciplina la materia oggetto del presente regolamento.

2. Nel rispetto delle pertinenti disposizioni del presente regolamento, saranno elaborati accordi nei quali verranno fra l'altro specificate natura e portata delle regole dettagliate che disciplinano la partecipazione dei paesi in questione ai lavori dell'agenzia, comprese le disposizioni in materia finanziaria e di personale.

CAPITOLO III : DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 19
Bilancio

1. Le entrate dell'agenzia sono costituite da:

   - un contributo della Comunità;

   - corrispettivi di pubblicazioni, corsi di formazione ed altri servizi forniti dell'agenzia.

2. Le spese dell'agenzia comprendono spese di personale, amministrative, di infrastruttura e di esercizio.

3. Il direttore esecutivo elabora una stima delle entrate e delle spese dell'agenzia per l'esercizio finanziario successivo e la trasmette al consiglio di amministrazione insieme ad una tabella dell'organico.

4. Entrate e spese devono essere in pareggio.

5. Entro il 31 marzo al più tardi, il consiglio di amministrazione adotta il progetto di bilancio e lo trasmette alla Commissione, che si basa su tale documento per stimare i corrispondenti importi da iscrivere nel progetto preliminare di bilancio generale delle Comunità europee, da sottoporre al Consiglio ed al Parlamento europeo ai sensi dell'articolo 272 del trattato.

6. Il consiglio di amministrazione adotta il bilancio dell'agenzia apportando gli eventuali aggiustamenti necessari per adeguarlo al contributo della Comunità.

Articolo 20
Esecuzione e controllo del bilancio

1. Il direttore esecutivo dà esecuzione al bilancio dell'agenzia.

2. Il controllo degli impegni e dei pagamenti di tutte le spese nonché il controllo dell'esistenza e della riscossione di tutte le entrate dell'agenzia sono effettuati dal controllore finanziario della Commissione.

3. Entro e non oltre il 31 marzo di ogni anno, il direttore esecutivo trasmette alla Commissione, al consiglio di amministrazione e alla Corte dei conti la contabilità dettagliata di tutte le entrate e di tutte le spese relative all'esercizio precedente.

   La Corte dei conti esamina tale contabilità conformemente all'articolo 248 del trattato e pubblica ogni anno una relazione sulle attività dell'agenzia.

4. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del consiglio di amministrazione, dà discarico dell'esecuzione del bilancio al direttore esecutivo dell'agenzia.

Articolo 21
Valutazione

1. Entro cinque anni dalla data in cui ha assunto le proprie funzioni, l'agenzia, in collaborazione con la Commissione, fa procedere ad una valutazione indipendente dell'attuazione del presente regolamento.

2. La valutazione è volta a stabilire quale l'impatto il regolamento, l'agenzia ed i suoi metodi di lavoro hanno avuto nel garantire un elevato livello di sicurezza marittima. Il consiglio di amministrazione stabilisce a tal fine, in accordo con la Commissione, precisi termini di riferimento.

3. I risultati della valutazione sono comunicati al consiglio di amministrazione che presenta alla Commissione raccomandazioni in merito alle possibili modifiche da apportate al presente regolamento, all'agenzia ed ai suoi metodi di lavoro. Sia i risultati della valutazione che le raccomandazioni sono pubblicati.

Articolo 22
Disposizioni finanziarie

Il consiglio di amministrazione, previo accordo della Commissione e parere della Corte dei conti, adotta il regolamento finanziario dell'agenzia, che deve in particolare specificare la procedura da seguire per l'elaborazione e l'esecuzione del bilancio dell'agenzia, conformemente all'articolo 142 del regolamento finanziario applicabile al bilancio generale dell'Unione europea.

CAPITOLO IV : DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 23
Inizio dell'attività dell'agenzia

L'agenzia deve essere operativa entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 24
Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La Presidente	*Il Presidente*

SCHEDA FINANZIARIA

1. DENOMINAZIONE DELL'AZIONE

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce una Agenzia europea per la sicurezza marittima.

2. LINEA DI BILANCIO

Sarà prevista una nuova linea di bilancio, B2-, Titolo B2-7 “Trasporti”.

3. BASE GIURIDICA

Trattato CE: articolo 80, paragrafo 2.

4. DESCRIZIONE DELL'AZIONE

4.1 Obiettivo generale dell'azione

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima è costituita per instaurare un livello elevato, efficace ed uniforme di sicurezza marittima in tutta la Comunità.

4.2 Periodo previsto per l'azione e modalità di rinnovo

L'azione ha durata indefinita (contributo annuale).

5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE/ENTRATE

5.1 Spesa non obbligatoria

5.2 Stanziamenti dissociati

6. NATURA DELLE SPESE/ENTRATE

Contributo della Comunità per pareggiare spese ed entrate dell'agenzia (cfr. infra).

7. INCIDENZA FINANZIARIA

7.1 Metodo di calcolo del costo totale dell'azione (nesso fra costi singoli e costo totale)

1) Ipotesi di sviluppo dell'agenzia.

La sua articolazione ed organizzazione, come definite nel progetto di regolamento, riflettono le richieste avanzate da tutte le parti interessate di porre in essere una struttura rapida ed efficace che si occupi degli aspetti della sicurezza marittima indicati nel regolamento.

L'agenzia verrà insediata in tre tappe.

La prima tappa (primi sei mesi del primo anno) rappresenterà un periodo di transizione nel corso del quale l'agenzia svolgerà esclusivamente attività amministrative quali locazione degli uffici, assunzione dei primi agenti qualificati e installazione delle necessarie attrezzature. Su iniziativa del direttore esecutivo verrà inoltre elaborato un opportuno regolamento interno per lo svolgimento dei compiti ad essa affidati.

Nel corso della seconda tappa, (secondo anno), l'agenzia dovrà iniziare a svolgere i propri compiti e perseguire gli obiettivi stabiliti dal regolamento.

Nella terza tappa, (terzo anno), l'agenzia dovrà essere in grado di svolgere tutti i compiti e raggiungere tutti gli obiettivi che le sono assegnati.

L'agenzia dovrà così essere pienamente operativa nel giro di 30 mesi ed in grado di svolgere tutte le sue funzioni nel corso del 2005.

2) Stima dei costi (riferiti all'agenzia in assetto pienamente operativo, anno 2005):

a) Risorse umane

i) Personale a tempo pieno

Il personale dell'agenzia sarà composto da funzionari distaccati dalle istituzioni comunitarie ed assegnati all'agenzia in qualità di agenti temporanei, nonché da altri agenti assunti dall'agenzia.

Fatta salva l'esigenza di garantire che l'agenzia disponga di personale qualificato, in numero sufficiente e su base stabile, gli agenti saranno assunti con contratto temporaneo rinnovabile, per assicurare un costante ricambio con personale al corrente dei più recenti sviluppi regolamentari, giuridici e tecnologici concernenti la sicurezza marittima.

(È previsto il distacco presso l'agenzia di un ridotto numero di agenti della Commissione, per assicurare un più stretto legame fra i due organismi).

L'organico necessario è stimato in 55 agenti[32] (cfr. tabella seguente). Tale valutazione è stata effettuata rapportandosi ad altri organismi di simile natura ed all'Agenzia per la sicurezza aerea, nonché tenendo conto dei compiti specifici che saranno affidati all'Agenzia per la sicurezza marittima.

La spesa annua totale per il personale a tempo pieno è calcolata in 5,9 milioni di euro, adottando come riferimento il costo medio del personale della Commissione, ovvero 0,108 milioni di euro all'anno, comprese le spese legate agli immobili e le spese amministrative collegate (posta, telecomunicazioni, informatica, ecc.).

[32] La maggior parte di essi sarà assunta in qualità di agente temporaneo, conformemente alle regole dello statuto applicabile alla Commissione.

TABELLA: Stima delle risorse umane necessarie – ripartizione per tipo di attività e per categoria

2OO4	TOTALE	A	B	C	D
Amministrazione[33]	14	3	4	5	2
- Gestione (compreso il direttore e 2 segretari/e).	3	1	0	2	
- Risorse umane e finanziarie	8	1	3	2	2
- Informazione	3	1	1	1	
Compiti dell'agenzia:	41[34]	24	10	7	
- Aggiornamento della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, alla luce degli sviluppi della normativa internazionale; analisi dei progressi della ricerca in materia di sicurezza marittima.	7	4	2	1	
- Compiti legati al controllo dello Stato di approdo e relative attività di formazione.	7	4	2	1	
- Compiti di controllo delle società di classificazione.	5	3	1	1	
- Assistenza alla Commissione nell'esecuzione dei compiti legati alla legislazione sulla sicurezza marittima.	9	6	2	1	
- Raccolta di informazioni in materia di sicurezza e traffico marittimi; utilizzazione delle banche dati.	5	2	2	1	
- Elaborazione di una metodologia comune d'indagine sugli incidenti marittimi e coordinamento delle indagini.	4	2	1	1	
- Assistenza ai paesi candidati all'adesione.	2	1		1	
- Ambiente: analisi delle ricerche in materia di ambiente marino, assistenza tecnica alla Commissione nel campo della legislazione europea e internazionale in materia.	2	2			
TOTALI	55	27	14	12	2

b) Spese per attrezzature[35]

L'acquisizione di beni mobili ed i costi collegati si concentreranno in particolare nella fase di costituzione dell'agenzia (primo anno), per ridursi progressivamente negli anni successivi. Per il primo anno è previsto uno stanziamento di 260 000 euro mentre per i due anni seguenti lo stanziamento sarà di 100 000 euro, per un totale

33 Compreso il direttore dell'agenzia e 2 segretari/e.

34 Compresi 2 capi unità.

35 Le stime indicate sono ricavate dalla proposta dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, adattate tenendo conto delle risorse umane e dei compiti specifici dell'Agenzia per la sicurezza marittima.

complessivo di 360 000 euro. A partire dal 2005 le spese per attrezzature saranno pari a 80 000 euro.

c) Spese di funzionamento

Tali spese si riferiscono a conferenze, studi, traduzioni e pubblicazioni. Le spese di funzionamento si suddividono nelle categorie sotto indicate.

- Traduzione: il costo annuo è stimato in 50 000 euro circa, pari ad un costo unitario di 79 euro a pagina, per un totale di 600 pagine circa, (relazione annuale, eventuali studi, atti di colloqui, opuscoli informativi).

- Pubblicazioni: l'agenzia pubblica la propria relazione generale, documenti di informazione e i quaderni tecnici sia su supporto cartaceo che su Internet. I costi di pubblicazione sono stimati in 120 000 euro.

- Sviluppo di banche dati elettroniche: l'agenzia dovrà realizzare banche dati elettroniche in cui far convergere diversi dati sulla sicurezza marittima. Oltre all'acquisto dei PC, che rientrano fra le spese per attrezzature, secondo una prima stima sarà necessario sviluppare tre diverse banche dati per le quali occorrerà costituire un'infrastruttura informatica nonché sviluppare apposite applicazioni. Il costo di un server e di un sistema di gestione delle banche dati può essere stimato in 100 000 euro. Lo sviluppo di un'applicazione ha un costo molto variabile, che spazia attualmente nell'ambito della DG TREN fra 100 e 200 000 euro. Ciò premesso in una prima fase lo stanziamento necessario per le basi informatiche può essere stimato in 500 000 euro.

- Studi: seguire e valutare le attività di ricerca in materia di sicurezza marittima, che figurano fra i compiti dell'agenzia, richiede talvolta lo svolgimento di studi tecnici. Tenuto conto della natura dei compiti e dell'elevato livello tecnico richiesto, sembra ragionevole prevedere a tal fine un importo di 500 000 euro.

- Seminari e conferenze: lo sviluppo della regolamentazione in materia di sicurezza marittima e la realizzazione di attività di formazione richiederà l'organizzazione di seminari e conferenze. Il costo di tali manifestazioni può essere stimato in 150 000 euro.

Le spese di funzionamento ammontano complessivamente a 1 300 000 euro[36].

d) Spese di missione

I compiti assegnati all'agenzia, in particolare le visite nel quadro del controllo degli Stati di approdo, il controllo delle società di classificazione, l'adeguamento della legislazione dei paesi candidati all'adesione ed anche i contatti fra l'agenzia ed i servizi della Commissione, rendono necessari spostamenti all'interno ed all'esterno dell'Unione (spese di viaggio e albergo). L'ammontare delle spese di missione è stimato in 250 000 euro[37].

---

36 Nella tabella "Ripartizione per componente dell'azione", le spese totali di funzionamento e quelle per le attrezzature sono suddivide in base al numero di persone impegnate in ciascun tipo di attività.

37 Tali stime sono state basate sui costi medi reali delle missioni (trasporto e albergo) rilevati nella DG TREN, sia nell'ambito dell'Unione che al di fuori di essa, e sul numero (stimato) di missioni per ogni

3) Entrate

Le entrate dell'agenzia comprendono il contributo della Comunità ed i corrispettivi di cui all'articolo 17 del regolamento che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Contributo della Comunità:

Il contributo della Comunità finanzierà le attività necessarie per il raggiungimento degli obiettivi e per lo svolgimento dei compiti di cui agli articoli 1 e 2 del regolamento che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

7.2 Ripartizione tra le varie componenti dell'azione

a) per tipo d'attività (in euro)

Attività	Personale a tempo pieno	Spese per attrezzature	Spese di missione	Spese di funzionamento	Totale
Amministrazione **(14 persone)**	1 510 000	20 364	70 000	330 904	1 932 000
Aggiornamento della legislazione comunitaria, analisi dei progressi della ricerca in materia di sicurezza marittima. **(7 persone)**	756 000	10 180	12 500	165 000	943 680
Compiti relativi al controllo dello Stato di approdo e connesse attività di formazione. **(7 persone)**	756 000	10 180	45 000	165 000	976 180
Compiti di controllo delle società di classificazione. **(5 persone)**	540 000	7272	60 000	120 000	728 000
Assistenza alla Commissione nell'esecuzione dei compiti legati alla	972 000	13 100	12 500	212 000	1 209 600

compito affidato all'agenzia. Le stime non tengono conto dell'incidenza sui costi della futura ubicazione dell'agenzia.

sicurezza marittima. **(9 persone)**					
Raccolta di informazioni in materia di sicurezza e traffico marittimi; utilizzazione delle banche dati. **(5 persone)**	540 000	7272	12 500	120 000	680 000
Metodologia comune e coordinamento delle indagini. **(4 persone)**	432 000	5820	12 500	95 000	545 320
Assistenza ai paesi candidati **(2 persone)**	216 000	2300	25 000	48 000	292 000
Ambiente **(2 persone)**	216 000	2300	12 500	48 000	278 800
Totale	5 940 000	80 000	250 000	1 300 000	**7 584 780 (arroton-dato a 7 600 000)**

b) per tipo di spesa

Stanziamenti d'impegno in euro (prezzi correnti)

Voce	2002	2003 / 2004	2005 e seguenti
Spese di personale	1 980 000	4 000 000	5 940 000
Attrezzature	260 000	100 000	80 000
Spese di funzionamento	325 000	800 000	1 300 000
Spese di missione	60 000	180 000	250 000

Costi totali	2 625 000	5 080 000	**7 600 000**
Contributo a carico del bilancio comunitario[38]	2 625 000	5 080 000	7 600 000

7.4 Scadenzario degli stanziamenti d'impegno e di pagamento

Il contributo della Comunità sarà pagato ogni anno in un'unica soluzione.

8. DISPOSIZIONI ANTIFRODE

Misure specifiche di controllo previste

8.1 Per l'agenzia

Spetta al direttore esecutivo dare esecuzione al bilancio dell'agenzia. Egli deve presentare alla Commissione, al consiglio di amministrazione e alla Corte dei conti un consuntivo dettagliato di tutte le entrate e le spese relative all'esercizio precedente. Il servizio di controllo finanziario interno della Commissione fornirà inoltre la propria assistenza per la gestione delle operazioni finanziarie dell'agenzia, controllandone il rischio, richiedendo un parere indipendente sulla qualità dei sistemi di gestione e di controllo a verifica dell'avvenuto rispetto delle regole applicabili ed avanzando eventuali raccomandazioni per migliorare l'efficacia e l'efficienza delle operazioni, nonché per assicurare un impiego razionale delle risorse dell'agenzia.

L'agenzia adotterà, previo accordo della Commissione e della Corte dei conti, il proprio regolamento finanziario. L'agenzia porrà in essere un sistema di controllo interno analogo a quello adottato dalla Commissione nel quadro della propria riforma.

8.2 Cooperazione con l'OLAF

Il personale soggetto allo statuto dei funzionari della Commissione coopererà con l'OLAF nella lotta antifrode.

8.3 Per la Corte dei conti

La Corte dei conti esaminerà le scritture contabili conformemente al disposto dell'articolo 248 del trattato e pubblicherà ogni anno una relazione sulle attività dell'agenzia.

[38] Oltre al contributo della Comunità dovrà essere tenuto conto anche delle eventuali entrate dell'agenzia per le attività di formazione e pubblicazione. Il loro importo, che risulterà comunque piuttosto limitato rispetto al bilancio complessivo dell'agenzia, non può per ora essere stimato.

9. ELEMENTI DI ANALISI COSTO-EFFICACIA

9.1 Obiettivi specifici quantificabili; beneficiari

Come indicato nel progetto di regolamento, l'agenzia persegue l'obiettivo specifico di assicurare, in modo efficace ed uniforme, un elevato livello di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento nella Comunità. L'agenzia è inoltre tenuta a fornire alla Commissione ed agli Stati membri l'assistenza tecnica e scientifica, nonché le capacità di alto livello necessarie per dare applicazione, in modo convergente ed efficace, alla legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, per controllarne l'applicazione e per valutare l'efficacia delle misure in vigore.

I compiti demandati all'agenzia avranno ripercussioni sulla sicurezza delle persone e delle merci trasportate via mare nelle acque dell'Unione, nonché sull'ambiente.

L'attività dell'agenzia avrà inoltre ripercussioni sul personale e su vari organismi del settore marittimo, facendo sì che la concorrenza risulti meno falsata dall'esistenza di vantaggi economici per le navi non conformi alla regolamentazione in vigore, a tutto beneficio dei soggetti marittimi coscienziosi.

9.2 Giustificazione dell'azione

Da vari anni la Comunità ha adottato numerosi provvedimenti giuridici destinati a migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi ed a prevenire l'inquinamento da questi causato.

Il naufragio della petroliera Erika, avvenuto nel dicembre 1999, ha provocato l'inquinamento di circa 400 chilometri di costa, scuotendo fortemente l'opinione pubblica europea. Senza dubbio, il ripetersi di simili incidenti, le loro conseguenze sull'ambiente e l'apparente incapacità di farli cessare hanno alquanto ridotto la tolleranza dei cittadini europei.

Il Parlamento europeo ed il Consiglio "Affari generali" hanno chiesto alla Commissione di inasprire notevolmente le regole a tutela della sicurezza marittima a livello comunitario.

Nel quadro di una strategia globale in materia di sicurezza marittima, la Commissione, su richiesta del Parlamento europeo, propone la costituzione di un'Agenzia per la sicurezza marittima incaricata di sostenere la Commissione e gli Stati membri nell'applicazione e nel controllo della legislazione comunitaria, nonché nella valutazione dell'efficacia delle misure in vigore.

L'agenzia assisterà la Commissione nel processo di aggiornamento della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, con particolare riferimento agli sviluppi della normativa internazionale in materia.

L'agenzia controllerà il funzionamento complessivo del regime comunitario di controllo dello Stato di approdo ed assisterà la Commissione nell'effettuare le ispezioni delle società di classificazione riconosciute a livello comunitario. Essa organizzerà inoltre azioni di formazione in materia di controllo dello Stato di approdo e di bandiera.

L'agenzia fornirà alla Commissione ed agli Stati membri informazioni e dati attendibili, obiettivi e comparabili in materia di sicurezza marittima, in modo che essi possano adottare le misure necessarie per migliorare la sicurezza in mare e valutare l'efficacia delle misure in vigore.

L'agenzia elaborerà, in cooperazione con la Commissione e con gli Stati membri, una metodologia comune per indagare sugli incidenti in mare avvenuti nella Comunità, assistere gli Stati membri nelle attività collegate ad indagini su gravi incidenti marittimi occorsi in acque comunitarie ed analizzare i rapporti riguardanti gli incidenti.

La costituzione di un'Agenzia europea per la sicurezza marittima favorirà infine la realizzazione di un partenariato fra Stati membri e faciliterà la diffusione delle migliori pratiche nella Comunità.

Tali obiettivi contribuiranno a rafforzare nel suo complesso il sistema di sicurezza marittima della Comunità, riducendo sia il rischio di incidenti marittimi e di inquinamento in mare, che la perdita di vite umane.

9.3 Monitoraggio e valutazione dell'azione

Il monitoraggio e la valutazione dell'agenzia saranno basati sulla relazione annuale relativa al precedente esercizio, adottata dal consiglio di amministrazione, e sul programma di lavoro per l'anno successivo; i due documenti saranno trasmessi agli Stati membri, alla Commissione, al Consiglio ed al Parlamento europeo (articolo 10 del progetto di regolamento). Il funzionamento dell'agenzia sarà oggetto di periodiche valutazioni approfondite, conformemente alle regole ed alle pratiche seguite dalla Comunità.

10. SPESE AMMINISTRATIVE (SEZIONE III, PARTE A DEL BILANCIO)

La costituzione dell'agenzia non dovrebbe comportare costi supplementari per la Commissione. I lavori attualmente svolti dalla Commissione saranno sostituiti dal controllo e dal monitoraggio sulle attività dell'agenzia.

10.1 Incidenza sull'organico

Nessuna.

10.2 Incidenza finanziaria globale per risorse umane aggiuntive

Nessuna.

10.3 Aumento delle altre spese di funzionamento inerenti all'azione, in particolare spese per riunioni di comitati e gruppi di esperti

Nessuna.