



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

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

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2005/0238 (COD)**

---

**5722/3/08  
REV 3 ADD 1**

**MAR 13  
ENV 36  
CODEC 91**

**MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Posizione comune adottata dal Consiglio il 6 giugno 2008 in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione)

---

**MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

## I. Introduzione

Nel quadro della procedura di codecisione (art. 251 del trattato CE), il 7 giugno 2007 il Consiglio è pervenuto ad un accordo politico sul progetto di direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione).<sup>1</sup> A seguito della messa a punto dei giuristi-linguisti, il 6 giugno 2008 il Consiglio ha adottato la sua posizione comune, con l'astensione della delegazione maltese.

Nell'adottare la propria posizione, il Consiglio ha tenuto conto del parere espresso in prima lettura dal Parlamento europeo il 25 aprile 2007<sup>2</sup>, nonché dei pareri del Comitato economico e sociale<sup>3</sup> e del Comitato delle regioni<sup>4</sup>.

La proposta mira a rifondere in un testo consolidato le successive modifiche apportate alla direttiva 95/21/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, nonché a semplificare o modificare talune disposizioni allo scopo di rafforzare l'efficacia e la qualità delle ispezioni delle navi da parte dello Stato di approdo. La proposta rafforza, tra l'altro, i requisiti applicabili alle amministrazioni e agli ispettori competenti e prevede il rafforzamento dell'obbligo di notifica per i piloti.

Per rafforzare l'effetto dissuasivo della direttiva, la proposta semplifica ed amplia le misure di rifiuto di accesso ai porti degli Stati membri e prevede la pubblicazione di un elenco nero dei proprietari ed armatori.

La proposta introduce inoltre i principi di un nuovo sistema di ispezioni, che prevede l'ispezione di tutte le navi che fanno scalo nei porti degli Stati membri, in base ad un profilo di rischio che consente di intensificare le ispezioni sulle navi a rischio elevato e di alleggerire l'onere delle ispezioni per quanto riguarda le navi di qualità. In base alla proposta della Commissione, i dettagli di questo nuovo sistema saranno introdotti mediante la procedura di comitato, una volta definiti tutti gli elementi di tale meccanismo.

---

<sup>1</sup> La Commissione ha trasmesso la sua proposta il 24 gennaio 2006 (doc. 5632/06).

<sup>2</sup> doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>3</sup> CESE 1177/2006 of 13.9.2006 (GU C 318 del 23.12.2006 - pagg. 195 - 201).

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

## II. Analisi della posizione comune

### Osservazioni generali

La posizione comune approvata dal Consiglio persegue lo stesso obiettivo del parere votato in prima lettura dal Parlamento europeo, ossia sostituire, con l'entrata in vigore della direttiva rifiuta, il vigente sistema di controllo da parte dello Stato di approdo con un nuovo sistema di ispezioni inteso a garantire che gli Stati membri eseguano il maggior numero possibile di ispezioni delle navi che approdano nei loro porti, tenendo conto di un'equa ripartizione dell'impegno globale di controllo tra gli Stati membri. I dettagli del nuovo sistema di ispezioni, che sono stati approvati sulla base dei lavori effettuati nel quadro del *Memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo* (MOU di Parigi), figurano nell'allegato II che non è soggetto alla procedura di comitato.

In conseguenza di questo nuovo approccio, la posizione comune modifica, in numerosi casi, la proposta originaria della Commissione riformulandola interamente, inserendo disposizioni completamente nuove o integrando il testo con nuovi elementi. Tali modifiche corrispondono in grande misura a numerosi emendamenti adottati dal Parlamento europeo in prima lettura (1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 75, 76, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 e 111), rispecchiati integralmente, parzialmente o in linea di principio nella posizione comune.

Il Consiglio non ha tuttavia accolto vari altri emendamenti del Parlamento europeo (8, 12, 13, 17, 21, 24, 26, 36, 37, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 80, 82, 91, 96, 97, 99, 100 e 103), che riguardano soprattutto le principali questioni sollevate nelle discussioni svoltesi in seno agli organi del Consiglio e non sono coerenti con l'approccio scelto dal Consiglio nella posizione comune. Ulteriori dettagli riguardo a tali emendamenti sono riportate nella sezione seguente.

## **Principali questioni**

### *1) Ambito di applicazione della direttiva*

Il Consiglio condivide l'opinione della Commissione e del Parlamento europeo (emendamenti da 29 a 34), secondo cui l'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo, che impone una soglia puramente quantitativa del 25% di navi che devono essere ispezionate dagli Stati membri, comporta un controllo insufficiente e, talvolta, ispezioni ingiustificate effettuate unicamente per raggiungere tale soglia arbitraria. Pertanto, la posizione comune istituisce un nuovo sistema che prevede un obiettivo collettivo per l'intera Comunità basato sull'equa ripartizione del numero di ispezioni tra gli Stati membri e gli Stati all'interno della regione del MOU di Parigi. Le ispezioni si concentrano sulle navi al di sotto delle norme, che sono soggette a controlli più frequenti, mentre è alleggerito l'onere delle ispezioni per quanto riguarda le navi di qualità.

Contrariamente alla Commissione e al Parlamento europeo (emendamenti 8, 13, 17, 22, 26, 31, 34, 35, 39, 40, 41, 54, 64, 65 e 96), il Consiglio ritiene tuttavia opportuno tenere conto delle difficoltà pratiche incontrate da alcuni Stati membri in termini di risorse finanziarie e umane. La posizione comune modifica pertanto l'ambito di applicazione delle ispezioni previste dalla direttiva, applicando le ispezioni alle navi che approdano in un porto di uno Stato membro per effettuare un'attività di interfaccia nave/porto, incluse le navi ancorate in un porto o in un'altra area soggetta alla giurisdizione di un porto.

Inoltre il Consiglio, come il Parlamento europeo (emendamenti 12 e 26), include nella posizione comune la possibilità per gli Stati membri senza sbocco sul mare di derogare alla direttiva in particolari circostanze. Ai fini della certezza del diritto, tali condizioni sono enunciate in una disposizione correlata. Poiché costituiscono elementi essenziali della direttiva, non possono essere modificate mediante procedura di comitato, contrariamente a quanto previsto negli emendamenti del Parlamento europeo.

## 2) *Meccanismo di flessibilità per le ispezioni*

Conformemente all'obiettivo di istituire un sistema di ispezioni equo e di pratica applicazione, il Consiglio tiene conto, nella posizione comune, della situazione specifica di ciascuno Stato membro col risultato che il numero di navi che approdano nei suoi porti è ineguale. A tal fine, gli Stati membri sono autorizzati, secondo la posizione del Consiglio e contrariamente al parere del Parlamento europeo, a non effettuare una piccola percentuale di ispezioni, segnatamente il 5% del totale delle navi di priorità I (le navi che devono essere sottoposte ad ispezione obbligatoria) con un profilo di rischio elevato e il 10% del totale di navi di priorità I diverse da quelle con un profilo di rischio elevato. Gli Stati membri prestano, tuttavia, particolare attenzione alle navi che non approdano sovente nei porti comunitari.

Inoltre, il Consiglio, come il Parlamento europeo (emendamenti da 35 a 37), è del parere che, per motivi pratici, i meccanismi di flessibilità siano necessari in particolari circostanze, ossia per prevedere la possibilità di rinviare un'ispezione di 15 giorni oppure non effettuare un'ispezione per motivi di sicurezza o quando la nave fa scalo di notte. Quest'ultima disposizione in materia di flessibilità non è prevista dal Parlamento europeo (emendamenti 36 e 37).

## 3) *Rifiuto di accesso*

Il Consiglio, come il Parlamento europeo (emendamenti 8 e 54), appoggia la proposta della Commissione di rafforzare le misure di rifiuto di accesso nei confronti delle navi al di sotto delle norme. Il criterio su cui si basano tali misure è la valutazione della prestazione della nave in relazione a quella del suo armatore, che è indicata dal numero di fermi effettuati durante un certo arco di tempo, e a quella del suo Stato di bandiera, che è determinato in base agli elenchi "nero", "grigio" e "bianco" degli Stati di bandiera stabiliti dal MOU di Parigi.

La durata del rifiuto di accesso ai porti degli Stati membri aumenta ogniqualvolta è presa una misura di questo tipo. Mentre la Commissione, appoggiata dal Parlamento europeo, ha proposto di prevedere la possibilità di rifiutare in modo definitivo l'accesso alle navi che si ritrovino per la terza volta in tale situazione, il Consiglio ritiene che, per motivi giuridici, è necessario prevedere la possibilità di revocare il divieto dopo un certo periodo di tempo, segnatamente 36 mesi, ma solo se la nave in questione ottempera ad una serie di condizioni.

#### 4) *Rapporti dei piloti*

Il Consiglio appoggia appieno la proposta della Commissione di rafforzare l'obbligo per tutti i piloti, inclusi quelli di alto mare che operano su navi dirette verso un porto o in transito, di riferire anomalie apparenti riscontrate a bordo delle navi all'autorità competente del porto o dello Stato costiero. Diversamente dal Parlamento europeo (emendamento 68), il Consiglio ritiene che ciò possa prevedersi solo attraverso una disposizione obbligatoria.

#### 5) *Elenco delle compagnie con un livello di prestazione basso e molto basso*

Analogamente alla Commissione e al Parlamento europeo (emendamento 71), il Consiglio intende rafforzare l'effetto dissuasivo della direttiva e chiede alla Commissione di redigere e di pubblicare periodicamente informazioni sugli armatori che rispettino poco le norme, senza tuttavia specificare le modalità di pubblicazione, che saranno stabilite mediante la procedura di comitato.

#### 6) *Data di attuazione*

Il Consiglio è del parere che il nuovo sistema di ispezioni debba applicarsi a livello comunitario con l'entrata in vigore della direttiva rifiuta. Tuttavia, data la complessità del nuovo sistema, inclusi i necessari lavori tecnici relativi alla banca dati sulle ispezioni, agli Stati membri è concesso un periodo di attuazione di 36 mesi, contrariamente a quanto previsto dall'emendamento 82 del Parlamento europeo.

#### 7) *Altre questioni*

Il Consiglio non ha potuto accettare una serie di altri emendamenti, in quanto avrebbero causato un onere amministrativo sproporzionato (emendamenti 60, 62, 70, 73 e 96), non sono del tutto chiari, non precisano a sufficienza o non corrispondono all'approccio del Consiglio per la struttura della direttiva (emendamenti 13, 21, 24, 45, 59, 61, 63, 67, 69, 77, 80, 82, 91, 97, 99, 100 e 103).

### **III. Conclusione**

Il Consiglio ritiene che la posizione comune costituisca una soluzione equilibrata per instaurare un nuovo sistema di ispezioni inteso a rafforzare la lotta contro le navi al di sotto delle norme che navigano nelle acque comunitarie.

Il Consiglio prende atto dei contatti già avuti con il Parlamento europeo su questa proposta e spera di condurre negoziati costruttivi al fine di pervenire rapidamente ad un accordo e rendere possibile l'adozione della direttiva.

---