



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.6.2008  
COM(2008) 208 definitivo

2005/0238 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione)**

(presentata dalla Commissione)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione)**

**1. ITER PROCEDURALE**

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio [documento COM(2005) 588 definitivo - 2005/0238 (COD)]:	24.1.2006
Data del parere del Comitato delle regioni:	15.6.2006
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	13.9.2006
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura:	25.4.2007
Data di trasmissione della proposta modificata:	
Data di adozione della posizione comune:	

**2. SCOPO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

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

Oltre al necessario consolidamento della direttiva in un testo unico organico, la Commissione mira ad una profonda riforma dell'attuale sistema di controllo da parte dello Stato di approdo per poter riservare maggiore attenzione alle navi al di sotto delle norme che attuano una concorrenza sleale nei confronti della flotta europea di qualità.

Il fine è duplice: in primo luogo, sostituire l'obiettivo di ciascuno Stato membro di controllare il 25% delle navi con l'obiettivo collettivo, su scala europea, di un controllo esteso al 100% delle navi. Il secondo obiettivo consiste nell'effettuare ispezioni più frequenti sulle navi che presentano un elevato profilo di rischio. Attualmente troppe navi al di sotto delle norme passano tra le maglie della rete. Il nuovo sistema consentirà di porre fine a questa situazione, ricompensando nel contempo le navi di qualità grazie ad un alleggerimento dei controlli e permettendo così un uso più efficace delle risorse.

Le navi al di sotto delle norme che si limitano a transitare nelle acque europee senza fare scalo in nessun porto presentano un rischio particolare e per questo motivo la Commissione intende potenziare anche le ispezioni sugli ancoraggi al largo.

La Commissione propone inoltre di inasprire il regime della messa al bando estendendolo a tutte le categorie di navi, fissando la durata minima del bando e introducendo la possibilità di bandire in via definitiva le navi che hanno già subito due provvedimenti di questo tipo quando vengano fermate una terza volta. La Commissione propone inoltre di pubblicare la lista nera delle compagnie di navigazione le cui prestazioni non sono soddisfacenti.

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

### **3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE**

I principi e le modalità essenziali proposti dalla Commissione per l'attuazione del nuovo regime di ispezioni sono condivisi anche dal Consiglio nella posizione comune adottata all'unanimità (con l'astensione di Malta). A tale riguardo, il Consiglio approva il nuovo regime che prevede un controllo esteso al 100% delle navi, con precedenza alle navi di qualità inferiore.

La Commissione condivide l'approccio del Consiglio in merito alla flessibilità del nuovo regime di ispezioni, un meccanismo essenziale per consentire l'elasticità necessaria al funzionamento del nuovo sistema. Per quanto riguarda il numero massimo ammissibile di ispezioni non effettuate, tuttavia, la Commissione ritiene realistica una percentuale di mancate ispezioni del 5%, come indicato nella proposta e come previsto dall'attuale direttiva. La Commissione non può quindi accettare che tale percentuale sia portata al 10% per le navi che presentano un rischio da basso a medio – come previsto dal Consiglio – perché in tal modo verrebbe compromesso l'obiettivo del nuovo regime, ovvero l'ispezione di tutte le navi che frequentano i porti dell'Unione europea.

Il Consiglio si è inoltre discostato in maniera significativa dalla proposta della Commissione su un aspetto importante, eliminando la messa al bando definitiva a favore di una messa al bando di durata limitata che potrebbe essere revocata al termine di 36 mesi se sono soddisfatti alcuni criteri. La Commissione non può condividere l'impostazione del Consiglio in merito a questo punto.

È problematico, seppure in misura minore, l'approccio del Consiglio alla questione delle ispezioni sugli ancoraggi. Il Consiglio non ha infatti conservato la proposta di far rientrare nel campo di applicazione della direttiva le navi ancorate al di fuori dei porti e si limita a fare riferimento al concetto di giurisdizione dei porti. Il testo proposto dal Consiglio rischia di essere interpretato in modo diverso e più restrittivo dai vari Stati membri e di vanificare lo scopo della disposizione. Al contrario, la Commissione ritiene essenziale poter effettuare ispezioni sulle navi ancorate, come suggerito proprio dal Consiglio in seguito all'incidente della nave Prestige. Le navi al di sotto delle norme che si limitano a transitare nelle acque europee senza fare scalo in nessun porto presentano un rischio particolare e l'unico modo per controllarle consiste nel consentire allo Stato di approdo di ispezionare gli ancoraggi.

## **4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE**

### **4.1. Emendamenti accolti dalla Commissione e inseriti totalmente o parzialmente nella posizione comune**

Gli emendamenti 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 apportano chiarimenti utili alla proposta della Commissione, in particolare per quanto riguarda gli aspetti tecnici. Le disposizioni dell'attuale sistema di ispezioni divenute obsolete sono soppresse, mentre le modalità del nuovo regime vengono precisate ulteriormente, tenendo in considerazione l'evoluzione dei lavori svolti dagli esperti nell'ambito del memorandum di Parigi in materia di controllo da parte dello Stato di approdo.

### **4.2. Emendamenti accolti dalla Commissione ma non inseriti nella posizione comune**

La Commissione ritiene che gli emendamenti 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100, 103 apportino chiarimenti utili al testo della proposta. La Commissione si rammarica quindi che il Consiglio non abbia conservato tali emendamenti nella propria posizione comune.

L'emendamento 17, che comprendeva una definizione di porto, consentiva di includere gli ancoraggi nel campo di applicazione della direttiva (modificando lievemente la definizione).

Infine, la Commissione aveva espresso il suo appoggio all'emendamento 54 relativo al rifiuto di accesso e, in particolare, alla messa al bando permanente.

### **4.3. Emendamenti respinti dalla Commissione e non confluiti nella posizione comune**

L'emendamento 73 non è utile perché introduce un riferimento a compiti spettanti all'Agenzia europea per la sicurezza marittima, descritti in modo esaustivo nel regolamento orizzontale n. 1406/2002 relativo all'Agenzia.

L'emendamento 91 relativo alla riduzione da 24/36 mesi a 24/30 mesi dell'arco di tempo consentito per eseguire l'ispezione delle navi a basso rischio non risponde all'obiettivo generale della proposta della Commissione che mira ad alleggerire il peso delle ispezioni per le navi di qualità.

Infine, non sono state conservate le parti degli emendamenti 34, 36 e 37 relativi alle modalità di attuazione per la ripartizione delle ispezioni tra gli Stati membri nella misura in cui escludevano la possibilità di ricorrere ad un meccanismo flessibile per eseguire le ispezioni. Un meccanismo del genere è indispensabile per garantire il buon funzionamento del nuovo regime.

## **5. CONCLUSIONI**

La Commissione prende atto della posizione comune del Consiglio, adottata all'unanimità, che in generale non modifica né gli obiettivi né lo spirito della proposta, pur ricordando la propria posizione divergente su diversi punti specifici, tra i quali l'abolizione della messa al bando definitiva, ora sostituita da una messa al bando limitata nel tempo e, in misura minore,

l'approccio del Consiglio in merito alle ispezioni sugli ancoraggi e l'aumento dal 5 al 10% del numero massimo ammissibile di ispezioni non effettuate.