



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.6.2008
COM(2008) 310 definitivo

2005/0239 (COD)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

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

relativa alla

posizione comune adottata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

(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 adottata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

1. ITER PROCEDURALE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio [documento COM(2005) 589 definitivo - 2005/0239 COD]:	9.1.2006
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 adozione della posizione comune:	6.6.2008

2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La proposta di direttiva recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione rientra in una serie di misure volte a rafforzare e completare la normativa vigente in materia di sicurezza marittima.

La proposta è intesa a completare, consolidare e chiarire la direttiva 2002/59/CE in merito agli aspetti sottoindicati.

- Chiarimento e rafforzamento delle disposizioni dell'attuale direttiva relative all'accoglienza delle navi in pericolo in luoghi di rifugio. Si tratta ora di istituire il principio secondo il quale le navi in pericolo devono essere accolte in un luogo di rifugio a meno che una valutazione della situazione non induca a prendere una decisione diversa. La proposta intende inoltre garantire che siano designate in modo chiaro le autorità indipendenti alle quali compete individuare il luogo di rifugio più idoneo; queste autorità dovranno disporre degli elementi necessari per prendere decisioni in tempi rapidi e dovranno in particolare disporre di informazioni precise sulle zone del litorale idonee ad essere utilizzate come luoghi di rifugio.

- Obbligo di installazione di sistemi di identificazione automatica (AIS) sulle navi da pesca di lunghezza superiore a 15 metri. Tali apparecchiature permetteranno – in particolare al naviglio mercantile – di identificare e localizzare le navi da pesca, riducendo in tal modo il rischio di incidenti di cui queste sono spesso vittime.
- Diffondere l'uso della rete telematica per lo scambio di dati SafeSeaNet. Il sistema, sviluppato dalla Commissione e utilizzato dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, consentirà alle autorità marittime di conoscere con precisione i movimenti delle navi e dei rispettivi carichi.
- Obbligo, per i caricatori, di informare dettagliatamente il capitano in merito alla natura del carico, in modo da permettere di reagire più efficacemente ad eventuali episodi di inquinamento grazie ad una conoscenza più approfondita delle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti.
- Disposizioni specifiche che permettano agli Stati costieri di adottare le misure idonee a limitare i pericoli per la navigazione dovuti alla formazione di ghiacci in alcune zone marittime del nord dell'Unione europea. La questione è particolarmente rilevante perché l'aumento della quantità di petrolio trasportato sul Mar Baltico comporta anche un aumento dei rischi.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE

Il Consiglio si discosta in maniera significativa su un punto sostanziale della proposta della Commissione: la questione dei luoghi di rifugio; la Commissione non può essere d'accordo. Il Consiglio ha infatti ridotto in misura considerevole la sfera di operatività della proposta della Commissione eliminando, da un lato, il principio secondo il quale le navi in pericolo devono essere accolte in un luogo di rifugio salvo esiti diversi della valutazione e, dall'altro, l'obbligo per gli Stati membri di istituire un'autorità indipendente incaricata di eseguire tali valutazioni e decidere in merito.

La Commissione ritiene che l'indipendenza di questa autorità sia essenziale per assicurare che l'autorità stessa prenda la decisione migliore, senza subire pressioni politiche a livello locale, per mettere al sicuro una nave in estrema difficoltà o, qualora l'inquinamento sia inevitabile, per limitare i danni e ridurre le conseguenze anche per gli Stati vicini.

La Commissione prende quindi atto della posizione che il Consiglio ha adottato all'unanimità, sottolineando tuttavia la propria posizione divergente in merito alla questione, fondamentale, dei luoghi di rifugio.

La Commissione rileva tuttavia che il Consiglio condivide altri aspetti della proposta: accetta infatti che le navi da pesca di lunghezza superiore a 15 metri siano dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) per evitare i rischi di collisione e riconosce la necessità di garantire che SafeSeaNet, la rete comunitaria per lo scambio di dati relativi alle navi, ai loro movimenti e ai carichi, funzioni costantemente 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE

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

Gli emendamenti 17, 20 e 22 apportano chiarimenti utili alla proposta della Commissione, in particolare per quanto riguarda la definizione del sistema LRIT e l'inserimento del testo internazionale di riferimento (emendamento 17).

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

Gli emendamenti 1, 4, 12, 16, 18, 25, 26, 27, 28, 30, 36, 42, 43 e 48 secondo la Commissione apportavano al testo della proposta chiarimenti e/o aggiunte utili.

Gli emendamenti 5, 31 e 33 relativi all'istituzione di autorità competenti, indipendenti e dotate dell'esperienza necessaria, cioè in grado di decidere autonomamente in merito all'accoglienza di navi in difficoltà in un luogo di rifugio, hanno il pieno appoggio della Commissione.

Lo stesso dicasi per gli emendamenti 8, 34, 39 e 40 relativi al principio dell'accoglienza in un luogo di rifugio.

La Commissione aveva espresso il suo appoggio anche agli emendamenti 13, 14 e 24 relativi alla creazione di un centro europeo di dati LRIT.

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

Gli emendamenti 2, 45 e 46, per effetto dei quali viene ritardata l'installazione di sistemi AIS a bordo delle navi da pesca, sono incompatibili con l'obiettivo generale della proposta della Commissione, perché si tratta di strumenti importanti per contribuire a salvare vite umane.

L'emendamento 3, relativo all'istituzione di una specifica linea di bilancio distinta dallo strumento finanziario di orientamento della pesca al fine di dotare la flotta esistente di AIS, non gode dell'appoggio della Commissione. La Commissione ribadisce che lo strumento comunitario applicabile ai fini del sostegno finanziario all'installazione di apparecchiature di sicurezza come l'AIS è il Fondo europeo per la pesca.

L'emendamento 6, relativo alle navi che necessitano di assistenza, non rientra nel campo di applicazione della direttiva, perché gli interventi di assistenza ordinaria devono rimanere di competenza degli Stati membri in virtù del principio di sussidiarietà. La proposta della Commissione riguarda i luoghi di rifugio per le navi in difficoltà.

L'emendamento 11, che vieta alle navi prive di assicurazione di entrare nelle acque territoriali degli Stati membri, contravviene al diritto internazionale e non può pertanto essere accettato dalla Commissione.

Gli emendamenti 21, 50, 51, 52, 53 e 54, relativi all'installazione di apparecchiature AIS solo sulle navi da pesca di lunghezza superiore a 24 metri (contro i 15 metri indicati nella proposta della Commissione), limitano l'operatività della proposta e non sono pertanto accettabili. Sono proprio le navi di dimensioni ridotte (meno di 24 metri) ad essere maggiormente soggette al rischio di collisione.

5. CONCLUSIONI

La Commissione prende atto della posizione comune del Consiglio adottata all'unanimità ma sottolinea la propria posizione divergente in merito alla questione essenziale dei luoghi di rifugio (principio dell'accoglienza delle navi in pericolo in un luogo di rifugio e obbligo, per gli Stati membri, di istituire un'autorità indipendente).