



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.11.2005
COM(2005) 590 definitivo

2005/0240 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2005) 1515}

RELAZIONE

1) **Contesto della proposta**

- **Motivazioni e obiettivi della proposta**

L'obiettivo generale della proposta della Commissione è quello di migliorare la sicurezza marittima, stabilendo orientamenti chiari su scala comunitaria per l'esecuzione di inchieste tecniche e lo scambio di esperienze dopo un sinistro marittimo grave.

Gli insegnamenti tratti dalle catastrofi e dall'intervento di commissioni d'inchiesta che ne mettono in luce le cause più rilevanti hanno avuto un impatto decisivo sui progressi della sicurezza marittima.

La mancanza di un regime che regolasse lo svolgimento di indagini tecniche adeguate e lo scambio di esperienze dopo l'incidente per evitare che le catastrofi si ripetano costituisce attualmente una grossa carenza della politica di sicurezza marittima dell'Unione europea.

Nel 2001 la Commissione sottolineava nel Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" la necessità di effettuare indagini tecniche indipendenti, basate sull'analisi delle circostanze e delle cause dei sinistri o incidenti, i cui risultati sarebbero serviti per prevenire i rischi e predisporre i mezzi per migliorare la legislazione.

L'esistenza di tale necessità è stata constatata anche dal Parlamento europeo, in seguito ai lavori della commissione temporanea sul rafforzamento della sicurezza marittima, dopo il naufragio della petroliera Prestige nel 2002 (commissione "MARE"). Il Parlamento è giunto alla conclusione che: "Se si vogliono evitare nuovi sinistri e incidenti, occorre che nell'Unione si elaborino orientamenti chiari riguardanti l'esecuzione di inchieste indipendenti sui sinistri e incidenti verificatisi in mare". Il Parlamento "ritiene che tale compito debba spettare a un organo inquirente indipendente al livello degli Stati membri o, se auspicabile, al livello europeo".

- **Contesto generale**

Le situazioni vissute dopo il naufragio delle petroliere "Erika" e "Prestige" hanno mostrato nettamente le insufficienze della regolamentazione internazionale e le difficoltà che gli Stati membri dell'UE devono affrontare per portare a termine, in modo soddisfacente e in termini ragionevoli, inchieste tecniche dopo gravi sinistri marittimi.

Sono insufficienze e difficoltà che mettono in luce il contrasto netto con la situazione nel settore del trasporto aereo, nel quale, fin dal 1994, la Comunità europea ha dettato regole che garantiscono la condotta diligente e sistematica di inchieste tecniche su sinistri e incidenti per contribuire al miglioramento della sicurezza nell'aviazione civile.

Nel settore marittimo, malgrado il fatto che gli Stati di bandiera siano tenuti, conformemente al diritto marittimo internazionale, a svolgere inchieste tecniche

dopo qualsiasi sinistro marittimo grave e a cooperare con gli altri Stati interessati, attualmente non esiste un regime vincolante al livello internazionale che garantisca l'attuazione automatica di tale obbligo da parte degli Stati di bandiera.

L'organizzazione marittima internazionale (IMO), al termine di una riflessione di vari anni e dopo varie esperienze limitate, il 27 novembre 1997 ha fatto adottare una risoluzione relativa all'emissione di un Codice per le inchieste sui sinistri marittimi. Tuttavia, l'applicazione delle raccomandazioni di questo Codice si basa sulla buona volontà degli Stati di bandiera coinvolti nei sinistri marittimi. Allo stato dei fatti, il contributo di alcuni Stati di bandiera al miglioramento della sicurezza marittima attraverso uno scambio di esperienze è scarso o inesistente.

- **Disposizioni in vigore nel settore della proposta**

La direttiva 1999/35/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 chiede agli Stati membri di eseguire inchieste sui sinistri o incidenti marittimi che vedono coinvolte unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea.

Nell'ambito delle misure post-Erika, la Direttiva 2002/59/CE relativa al monitoraggio del traffico marittimo prescrive che gli Stati membri seguano le raccomandazioni del Codice dell'IMO per le inchieste sui sinistri marittimi. Tale direttiva riguarda anche l'utilizzo delle c.d. "scatole nere marittime" al fine di facilitare le indagini dopo i sinistri.

Infine, il regolamento (CE) n. 1406/2002 ha affidato all'Agenzia europea per la sicurezza marittima il compito di facilitare la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'elaborazione di una metodologia comune per indagare sui sinistri marittimi che risponda a principi convenuti a livello internazionale. Il regolamento chiede inoltre all'Agenzia di sostenere gli Stati membri nelle attività relative alle inchieste sui sinistri marittimi gravi provvedendo a un'analisi delle relazioni d'inchiesta già redatte sui sinistri.

- **Coerenza con le altre politiche e gli obiettivi dell'Unione**

La proposta fa parte del Terzo pacchetto di misure legislative che rafforzano la sicurezza marittima; dette misure rientrano nella priorità "Sicurezza" della strategia politica annuale della Commissione. La proposta contribuirà anche all'"obiettivo prioritario" Protezione dell'ambiente in quanto contribuisce a prevenire il rischio di catastrofi marittime.

2) **Consultazione delle parti interessate e analisi d'impatto**

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione utilizzati, principali settori considerati e profilo generale degli interpellati

Nel maggio 2004 e successivamente nel febbraio 2005 la Commissione ha tenuto due serie di riunioni per consultare i rappresentanti degli Stati membri e dell'industria marittima, in base ai documenti di lavoro dei suoi servizi che contengono un questionario dettagliato sull'approccio da seguire e sulle disposizioni da prevedere

riguardo al regime da attuare per le inchieste sui sinistri marittimi. La Commissione ha chiesto ai partecipanti consultati di farle pervenire osservazioni scritte dettagliate.

Inoltre, la Commissione ha raccolto, con il sostegno dell'Agenzia di sicurezza marittima, le informazioni necessarie per valutare l'impatto della proposta. I principi ispiratori della proposta della Commissione sono stati esaminati nel corso di un seminario tecnico organizzato dall'Agenzia nel febbraio 2005 con gli esperti dell'IMO, le amministrazioni marittime e gli organi inquirenti degli Stati membri.

Sintesi delle risposte ricevute e del modo in cui sono state prese in considerazione

I rappresentanti degli Stati membri e dell'industria marittima e i vari esperti consultati sono pienamente d'accordo sull'importanza delle inchieste tecniche nell'ambito della politica di sicurezza marittima.

In linea generale, tutti i soggetti consultati concordano sull'importanza delle inchieste tecniche relative a sinistri ed inconvenienti marittimi. Essi ritengono che vi sia una reale necessità di armonizzare e di consolidare le varie procedure d'inchieste tecniche negli Stati membri, prendendo come riferimento i principi e le raccomandazioni dell'IMO. Inoltre, il regime proposto dovrebbe portare a uno scambio di esperienze simile almeno a quello garantito dalle disposizioni d'applicazione nel settore aereo.

• **Ricorso a pareri di esperti**

Settori scientifici interessati

Sicurezza marittima, inchieste tecniche su sinistri marittimi.

Metodologia utilizzata

Raccolta di pareri, analisi delle conoscenze disponibili (Organizzazione Marittima Internazionale, Organi inquirenti negli Stati membri e nei paesi terzi) e dell'esperienza acquisita nell'attuazione delle disposizioni comunitarie per la realizzazione delle inchieste tecniche nel settore dell'aviazione civile.

Principali organizzazioni / principali esperti consultati

Lavori della commissione temporanea del Parlamento europeo sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Prestige nel 2002 (conclusioni della commissione " MARE ").

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima, fra i cui compiti rientra il sostegno agli Stati membri nelle attività riguardanti le indagini relative a gravi incidenti marittimi e nell'analisi delle relazioni d'inchiesta già redatte sui sinistri.

Gruppo di esperti indipendenti incaricato di consigliare la Commissione sulla strategia in materia di incidenti nel settore dei trasporti creato dalla decisione della Commissione dell'11 giugno 2003 (v. GU L 144 del 12.6.2003).

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

L'esistenza di rischi potenzialmente gravi e con conseguenze irreversibili è stata riconosciuta; al riguardo esiste un'ampia concordanza.

Attualmente vi sono notevoli differenze nella Comunità per quanto riguarda l'esecuzione di indagini indipendenti sui sinistri marittimi. Mentre alcuni Stati membri svolgono questo tipo di indagini in maniera sistematica, altri le effettuano in modo superficiale e non sistematico. Infine, le raccomandazioni dell'IMO rispetto alle inchieste tecniche sono osservate in modo molto diverso. L'assenza di orientamenti chiari per uno stesso livello di impegno da parte di tutti gli Stati membri rappresenta una carenza notevole nel regime di sicurezza marittimo dell'UE.

Nel contesto marittimo internazionale, la maggior preoccupazione riguarda l'incapacità di alcuni Stati di bandiera di effettuare direttamente le indagini tecniche sui sinistri marittimi. Inoltre, risulta che proprio gli Stati sotto la cui bandiera si constatano la maggior parte dei sinistri, effettuano in proporzione il numero più esiguo di indagini o comunque ne diffondono in minor misura i risultati e ne traggono in minor misura conclusioni concrete, senza che questo comportamento provochi una reazione da parte degli organi internazionali competenti.

Mezzi utili per rendere la consulenza disponibile al pubblico

I risultati della consulenza sono descritti in dettaglio nello studio d'impatto approfondito realizzato dalla Commissione (v. infra). I dati e i pareri di esperti raccolti dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima sono disponibili sul sito Internet dell'Agenzia (www.emsa.eu.int).

• **Analisi d'impatto**

Quattro opzioni alternative sono state prese in considerazione in occasione dell'esame dei mezzi d'azione possibili:

- 1) il mantenimento dello *status quo* attuale;
- 2) un'iniziativa comunitaria non legislativa che incoraggi l'applicazione volontaria delle raccomandazioni contenute nel Codice dell'IMO dagli Stati membri;
- 3) una proposta all'IMO da parte dei 25 Stati membri dell'UE per modificare le convenzioni internazionali onde stabilire l'obbligo formale di effettuare indagini tecniche su incidenti verificatisi in mare e
- 4) l'elaborazione degli orientamenti chiari su scala comunitaria concernenti l'esecuzione di indagini tecniche e lo scambio di esperienze in seguito a un sinistro marittimo grave.

L'analisi dell'impatto potenziale di tali opzioni ha confermato che:

- l'opzione più adeguata per affrontare la problematica delle indagini tecniche in seguito a sinistri marittimi nell'ambito della politica di sicurezza marittima è il ricorso alla legislazione comunitaria;

- lo strumento scelto (una direttiva che stabilisca i principi fondamentali che gli Stati membri dovranno seguire per le indagini tecniche dei sinistri) si dovrebbe basare, per quanto possibile, sui principi e sulle raccomandazioni del Codice dell'IMO. Cionondimeno, il regime proposto dovrebbe avere come risultato uno scambio di esperienze simile almeno a quello garantito dal regime in applicazione nel settore aereo e che
- l'azione comunitaria in tale settore è urgente poiché le indagini tecniche fanno parte di una politica che mira a prevenire il verificarsi di nuove catastrofi marittime nell'Unione europea.

Tale analisi d'impatto si inserisce nel Programma legislativo e di lavoro della Commissione ed è possibile consultarla sul sito Internet della Commissione:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) **Elementi giuridici della proposta**

- **Sintesi delle misure proposte**

L'obiettivo generale della proposta (articolo 1) è quello di migliorare la sicurezza marittima e di prevenire futuri sinistri. Come nel settore aereo, l'obiettivo delle indagini tecniche nel settore marittimo non è quello di stabilire e ancor meno di attribuire una qualsiasi responsabilità civile o penale, ma di stabilire le circostanze e ricercare le cause dei sinistri marittimi per trarne tutti gli insegnamenti possibili per migliorare la sicurezza marittima.

La proposta è stata redatta nel rispetto delle norme del diritto marittimo internazionale e seguendo le definizioni e raccomandazioni del Codice dell'IMO e attenendosi alle definizioni e raccomandazioni del Codice dell'IMO per le indagini sui sinistri e gli incidenti marittimi (articoli 2 e 3). Essa introduce nel diritto comunitario l'obbligo degli Stati membri di svolgere inchieste tecniche sui sinistri marittimi (articoli 5 e 6).

La proposta stabilisce uno statuto per le indagini tecniche nel settore marittimo (articolo 4) rendendo stabili o creando organismi specializzati e dando agli inquirenti tecnici poteri d'inchiesta presso terzi (articolo 7). La proposta contiene inoltre disposizioni relative alla cooperazione tra Stati membri (articolo 8) e tra Stati membri e paesi terzi (articolo 9). Altro obiettivo della proposta è quello di garantire la protezione delle prove (articoli 10 e 11) e di regolare le procedure per proteggere, salvaguardare e redigere le relazioni d'inchiesta e garantire lo scambio di esperienze (articoli 12, 13, 14 e 15).

Infine, la proposta tiene conto del ruolo che ha in questo settore l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, conformemente a quanto previsto nel regolamento (CE) n. 1406/2002.

- **Fondamento giuridico**

Articolo 80, paragrafo 2 del trattato CE.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non riguarda un settore che rientra nella competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati sufficientemente con l'azione degli Stati membri per i seguenti motivi.

In particolare, occorre armonizzare e consolidare al livello della Comunità le varie procedure d'indagine tecniche negli Stati membri, per distinguere chiaramente le indagini tecniche di sicurezza dalle indagini giudiziarie; occorre accelerare l'accesso degli inquirenti al luogo del sinistro, la messa a disposizione delle prove e i contatti con le persone interessate, garantendo l'indipendenza degli inquirenti rispetto all'amministrazione di tutela.

La mancanza di orientamenti chiari riguardanti l'esecuzione di inchieste tecniche e lo scambio di esperienze per prevenire i rischi di sinistri marittimi gravi al livello europeo è una carenza constatata nel regime di sicurezza marittima dell'UE. Parimenti, la mancanza d'impegno da parte di tutti gli Stati membri incide negativamente sul livello di sicurezza e vanifica gli sforzi fatti per prevenire il rischio di sinistri gravi in tutta l'Unione.

Gli obiettivi della proposta possono essere meglio realizzati con un'azione della Comunità per i seguenti motivi.

Una rete coordinata che agevoli uno scambio di informazioni e che eventualmente permetta un'azione comune per individuare e prevenire in tempo utile il rischio di nuove catastrofi marittime è più efficace di regimi isolati che hanno come obiettivo di stabilire le circostanze e di ricercare le cause dei sinistri marittimi per trarne insegnamenti utili per il miglioramento della sicurezza marittima.

L'azione della Comunità garantisce lo svolgimento sistematico delle inchieste tecniche in seguito a sinistri marittimi da parte di tutti gli Stati membri che abbiano interessi marittimi.

La realizzazione di tali indagini secondo una metodologia comune che risponda a principi convenuti a livello internazionale garantisce la qualità e l'efficacia dell'inchiesta.

L'esistenza di una rete di cooperazione degli organi inquirenti negli Stati membri, garantisce la condivisione del know-how, l'assistenza tecnica reciproca e l'istituzione di meccanismi effettivi per lo scambio di esperienze nella prevenzione del rischio di sinistri analoghi a livello comunitario.

Infine, l'attuazione di un sistema di basi dati e di scambi di informazioni tecniche apporta un valore aggiunto all'azione individuale esplicita dagli Stati membri per garantire la salvaguardia della vita umana nel trasporto marittimo e per prevenire le conseguenze ambientali dei sinistri marittimi.

La proposta si limita a prevedere l'applicazione effettiva nella Comunità dell'obbligo di svolgere inchieste in seguito ai sinistri secondo quanto previsto dal diritto internazionale. La proposta prevede orientamenti chiari per l'attuazione delle raccomandazioni elaborate a tal fine dall'IMO.

Pertanto, la proposta è conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i seguenti motivi.

Stabilisce i principi fondamentali che disciplinano lo svolgimento delle inchieste tecniche in seguito a un sinistro marittimo. Spetta agli Stati membri adottare le misure adeguate per assicurarne l'attuazione al livello nazionale.

Peraltro, la proposta si basa sulle disposizioni che figurano nelle convenzioni marittime internazionali e sulle raccomandazioni dell'IMO che gli Stati membri sono tenuti a seguire. La proposta di direttiva introduce criteri minimi di qualità per l'applicazione pratica di tali disposizioni e raccomandazioni, lasciando agli Stati membri un ampio margine di discrezionalità. Inoltre, si tratta di instaurare un ambito di cooperazione reciproco e di assistenza tecnica su scala europea di cui gli Stati membri attualmente non dispongono.

La proposta non comporta oneri finanziari e/o amministrativi né per gli operatori economici né per i cittadini. Al livello di amministrazioni nazionali, gli Stati membri che attualmente non dispongono delle strutture necessarie per svolgere inchieste sui sinistri marittimi dovranno realizzare uno sforzo amministrativo per approntare i mezzi necessari. Le autorità regionali e locali non dovrebbero essere interessate.

Per contro, lo scambio di esperienze desunte dalle inchieste tecniche contribuirà a migliorare la sicurezza della flotta e della navigazione e quindi a ridurre il rischio connesso al verificarsi di nuovi sinistri e incidenti.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento(i) proposto(i): direttiva.

Altri strumenti non sarebbero stati adeguati per i seguenti motivi.

Uno degli obiettivi principali della proposta è l'istituzione di orientamenti chiari riguardanti l'esecuzione di indagini indipendenti sui sinistri e incidenti marittimi. Una direttiva permette precisamente di stabilire i principi generali dell'intervento della Comunità, lasciando agli Stati membri la discrezionalità più ampia possibile sul piano della loro attuazione.

Altri meccanismi come la cooperazione volontaria tra Stati membri o l'autoregolamentazione (indagini tecniche realizzate dagli stessi operatori) non sarebbero adeguati. Infatti, le situazioni verificatesi dopo i sinistri delle "Erika" e "Prestige" hanno mostrato molto chiaramente le insufficienze della regolamentazione internazionale e le difficoltà che gli Stati membri dell'UE devono affrontare per portare a termine, in maniera soddisfacente e in termini ragionevoli, indagini tecniche in seguito a sinistri marittimi gravi.

4) **Incidenza sul bilancio**

La proposta legislativa non incide sulle spese operative del bilancio della Comunità. È prevista un'incidenza molto limitata sulle spese amministrative per garantire un monitoraggio corretto dell'attuazione della direttiva.

5) **Informazioni supplementari**

- **Abrogazione della normativa in vigore**

L'adozione della proposta porterà all'abrogazione della legislazione esistente.

- **Riesame / revisione / cessazione dell'efficacia**

La proposta comprende una disposizione che ne prevede il riesame.

- **Tabella di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva, nonché una tabella di concordanza tra dette disposizioni e la presente direttiva.

- **Spazio Economico Europeo**

La proposta di direttiva rientra in un settore oggetto dall'accordo SEE ed è pertanto opportuno estenderla allo Spazio economico europeo.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE

(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 Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

- (1) Occorre mantenere un livello di sicurezza generale elevato nel settore del trasporto marittimo in Europa ed occorre effettuare tutti gli sforzi possibili per ridurre il numero di sinistri e inconvenienti marittimi.
- (2) L'efficiente organizzazione di inchieste tecniche sui sinistri marittimi migliora la sicurezza marittima in quanto concorre a prevenire il ripetersi di tali sinistri che hanno come conseguenze la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marittimo.
- (3) Il Parlamento europeo, nella sua risoluzione⁵ sul miglioramento della sicurezza marittima, ha invitato la Commissione a presentare una proposta di direttiva sulle inchieste relative agli incidenti marittimi.

¹ GU C [...], [...], pag. [...].

² GU C [...], [...], pag. [...].

³ GU C [...], [...], pag. [...].

⁴ GU C [...], [...], pag. [...].

⁵ 2003-2235 (INI).

- (4) L'articolo 2 della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (UNCLOS)⁶ stabilisce il diritto degli Stati costieri a indagare sulle cause di qualsiasi sinistro marittimo che avvenga nelle loro acque territoriali e possa mettere a rischio la vita o l'ambiente, interessare le loro autorità di ricerca e di salvataggio o incidere comunque sui loro interessi.
- (5) L'articolo 94 dell'UNCLOS stabilisce che gli Stati di bandiera aprono un'inchiesta che sarà svolta da o davanti una o più persone debitamente qualificate, su ogni incidente in mare o di navigazione in alto mare.
- (6) La Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974 (SOLAS regolamento I/21)), la Convenzione internazionale sulle linee di massimo carico del 1966 e la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 stabiliscono l'obbligo degli Stati di bandiera di effettuare inchieste sui sinistri e di comunicare i relativi risultati all'Organizzazione marittima internazionale (IMO).
- (7) Il [progetto di] codice per l'attuazione degli atti vincolanti dell'IMO⁷ ribadisce l'obbligo degli Stati di bandiera di assicurare che le inchieste sulla sicurezza marittima siano svolte da inquirenti debitamente qualificati, competenti nelle materie relative ai sinistri e agli inconvenienti marittimi. Inoltre il Codice prescrive che gli Stati di bandiera devono essere in grado di mettere a disposizione inquirenti qualificati a tale scopo, indipendentemente dal luogo in cui si è verificato il sinistro o l'inconveniente.
- (8) Occorre tener conto del codice delle inchieste sui sinistri e gli inconvenienti marittimi adottato dall'Organizzazione marittima internazionale nel novembre del 1997 con la risoluzione dell'Assemblea IMO A.849, il quale definisce un metodo comune per le inchieste di sicurezza sui sinistri e inconvenienti marittimi e per la cooperazione tra Stati ai fini dell'individuazione delle cause dei sinistri e inconvenienti marittimi. Occorre tener conto della Circolare 953 del comitato IMO per la sicurezza marittima, che stabilisce definizioni aggiornate dei termini usati nel codice, e le risoluzioni IMO A.861(20) e MSC.163(78), che definiscono i "dispositivi di registrazione dei dati di viaggio".
- (9) La direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei traghetti roll-on-roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea⁸, obbliga gli Stati membri ad adottare, nell'ambito dei loro rispettivi ordinamenti nazionali, disposizioni che consentano loro, e a ogni altro Stato membro che vi abbia fondato interesse, di partecipare o collaborare alle inchieste sui sinistri marittimi occorsi ai traghetti ro-ro o alle unità veloci da passeggeri o, se previsto dal codice IMO delle inchieste sui sinistri marittimi, di condurre tali inchieste.

⁶ Atto finale della terza conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare (1973-1982), Class Nr. 341.45 L 412 1997.

⁷ Versione IMO FSI 13/WP.3 del 9 marzo 2005.

⁸ GU L 138 del 1.6.1999, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 2002/84/CE (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

- (10) La direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio⁹, prescrive che gli Stati membri si conformino al codice IMO per le inchieste sui sinistri e inconvenienti marittimi e garantiscano che i risultati delle inchieste sugli incidenti siano pubblicati subito dopo la loro conclusione.
- (11) Le inchieste su sinistri e inconvenienti che coinvolgono navi marittime, o altre navi in zone portuali o in altre zone marittime regolamentate devono essere svolte da o sotto il controllo di un organo o ente indipendente affinché sia esclusa qualsiasi forma di conflitti d'interesse.
- (12) Gli Stati membri devono provvedere affinché il loro ordinamenti giuridici nazionali consentano loro, ed a tutti gli altri Stati membri titolari di interessi rilevanti, di partecipare o di cooperare alle inchieste sull'incidente, ovvero di condurre tali inchieste in base alle disposizioni del codice IMO delle inchieste sui sinistri e sugli inconvenienti marittimi.
- (13) A norma del regolamento SOLAS V/20, le navi da passeggeri e le altre navi con oltre 3 000 tonnellate di stazza lorda costruite dopo il 1° luglio 2002 devono essere dotate di dispositivi di registrazione dei dati di viaggio (VDR) al fine di agevolare le inchieste sui sinistri. Tale attrezzatura assume notevole importanza nell'ambito della politica di prevenzione degli incidenti navali ed essa deve pertanto essere resa obbligatoria, in modo sistematico, a bordo di navi che effettuano viaggi nazionali o internazionali e che fanno scalo in un porto comunitario.
- (14) I dati forniti dal sistema VDR e da altri dispositivi elettronici possono essere utilizzati sia retrospettivamente, dopo il verificarsi di un sinistro o inconveniente marittimo, per indagare sulle sue cause, sia preventivamente per acquisire esperienze utili sulle circostanze che possono determinare siffatti eventi. Gli Stati membri devono provvedere affinché tali dati, nel caso in cui siano disponibili, vengano usati adeguatamente per entrambi gli scopi.
- (15) Occorre indagare o comunque esaminare le richieste di soccorso provenienti dalle navi o i dati provenienti da una qualsiasi altra fonte, da cui risulti che una nave o le persone a bordo della stessa o provenienti dalla stessa si trovano in pericolo oppure che sussiste un potenziale grave rischio di danni alle persone, alla struttura della nave o all'ambiente, come conseguenza di una situazione determinata dall'esercizio di una nave.
- (16) Il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ prescrive che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (in prosieguo: "l'Agenzia") collabori con gli Stati membri al fine di sviluppare soluzioni tecniche e fornire l'assistenza tecnica per l'attuazione della legislazione comunitaria. Nel settore delle inchieste sugli incidenti l'agenzia ha il compito specifico di agevolare, tenendo adeguatamente conto dei diversi ordinamenti giuridici degli Stati membri, la cooperazione tra gli Stati membri stessi e la Commissione nello sviluppo di una comune metodologia per lo

⁹ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

¹⁰ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 724/2004 (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 1).

svolgimento delle inchieste sugli incidenti marittimi secondo i principi internazionali concordati.

- (17) A norma del regolamento (CE) n. 1406/2002, l'agenzia deve facilitare la cooperazione assistendo gli Stati membri nelle attività riguardanti le inchieste sugli incidenti marittimi gravi e nell'analisi dei rapporti comunicati in merito ad inchieste relative agli incidenti.
- (18) Gli Stati membri devono tenere debitamente in considerazione le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate in esito ad inchieste svolte su sinistri o inconvenienti marittimi.
- (19) Poiché l'obiettivo delle inchieste tecniche consiste nella prevenzione di futuri sinistri e inconvenienti marittimi, le conclusioni e le raccomandazioni in materia di sicurezza non devono essere utilizzate per determinare responsabilità o individuare colpe.
- (20) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, ossia l'aumento della sicurezza marittima nella Comunità e quindi la riduzione del rischio di futuri sinistri marittimi, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono quindi essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio su sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (21) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹¹,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Oggetto

La presente direttiva mira ad aumentare la sicurezza marittima e ridurre in tal modo il rischio di futuri sinistri marittimi:

- (a) agevolando l'organizzazione efficiente delle inchieste di sicurezza e l'analisi corretta dei sinistri e degli inconvenienti marittimi e
- (b) prevedendo la comunicazione di rapporti precisi e tempestivi e di proposte d'interventi correttivi.

Le inchieste svolte ai sensi della presente direttiva non riguardano la determinazione della responsabilità né - se non nella misura necessaria per il conseguimento degli obiettivi delle inchieste - l'individuazione delle colpe.

¹¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Articolo 2
Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai sinistri ed agli inconvenienti marittimi nonché alle richieste di soccorso che
 - (a) interessano navi battenti la bandiera di uno degli Stati membri, o
 - (b) si verificano in zone soggette alla giurisdizione degli Stati membri, o
 - (c) incidono su altri interessi rilevanti degli Stati membri.

2. La presente direttiva non si applica ai sinistri, agli inconvenienti ed alle richieste di soccorso che interessano soltanto:
 - (a) navi da guerra o destinate al trasporto di truppe o altre navi di proprietà o in gestione di uno Stato membro che siano utilizzate esclusivamente a fini pubblici non commerciali;
 - (b) navi non a propulsione meccanica, navi di legno, navi di costruzione rudimentale ed imbarcazioni da diporto, salvo che siano dotate d'equipaggio e trasportino più di 12 passeggeri per scopi commerciali;
 - (c) battelli fluviali utilizzati nelle acque interne;
 - (d) pescherecci di lunghezza inferiore a 24 metri;
 - (e) unità fisse di perforazione.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

1. per “SOLAS” s’intende la Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1974, modificata con i protocolli del 1978 e del 1988.

Per “codice IMO” s’intende il codice relativo alle inchieste sui sinistri e sugli inconvenienti marittimi adottato dall’Organizzazione marittima internazionale con la risoluzione dell’assemblea A.849 del 27 novembre 1997, e successive modificazioni.

2. Le seguenti espressioni vanno intese secondo le definizioni contenute nel codice IMO:
 - (a) “sinistro marittimo”,
 - (b) “sinistro molto grave”,
 - (c) “inconveniente marittimo”,

- (d) “inchiesta di sicurezza”,
 - (e) “Stato titolare di interessi rilevanti”.
3. Le espressioni “sinistro grave” e “sinistro meno grave” vanno intese secondo le definizioni aggiornate contenute nella Circolare 953 del Comitato della sicurezza marittima dell’IMO;
 4. Le espressioni “traghetto ro-ro” e “unità veloce da passeggeri” vanno intese secondo le definizioni contenute all’articolo 2 della direttiva 1999/35/CE;
 5. Per “Stato che dirige l’inchiesta” s’intende lo Stato membro che a norma della presente direttiva deve svolgere o - quando vi siano più Stati titolari di interessi rilevanti - dirigere l’inchiesta di sicurezza;
 6. L’espressione ‘dispositivo di registrazione dei dati di viaggio (VDR) va intesa nel senso della definizione contenuta nelle risoluzioni IMO A.861(20) e MSC.163(78).
 7. Per “richiesta di soccorso” s’intende il segnale lanciato da una nave o l’informazione da qualsiasi fonte indicante che la nave, oppure le persone a bordo o in provenienza dalla nave, si trovano in situazioni d’emergenza in mare.
 8. Per “Raccomandazione in materia di sicurezza” s’intende
 - (a) qualsiasi proposta fatta, in base alle risultanze dell’inchiesta di sicurezza, dall’organo inquirente dello Stato che svolge o dirige l’inchiesta su un sinistro o inconveniente marittimo,
 - (b) qualsiasi proposta fatta dalla Commissione in base ad un’analisi astratta dei dati.

Articolo 4
Regime delle inchieste

1. Gli Stati membri stabiliscono, in conformità con il proprio ordinamento giuridico nazionale, le norme disciplinanti le inchieste sui sinistri o inconvenienti marittimi. Essi devono provvedere affinché tali inchieste:
 - (a) siano svolte in modo indipendente da indagini penali o di altro tipo condotte parallelamente per determinare la responsabilità o individuare le colpe; e
 - (b) non siano precluse, sospese o ritardate a causa di tali indagini.
2. Le norme stabilite dagli Stati membri devono comprendere disposizioni che permettano:
 - (a) la cooperazione e la reciproca assistenza nelle inchieste sui sinistri o inconvenienti marittimi dirette da altri Stati membri, o la delega ad un altro Stato membro del compito di dirigere tali inchieste a norma della presente direttiva e

- (b) il coordinamento, in stretta cooperazione con la Commissione, delle attività dei rispettivi organi inquirenti nella misura in cui risulti necessario per raggiungere gli obiettivi della presente direttiva.

Articolo 5 Obbligo di indagare

1. Ciascuno Stato membro deve provvedere affinché l'organo inquirente di cui all'articolo 8 effettui un'inchiesta di sicurezza quando un sinistro marittimo grave o molto grave:
 - (a) si verifica con il coinvolgimento di navi battenti la bandiera nazionale, indipendentemente dal luogo del sinistro; o
 - (b) si verifica in zone soggette alla giurisdizione dello Stato membro stesso, indipendentemente dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte nel sinistro; o
 - (c) incide su un interesse rilevante dello Stato membro stesso, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte.
2. Oltre a svolgere le inchieste sui sinistri gravi e molto gravi, l'organo inquirente di cui all'articolo 8, dopo aver accertato sommariamente i fatti, decide se deve essere avviata un'inchiesta di sicurezza su un sinistro meno grave, su un inconveniente marittimo o su una richiesta di soccorso.

Tale decisione è presa tenendo conto della gravità del sinistro o dell'inconveniente, del tipo di nave e/o merce interessata dalla richiesta di soccorso e/o di qualsiasi richiesta delle autorità di ricerca e salvataggio.
3. L'ambito e le modalità pratiche delle inchieste sono determinate dall'organo inquirente dello Stato che dirige l'inchiesta, in cooperazione con gli organi analoghi degli altri Stati titolari di interessi rilevanti, secondo le modalità che esso ritiene più appropriate per conseguire gli obiettivi della presente direttiva ed allo scopo di prevenire futuri sinistri ed inconvenienti.
4. Le inchieste seguono la metodologia comune d'indagine sui sinistri e inconvenienti marittimi sviluppata ai sensi dell'articolo 2, lettera e) del regolamento CE n. 1406/2002. L'adozione o la modifica di tale metodologia ai fini della presente direttiva è decisa secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.
5. L'inchiesta di sicurezza deve essere avviata entro il termine più breve possibile dall'avvenimento del sinistro o inconveniente marittimo.

Articolo 6 Obbligo di comunicazione

Ciascuno Stato membro deve prescrivere, nell'ambito del proprio ordinamento giuridico nazionale, che le autorità competenti e/o i soggetti interessati comunichino immediatamente

all'organo inquirente qualsiasi sinistro, inconveniente o richiesta di soccorso rientrante nell'ambito d'applicazione della presente direttiva.

Articolo 7 Inchieste congiunte

1. Quando si verificano sinistri gravi o molto gravi che incidano su interessi rilevanti di due o più Stati membri, gli Stati interessati devono accordarsi rapidamente sulla scelta dello Stato chiamato a dirigere l'inchiesta.

Gli Stati membri devono astenersi dallo svolgere inchieste di sicurezza parallele riguardo allo stesso sinistro o inconveniente marittimo. Devono parimenti astenersi da qualsiasi misura che possa pregiudicare le inchieste di sicurezza svolte ai sensi della presente direttiva.

2. Di comune accordo qualsiasi Stato membro può delegare a un altro Stato membro il compito di dirigere l'inchiesta di sicurezza. Esso può invitare un altro Stato membro a partecipare all'inchiesta.
3. Nel caso in cui un "traghetto ro-ro" o un'"unità veloce da passeggeri" sia coinvolta in un sinistro o inconveniente marittimo o in una richiesta di aiuto, il procedimento d'inchiesta dev'essere avviato dallo Stato membro nelle cui acque il sinistro o l'inconveniente è avvenuto o, qualora sia avvenuto in acque extra-territoriali, dall'ultimo Stato membro nelle cui acque territoriali sia venuta a trovarsi l'imbarcazione.

Tale Stato rimane responsabile dell'inchiesta e del coordinamento con gli altri Stati membri titolari di interessi rilevanti fino al momento in cui sia raggiunto un accordo sulla scelta dello Stato chiamato a dirigere l'inchiesta.

Articolo 8 Organi inquirenti

1. Gli Stati membri devono garantire che le inchieste sui sinistri o inconvenienti marittimi siano svolte sotto la responsabilità di un organo o ente permanente imparziale (nel prosieguo denominato "organo inquirente"), e da personale inquirente adeguatamente qualificato e competente nelle materie relative ai sinistri ed inconvenienti marittimi.

L'organo inquirente deve agire in modo funzionalmente indipendente, in particolare dalle autorità nazionali competenti per navigabilità, certificazione, ispezione, formazione dell'equipaggio, navigazione sicura, manutenzione, controllo del traffico marittimo, controllo del porto e delle operazioni portuali e, in generale, da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatogli.

2. L'organo inquirente deve provvedere affinché il personale inquirente abbia cognizioni operative e un'esperienza pratica nelle materie attinenti ai suoi normali compiti investigativi. Inoltre, l'organo inquirente deve procurare, all'occorrenza, l'immediato accesso alle cognizioni necessarie.

3. Gli incarichi affidati all'organo inquirente possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare per scopi preventivi, purché tali attività non ne compromettano l'indipendenza o implicino la partecipazione ad attività di regolamentazione, amministrazione o normazione.
4. Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici e, ove opportuno, in cooperazione con le autorità competenti per l'inchiesta giudiziaria, devono prescrivere che il personale del loro organo inquirente, o di qualsiasi altro organo inquirente cui abbiano affidato l'inchiesta di sicurezza possa:
 - (a) accedere a qualsiasi area pertinente o al luogo del sinistro, nonché a qualsiasi nave, relitto o struttura, ivi compresi il carico, l'attrezzatura e i rottami;
 - (b) stilare immediatamente l'elenco delle prove e provvedere alla ricerca e alla rimozione controllate del relitto, dei rottami o di altri elementi o sostanze a fini d'esame o analisi;
 - (c) richiedere l'esame o l'analisi degli elementi di cui alla lettera b), e avere libero accesso ai risultati di tali esami o analisi;
 - (d) accedere, per farne copia od uso, a qualsiasi utile informazione o dato registrato, comprese le informazioni dei dispositivi di registrazione dei dati di viaggio (VDR), che si riferiscano a navi, viaggi, merci, equipaggi o comunque a persone, oggetti, situazioni o circostanze rilevanti;
 - (e) accedere ai risultati degli esami effettuati sui corpi delle vittime o delle analisi eseguite su campioni prelevati dai corpi delle vittime;
 - (f) richiedere esami delle persone nonché analisi su campioni prelevati dalle persone partecipanti all'esercizio della nave o su altre persone coinvolte, ed accedere ai risultati di tali esami ed analisi;
 - (g) interrogare testimoni senza la presenza di persone i cui interessi, a parere degli inquirenti, possano pregiudicare il corretto svolgimento dell'inchiesta di sicurezza;
 - (h) ottenere i verbali delle ispezioni e tutte le informazioni pertinenti in possesso dello Stato di bandiera, degli armatori, delle società di classificazione o di altri soggetti rilevanti, sempre che tali soggetti o i loro rappresentanti risiedano nello Stato membro;
 - (i) richiedere l'assistenza delle autorità competenti degli Stati di cui trattasi, compresi gli ispettori dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, i funzionari del servizio guardacostiero, i gestori del servizio di traffico marittimo, le squadre di ricerca e salvataggio, i piloti o altro personale portuale o marittimo.
5. L'organo inquirente dev'essere messo in condizione di agire non appena abbia ricevuto notizia del sinistro e deve ricevere risorse sufficienti per poter esercitare le sue funzioni in modo indipendente. Lo stato giuridico del personale inquirente deve offrire le necessarie garanzie d'indipendenza.

6. L'organo inquirente può svolgere, congiuntamente ai compiti affidatigli a norma della presente direttiva, attività d'indagine non riguardanti gli incidenti marittimi, sempre che tali attività non ne pregiudichino l'indipendenza.

Articolo 9

Riservatezza delle informazioni

Gli Stati membri provvedono affinché i seguenti documenti non siano rivelati a fini diversi dall'inchiesta di sicurezza, salvo che l'autorità giudiziaria competente dello Stato di cui trattasi stabilisca che l'interesse alla rivelazione prevalga sugli effetti negativi che questa può produrre a livello nazionale e internazionale sull'inchiesta in corso o su inchieste future:

- (a) tutte le testimonianze e le altre dichiarazioni, relazioni e annotazioni realizzate o ricevute dall'organo inquirente nel corso delle inchieste di sicurezza;
- (b) i documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta di sicurezza;
- (c) le informazioni di carattere medico o privato che riguardano persone coinvolte nel sinistro o dell'inconveniente.

Articolo 10

Sistema di cooperazione permanente

1. Gli Stati membri, in stretta cooperazione con la Commissione, istituiscono un sistema di cooperazione permanente affinché i rispettivi organi inquirenti possano collaborare tra di loro e con la Commissione nella misura necessaria a raggiungere gli obiettivi della presente direttiva.
2. Le norme procedurali e le modalità organizzative del sistema di cooperazione permanente sono decise con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.
3. Nel sistema di cooperazione permanente, gli organi inquirenti degli Stati membri e la Commissione si accordano in particolare sulle modalità di cooperazione in ordine a:
 - (a) la condivisione di impianti, dispositivi e attrezzatura per l'inchiesta tecnica sui relitti e sull'attrezzatura delle navi o su altri oggetti rilevanti ai fini dell'inchiesta di sicurezza, nonché la rilevazione e la valutazione delle informazioni contenute nei dispositivi di registrazione dei dati di viaggio e altri dispositivi elettronici;
 - (b) la cooperazione tecnica o lo scambio di cognizioni tecniche per l'esecuzione di compiti specifici;
 - (c) l'acquisizione e la comunicazione di informazioni utili per analizzare i dati dei sinistri ed elaborare opportune raccomandazioni in materia di sicurezza a livello comunitario;

- (d) l'elaborazione di principi comuni per monitorare l'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e per adeguare i metodi di indagine al progresso tecnico e scientifico;
 - (e) l'istituzione di norme sulla riservatezza applicabili alla comunicazione di prove testimoniali e al trattamento dei dati;
 - (f) l'eventuale organizzazione di idonee attività di formazione per gli inquirenti;
 - (g) la promozione della cooperazione con gli organi o enti inquirenti di paesi terzi e con le organizzazioni internazionali competenti per le inchieste sugli incidenti marittimi nei settori disciplinati dalla presente direttiva.
4. Lo Stato membro i cui impianti o servizi siano stati utilizzati o avrebbero dovuto essere utilizzati dalla nave prima dell'avvenimento del sinistro o inconveniente deve fornire all'organo inquirente ogni informazioni in suo possesso che sia rilevante ai fini dell'inchiesta.

Articolo 11 Spese

Gli Stati membri si astengono, in quanto possibile, dall'esigere un corrispettivo per l'assistenza prestata a richiesta di altri Stati membri ai fini delle inchieste contemplate dalla presente direttiva.

Articolo 12 Cooperazione con i paesi terzi titolari di interessi rilevanti

1. Ai fini dello svolgimento delle inchieste di sicurezza, gli Stati membri cooperano nella massima misura possibile con i paesi terzi che siano titolari di interessi rilevanti.
2. I paesi terzi titolari di interessi rilevanti sono ammessi a partecipare all'inchiesta di sicurezza diretta da uno Stato membro in qualsiasi fase del procedimento, previo reciproco consenso ed alle condizioni previste dalla presente direttiva.
3. La cooperazione dello Stato membro nell'indagine svolta da un paese terzo titolare di interessi rilevanti lascia impregiudicato l'obbligo di svolgere l'inchiesta sul sinistro o inconveniente marittimo e di redigere il relativo rapporto a norma della presente direttiva.

Articolo 13 Protezione delle prove

Gli Stati membri provvedono affinché i soggetti coinvolti in sinistri, inconvenienti o richieste di soccorso ai sensi della presente direttiva si adoperino per:

- (a) salvaguardare tutte le informazioni provenienti da carte marittime, libri di bordo, registrazioni elettroniche e magnetiche e cassette video, nonché le informazioni

provenienti dai dispositivi di registrazione dei dati di viaggio e altri apparecchi elettronici, riguardanti il periodo che precede, in cui si situa e che segue l'incidente;

- (b) impedire che tali informazioni siano cancellate o comunque alterate;
- (c) prevenire interferenze con qualsiasi altro materiale rilevante ai fini dell'inchiesta sull'incidente;
- (d) agire prontamente per raccogliere e conservare tutti gli elementi di prova ai fini delle inchieste sui sinistri ed inconvenienti marittimi.

Articolo 14

Rapporti sugli incidenti

1. Le inchieste sui sinistri o inconvenienti marittimi effettuate ai sensi della presente direttiva devono dar luogo alla pubblicazione di un rapporto presentato conformemente agli orientamenti di cui all'allegato I.
2. Gli organi inquirenti si adoperano per pubblicare il rapporto entro dodici mesi dal giorno del sinistro. Nel caso in cui non sia possibile produrre il rapporto finale entro tale termine, deve essere pubblicato un rapporto provvisorio entro dodici mesi dalla data del sinistro o inconveniente.
3. L'organo inquirente dello Stato membro che dirige l'inchiesta invia una copia del rapporto finale o provvisorio alla Commissione. Esso prende in considerazione, nel modo più idoneo per realizzare gli obiettivi della presente direttiva, le eventuali osservazioni della Commissione intese a migliorare la qualità del rapporto.

Articolo 15

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dagli organi inquirenti siano debitamente prese in considerazione dai destinatari ed attuate, all'occorrenza, nel rispetto del diritto comunitario e del diritto internazionale.
2. Se opportuno, l'organo inquirente o la Commissione formulano raccomandazioni in materia di sicurezza basandosi su un'analisi astratta dei dati.
3. Le raccomandazioni in materia di sicurezza o le raccomandazioni provvisorie non devono in alcun caso individuare colpe o determinare responsabilità per il sinistro.

Articolo 16

Sistema di allarme precoce

L'organo inquirente di uno Stato membro informa senza indugio la Commissione sulla necessità di emettere un allarme precoce qualora ritenga, in qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, che debbano essere adottate misure urgenti a livello comunitario al fine di prevenire ulteriori sinistri.

La Commissione esamina immediatamente la questione e, se necessario, emette una comunicazione d'allarme destinata alle autorità competenti di tutti gli altri Stati membri, al settore dei trasporti marittimi nonché a qualsiasi altro soggetto interessato.

Articolo 17

Base dati europea per sinistri marittimi

1. La Commissione istituisce una base dati elettronica europea per l'archiviazione e l'analisi dei dati sui sinistri e inconvenienti marittimi, denominata Piattaforma d'informazione europea sui sinistri marittimi (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP).
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione gli estremi delle autorità aventi accesso a tale base dati.
3. Gli organi inquirenti degli Stati membri informano la Commissione su sinistri e inconvenienti marittimi utilizzando il modello di cui all'allegato II. Essi comunicano inoltre alla Commissione, seguendo lo schema della base dati EMCIP, i dati raccolti nell'ambito delle inchieste sui sinistri o inconvenienti marittimi.
4. La Commissione informa gli organi inquirenti degli Stati membri in merito alle norme ed ai termini procedurali relativi alle comunicazioni ed alla presentazione dei rapporti.

Articolo 18

Procedura del comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio¹².
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato in due mesi.
3. Il comitato stabilisce il proprio regolamento interno.

Articolo 19

Competenze in materia di modifiche

La Commissione può aggiornare, con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2, e nel rispetto dell'ambito d'applicazione della presente direttiva, le definizioni nonché i riferimenti

¹² GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

agli atti comunitari e agli atti dell'IMO contenuti nella direttiva stessa, al fine di adeguarli ai nuovi provvedimenti della Comunità o dell'IMO che siano nel frattempo entrati in vigore.

Con la stessa procedura la Commissione può altresì modificare gli allegati.

Articolo 20 Misure complementari

La presente direttiva non osta a che uno Stato membro adotti misure complementari in materia di sicurezza marittima da essa non previste, sempre che tali misure non ne violino le disposizioni e non ne pregiudichino l'attuazione.

Articolo 21 Sanzioni

Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme della presente direttiva e adottano ogni provvedimento necessario per assicurare l'applicazione delle sanzioni stesse. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 22 Modificazione di atti vigenti

1. L'articolo 12 della direttiva 1999/35/CE è soppresso.
2. L'articolo 11 della direttiva 2002/59/CE è soppresso.

Articolo 23 Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, entro [...]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra quest'ultime e la presente direttiva.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 24 Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 25
Destinatari

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

Modello e contenuto dei rapporti sulle inchieste di sicurezza

Prefazione

Questa parte individua l'obiettivo unico dell'inchiesta di sicurezza, indica che una raccomandazione in materia di sicurezza non deve originare in nessun caso una presunzione di responsabilità o di colpa e precisa che il rapporto non è stato redatto, per quanto riguarda il suo contenuto e il suo stile, per essere utilizzato nell'ambito di procedimenti giudiziari.

(Il rapporto non deve far riferimento a testimonianze né stabilire nessi tra una persona in esso menzionata e una persona che ha prodotto prove nel corso dell'inchiesta.)

1. Sintesi

Questa parte espone i fatti essenziali riguardanti il sinistro o l'inconveniente marittimo: che cosa è avvenuto, quando, dove e come è avvenuto il sinistro; inoltre esso indica se il sinistro ha causato perdite di vite umane, feriti, danni alla nave, alle merci, a terzi o all'ambiente.

2. Informazioni fattuali

La presente parte comprende varie sottoparti distinte, che forniscono informazioni sufficienti, considerate fattuali dall'organo inquirente, con le quali compilare tutti i settori rilevanti della base dati europea per i sinistri marittimi, sulle quali fondare l'analisi e facilitare la comprensione.

Tali sottoparti comprendono almeno le seguenti informazioni:

2.1 Descrizione della nave:

- bandiera/registro d'immatricolazione;
- identificazione della nave;
- caratteristiche principali della nave;
- proprietà e gestione;
- dettagli di costruzione;
- - equipaggio minimo di sicurezza;
- - merci trasportate autorizzate.

2.2 Informazioni sul viaggio:

- scali;
- tipo di viaggio;
- informazioni sulle merci;

- - equipaggio.

2.3 Informazioni sul sinistro o inconveniente marittimo:

- tipo di sinistro o inconveniente marittimo;
- data e ora;
- posizione e luogo del sinistro o inconveniente marittimo;
- ambiente esterno e interno;
- attività della nave e parte del viaggio;
- capacità a bordo;
- dati relativi ai fattori umani;
- conseguenze (per le persone, la nave, le merci, l'ambiente e altro).

2.4 Intervento dell'autorità competente e misure d'urgenza:

- chi è intervenuto;
- misure adottate;
- velocità di reazione;
- azioni effettuate;
- risultati ottenuti.

Oltre alle informazioni necessarie e ad altre informazioni generali, questa parte del rapporto fornisce i risultati di tutti gli esami o analisi utili e presenta tutte le misure in materia di sicurezza che siano state già adottate per prevenire eventuali futuri sinistri marittimi.

3. Esposizione

Questa parte ricostruisce il sinistro o inconveniente marittimo attraverso una sequenza di eventi, in ordine cronologico che si sono verificati prima, durante e dopo il sinistro o inconveniente e il ruolo di ogni fattore (persone, materiale, ambiente, attrezzatura o agenti esterni). Il periodo coperto dall'esposizione dipende dal momento in cui si sono verificati i particolari eventi che hanno concorso direttamente al verificarsi dei sinistri o inconvenienti.

4. Analisi

Questa parte comprende varie sottoparti distinte e fornisce un'analisi di ciascun avvenimento collegato al sinistro accompagnato da osservazioni sui risultati di qualsivoglia esame o analisi pertinente effettuata nel corso dell'inchiesta e su qualsiasi misura di sicurezza che sia stata già adottata per prevenire futuri sinistri marittimi.

Tali sottoparti devono in particolare riguardare i seguenti aspetti:

- Contesto e ambiente del sinistro;
- Errori umani e omissioni, eventi che abbiano coinvolto materiali pericolosi, effetti ambientali, avarie delle attrezzature e fattori esterni;
- Fattori che hanno concorso all'evento connessi a funzioni legate a una persona, a operazioni a bordo, alla gestione a terra o al rispetto della regolamentazione.

L'analisi e le osservazioni servono a elaborare conclusioni logiche, che espongono tutti i fattori rilevanti, compresi quelli che comportano rischi per i quali i mezzi di protezione miranti a prevenire un sinistro o a eliminarne o attenuarne le conseguenze sono ritenuti inefficaci o inesistenti.

5. Conclusioni

Questa parte riassume i fattori che hanno concorso all'evento e i mezzi di protezione (materiali, funzionali, simbolici o procedurali) inefficaci o inesistenti per i quali è necessaria l'adozione di misure di sicurezza per prevenire futuri sinistri marittimi.

6. Raccomandazioni in materia di sicurezza

Questa parte contiene eventualmente alcune raccomandazioni in materia di sicurezza che si basano sull'analisi e sulle conclusioni e riguardano settori particolari, come la legislazione, la progettazione, le procedure, l'ispezione, la gestione, la salute e la sicurezza sul lavoro, la formazione, i lavori per riparazioni, la manutenzione, l'assistenza a terra e la reazione dei servizi di emergenza.

Le raccomandazioni in materia di sicurezza sono rivolte a coloro che sono nella situazione migliore per attuarle, come gli armatori, i gestori, le organizzazioni riconosciute, le autorità marittime, i servizi di gestione del traffico marittimo, gli organi d'intervento d'emergenza, le organizzazioni marittime internazionali e le istituzioni europee, allo scopo di prevenire futuri sinistri marittimi.

Questa parte presenta inoltre le raccomandazioni intermedie in materia di sicurezza che possono essere state formulate durante l'inchiesta di sicurezza.

7. Allegati

Il seguente elenco di informazioni non esaustivo viene eventualmente unito al rapporto in forma cartacea o elettronica:

- fotografie, immagini video, registrazioni audio, carte marittime, mappe;
- norme applicabili;
- termini tecnici e abbreviazioni usate;
- studi di sicurezza specifici;
- informazioni varie.

ALLEGATO II

DATI DA FORNIRE SUI SINISTRI E INCONVENIENTI MARITTIMI

(Parte della piattaforma d'informazione europea sui sinistri marittimi)

01. Stato membro responsabile / persona di contatto
02. Stato membro incaricato dell'inchiesta
03. Ruolo dello Stato membro
04. Stato costiero interessato
05. Numero di Stati che hanno fondati interessi
06. Stati che hanno fondati interessi
07. Organo che notifica
08. Ora della notifica
09. Data della notifica
10. Nome della nave
11. Numero IMO/ lettere distintive
12. Bandiera della nave
13. Tipo di sinistro o inconveniente marittimo
14. Tipo di nave
15. Data del sinistro o inconveniente marittimo
16. Ora del sinistro o inconveniente marittimo
17. Posizione - Latitudine
18. Posizione - Longitudine
19. Luogo del sinistro o inconveniente marittimo
20. Porto di partenza
21. Porto di destinazione
22. Dispositivo di separazione del traffico
23. Parte del viaggio
24. Operazioni della nave

25. Capacità a bordo

26. Perdite di vite umane:

- Equipaggio
- Passeggeri
- Altri

27. Feriti gravi:

- Equipaggio
- Passeggeri
- Altri

28. Inquinamento

29. Danni alla nave

30. Danni alle merci

31. Altri danni

32. Breve descrizione del sinistro o inconveniente marittimo

Nota: I numeri sottolineati indicano che occorre fornire dati per ogni nave quando varie navi sono coinvolte nel sinistro o nell'inconveniente marittimo.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE.

2. QUADRO ABM/EBA (gestione/formazione del bilancio per attività)

Settore politico: Energia e trasporti

Attività: Trasporto marittimo e fluviale, intermodalità.

3. LINEE DI BILANCIO

3.1 Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee B e A) e loro denominazione: Non pertinente

3.2 Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria: Non pertinente

3.3 Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie) : Non pertinente

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
	SO/SNO	SD ¹				
	SO/SNO	SD ¹	SI/NO	SI/NO	SI/NO	n. [...]
	SO/SNO	SD/ SND ²	SI/NO	SI/NO	SI/NO	n. [...]

¹ Stanziamenti dissociati.

² Stanziamenti non dissociati.

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1 Risorse finanziarie

4.1.1 Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		Anno n	n +1	n+ 2	n +3	n +4	n + 5 e segg.	Totale
---------------	------------	--	--------	------	------	------	------	---------------	--------

Spese operative³

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	nessuna
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0	0	0	0	0	0	nessuna

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento⁴

Assistenza tecnica e amministrativa-ATA (SND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	nessuna
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---------

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	0	0	0	0	0	0	Nessuna
Stanziamenti di pagamento		b+c	0	0	0	0	0	0	Nessuna

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento⁵

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Totale del costo indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

⁴ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

⁵ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Cofinanziamento nel dettaglio

La proposta legislativa non prevede un cofinanziamento da parte degli Stati membri

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n+ 1	n+ 2	n+ 3	n+ 4	n + 5 e segg.	Totale
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- Per questa proposta può essere necessario il ricorso alle disposizioni dell'accordo interistituzionale⁶ (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie).

4.1.3 Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Nota: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono figurare in un allegato alla presente scheda finanziaria.

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione							
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷		
	<i>a) Entrate in termini assoluti</i>		0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>b) Modifica delle entrate</i>	Δ	0	0	0	0	0	0	0	0

⁶ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

⁷ Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

- 4.2 Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), (compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno) – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

(Gestione da parte del personale esistente).

Fabbisogno annuo	Anno n + 2007	n+ 1	n+ 2	n+ 3	n+ 4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1 Necessità dell'azione a breve e lungo termine

La proposta legislativa mira all'adozione di una direttiva che stabilisca i principi fondamentali che gli Stati membri dovranno seguire per le inchieste tecniche in seguito a sinistri marittimi.

Le azioni previste saranno attuate dalle amministrazioni degli Stati membri, in particolare dai servizi incaricati degli affari marittimi e delle inchieste tecniche in seguito a sinistri marittimi.

5.2 Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

Il regime proposto permetterà, in particolare, di individuare in tempo utile gli insegnamenti che possono costituire oggetto di raccomandazioni al livello comunitario allo scopo di prevenire futuri sinistri dello stesso tipo e ridurre o eliminare i rischi connessi al trasporto marittimo ai quali sono esposti le persone, i beni e l'ambiente degli Stati membri.

L'utilità risiederà nell'aumento del livello complessivo della sicurezza marittima. Non sono previste implicazioni per alcuno strumento finanziario.

5.3 Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM)

L'obiettivo generale della proposta della Commissione è quello di migliorare la sicurezza marittima prevedendo orientamenti chiari su scala comunitaria per l'esecuzione di inchieste tecniche in seguito a sinistri marittimi. Le difficoltà incontrate in occasione delle inchieste sui naufragi delle petroliere "Erika" e "Prestige" hanno mostrato la necessità di un'azione comunitaria supplementare in questo settore.

Nel rispetto della normativa sul diritto marittimo internazionale e dei diritti e degli obblighi degli Stati membri, la proposta di direttiva contiene le misure strettamente necessarie a garantire al livello dell'Unione europea lo svolgimento diligente delle inchieste tecniche in seguito a sinistri marittimi che abbiano causato o minacciato di causare un danno grave alle persone, ai beni e all'ambiente degli Stati membri.

Il ricorso alla legislazione comunitaria costituisce una garanzia per l'applicazione efficace al livello comunitario dei principi convenuti al livello internazionale e per sostenere in tal modo gli Stati membri in quanto Stati di bandiera e in quanto Stati interessati alle inchieste sui sinistri marittimi gravi.

5.4 Modalità di attuazione (indicative)

Indicare di seguito la scelta delle modalità⁸ di attuazione:

- Gestione centralizzata***
- diretta da parte della Commissione
- indiretta, con delega a:
 - agenzie esecutive
 - degli organismi creati dalle Comunità come quelli di cui all'articolo 185 del regolamento finanziario.
 - organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione condivisa o decentrata***
- con Stati membri
- con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

Non pertinente.

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

Il progetto di direttiva contiene una disposizione che richiede la comunicazione da parte degli Stati membri alla Commissione dei provvedimenti nazionali di attuazione (PNA) da adottare per trasporre le direttive in diritto nazionale.

La mancata comunicazione dei PNA (come pure una loro comunicazione parziale) comporta automaticamente l'avvio dei procedimenti d'infrazione ai sensi dell'articolo 226 del trattato.

Monitoraggio delle attività degli organi inquirenti e delle amministrazioni marittime degli Stati membri da parte dell'agenzia di sicurezza marittima.

6.1 Valutazione

⁸ Se sono indicate più modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni" della presente sezione.

6.1.1 Valutazione ex-ante

Nel maggio 2004 e successivamente nel febbraio 2005 la Commissione ha tenuto due serie di riunioni di consultazioni dei rappresentanti degli Stati membri e dell'industria marittima, in base ai documenti di lavoro dei suoi servizi che contengono un questionario dettagliato sull'approccio da seguire e sulle disposizioni da prevedere riguardo al regime da attuare per le inchieste sui sinistri marittimi. La Commissione ha chiesto ai partecipanti consultati di farle pervenire osservazioni scritte dettagliate.

La Commissione ha inoltre raccolto, con il sostegno dell'Agenzia di sicurezza marittima, le informazioni necessarie per valutare l'impatto della proposta. I principi ispiratori della proposta della Commissione sono stati esaminati nel corso di un seminario tecnico organizzato dall'Agenzia nel febbraio 2005 con gli esperti dell'IMO e le amministrazioni marittime e organi inquirenti degli Stati membri.

Infine, nella preparazione del progetto di direttiva, la Commissione ha ricevuto il consiglio del Gruppo di esperti indipendenti incaricato di consigliare la Commissione sulla strategia in materia di sinistri nel settore dei trasporti.

Il risultato delle consultazioni e degli studi d'impatto effettuati ha confermato che:

- l'opzione più adeguata per affrontare la problematica delle inchieste tecniche in seguito a sinistri marittimi nell'ambito della politica di sicurezza marittima è il ricorso alla legislazione comunitaria;
- lo strumento scelto (una direttiva che stabilisce i principi fondamentali che gli Stati membri dovranno seguire per le inchieste tecniche in seguito a sinistri marittimi) dovrebbe essere basato, per quanto possibile, sui principi e sulle raccomandazioni del Codice dell'IMO. Cionondimeno, il dispositivo proposto dovrebbe dare come risultato uno scambio di esperienze analogo almeno a quello garantito dal regime applicato nel settore aereo;
- in tale settore l'azione comunitaria è urgente poiché le inchieste tecniche fanno parte di una politica che mira a prevenire il verificarsi di nuove catastrofi marittime nell'Unione europea.

6.1.2 Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)

Non pertinente.

6.1.3 Modalità e periodicità delle valutazioni successive

Non pertinente

7. MISURE ANTIFRODE

Non pertinente.

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1 Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari: **Senza oggetto**

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n+1		Anno n+2		Anno n+3		Anno n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			N. di realizzazioni	Costo totale												
OBIETTIVO OPERATIVO 1 ⁹																
Azione 1																
Risultato 1																
Risultato 2																
Azione 2																
Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 1																
OBIETTIVO OPERATIVO 2 ⁹																
Azione 1																
Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 2																
OBIETTIVO OPERATIVO n ⁹																
Totale parziale Obiettivo n																
COSTO TOTALE																

⁹ Quale descritto nella sezione 5.3.

8.2 Spese amministrative

8.2.1 Risorse umane: numero e tipo

Tipi di posti		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5
Funzionari o agenti temporanei ¹⁰ (XX 01 01)	A*/A D	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/A ST	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato ¹¹ con l'art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Altro personale ¹² finanziato con l'art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTALE		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Descrizione delle mansioni inerenti all'azione: mansioni

La direttiva che stabilisce i principi per le conduzioni delle inchieste tecniche in seguito ad incidenti nel trasporto marittimo amplia la competenza comunitaria nel settore della sicurezza marittima. Un rafforzamento delle risorse umane – valutato in ½ funzionario A – è necessario per garantire un monitoraggio corretto dell'attuazione della direttiva.

8.2.3 Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio APS/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura APS/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio APS/PPB dell'anno considerato

¹⁰ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹¹ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹² Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4 Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							0
Agenzie esecutive ¹³							0
Altra assistenza tecnica e amministrativa							0
- intra-muros:							0
- extra-muros:							0
Totale assistenza tecnica e amministrativa							0

8.2.5 Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Personale finanziato con l'art. Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Calcolo – **Funzionari e agenti temporanei**

$$(108\ 000\ € * 0.5 = 54\ 000\ €)$$

Calcolo – Personale finanziato con l'art. XX 01 02

Senza oggetto

¹³ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

8.2.6 Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno n. [...]	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitati ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione	0	0	0	0	0	0	0
2. Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0	0
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)	0	0	0	0	0	0	0

* senza impatto sul bilancio attuale delle missioni

Calcolo – Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Non pertinente

¹⁴ Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.