



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.3.2000
COM(2000) 142 definitivo

2000/0065 (COD)
2000/0066 (COD)
2000/0067 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA DEL TRASPORTO DI IDROCARBURI

Proposta

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)

Proposta

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime

Proposta

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo

(presentate dalla Commissione)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO**

**IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA DEL TRASPORTO DI
IDROCARBURI**

INDICE

INTRODUZIONE

I. DATI DI FATTO

A : Il trasporto marittimo di prodotti petroliferi

1. Importanza del trasporto di idrocarburi
2. Caratteristiche della flotta petrolifera
3. Incidenti relativi a naviglio cisterniero

B : Sicurezza del naviglio cisterniero

1. Sviluppi nel settore della sicurezza del naviglio cisterniero
2. Insufficienze del sistema attuale

II. PROPOSTE DI AZIONE

A: Proposte di interventi normativi immediati

1. Controllo da parte dello Stato di approdo
2. Società di classificazione
3. Petroliere monoscafo e petroliere a doppio scafo

B: Proposte di azioni future

1. Promozione della trasparenza
2. Sorveglianza della navigazione marittima
3. Allargamento dell'Unione europea
4. Verso una struttura europea per la sicurezza marittima
5. Responsabilizzazione dei soggetti del settore marittimo

C: Accordo di natura volontaristica con l'industria

CONCLUSIONI

ALLEGATI

I-A. Incidenti relativi a naviglio cisterniero

I-B Navi a doppio scafo o di tecnologia equivalente

PROPOSTE LEGISLATIVE

- I. Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 95/21/CE relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo**
- II. Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 94/57/CE relativa alle società di classificazione**
- III. Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata di norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo.**

INTRODUZIONE

1. Il 12 dicembre 1999 la petroliera ERIKA, nave monoscafo di 25 anni di età, battente bandiera maltese e noleggiata da TOTAL-FINA, si è spezzata in due a 40 miglia a sud della punta della Bretagna rovesciando in mare più di 10.000 tonnellate di olio pesante sulle 30.000 tonnellate trasportate. Per circa 400 km le coste sono state inquinate dalla marea nera che ha causato gravi danni alla fauna, alla flora e alle attività di pesca e di turismo e rappresenta rischi potenziali per la salute umana.

Non si tratta del primo incidente di questo tipo al largo delle coste dell'Unione europea. In particolare sono ancora presenti alla memoria i naufragi delle petroliere Torrey-Canyon, Olympic Bravery, Boehlen, Amoco-Cadiz, Tanio, Aegean Sea, Braer, ecc..

Va sottolineato che il 70 % delle importazioni di petrolio dell'Unione transitano al largo delle coste della Bretagna e nella Manica, il che spiega in gran parte come siano sempre le stesse regioni ad essere regolarmente colpite. Se un disastro simile si verificasse nel Mediterraneo, gli effetti sarebbero altrettanto gravi.

L'opinione pubblica non tollera più incidenti di questo tipo, come testimoniato dalle reazioni dopo il naufragio dell'ERIKA. È ormai manifesta la volontà, espressa in particolare dal Parlamento europeo¹ e dal Consiglio dei Ministri², di un'azione rigorosa sul piano comunitario.

2. Occorre in effetti constatare che il quadro classico dell'azione internazionale in materia di sicurezza marittima via l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) resta insufficiente per affrontare efficacemente le cause di queste catastrofi. L'azione dell'IMO è limitata da un grave ostacolo: l'assenza di mezzi di controllo adeguati sulle modalità di applicazione delle sue regole nel mondo. Di conseguenza le regole IMO non risultano applicate dovunque con la medesima attenzione e il fenomeno tende ad accentuarsi a causa dell'evoluzione del trasporto marittimo da alcuni decenni a questa parte, in particolare con l'emergere delle "bandiere di comodo" alcune delle quali non si conformano agli obblighi assunti in virtù delle convenzioni internazionali.

Per questo motivo, dopo la catastrofe dell'Amoco-Cadiz nel 1978, il Consiglio europeo aveva chiesto alla Commissione di presentare proposte sul controllo e sulla riduzione dell'inquinamento causato dalla fuoriuscita di idrocarburi. In tale occasione era stato presentato un programma ambizioso di proposte che in definitiva si è concretato nell'adozione di semplici dichiarazioni o risoluzioni che incoraggiano gli Stati membri a ratificare le convenzioni IMO e OIL. Tuttavia è stata adottata una direttiva che stabilisce le condizioni minime per alcune navi cisterna.

Una volta passata l'emozione suscitata da un incidente è stato facile constatare che gli Stati membri tendevano ad evitare l'adozione di misure coercitive sul piano comunitario, tanto più che tali decisioni richiedevano fino a qualche tempo fa il voto all'unanimità.

¹ Risoluzione del Parlamento europeo del 20 gennaio 2000 e del 2 marzo 2000.

² Riunione del Consiglio Affari generali del 24 gennaio 2000.

3. Soltanto verso la metà degli anni '90, quando è stato possibile decidere a maggioranza qualificata, sono stati adottati dal Consiglio i primi elementi di una politica comune di sicurezza marittima basati in particolare:

- sull'organizzazione a livello comunitario di un'applicazione più rigorosa delle convenzioni internazionali;
- sull'adozione di disposizioni specificamente comunitarie nei settori in cui le norme IMO sono inesistenti o insufficienti.

Il naufragio dell'ERIKA è la prova manifesta da un lato del rischio rappresentato dalle vecchie navi e, dall'altro, del fatto che l'attuale quadro di regolamentazione, peraltro male applicato dagli Stati membri, in particolare per quanto riguarda il numero dei controlli nei porti, va rafforzato su base specificamente comunitaria che oltrepassi le norme IMO. La medesima tendenza è stata constatata dopo la catastrofe dell'Exxon Valdez negli Stati Uniti nei quali il quadro di regolamentazione è stato rafforzato a livello federale.

Pertanto la Commissione propone una serie di azioni che potrebbero essere di immediata applicazione, oltre che di misure a più lungo termine, più complesse, per le quali intende presentare una seconda serie di proposte verso la fine dell'anno.

4. Nel quadro delle misure di regolamentazione a breve termine, la Commissione con la presente comunicazione sottopone al Parlamento europeo e al Consiglio dei Ministri tre serie di provvedimenti:

- Anzitutto il rafforzamento dei controlli sulle navi che approdano nei porti della Comunità, che deve trovare riscontro in un maggior rigore per le navi manifestamente inferiori alle norme. **Viene proposto di bandire da tutti i porti dell'Unione le navi aventi più di 15 anni che sono state oggetto di provvedimenti di fermo più di due volte nel corso dei due anni precedenti ed iscritte in una "lista nera"** che la Commissione pubblicherà ogni sei mesi. Inoltre i controlli su tutte le navi dovranno essere rafforzati in funzione dell'età della nave e dovranno riguardare sistematicamente una delle cisterne di zavorra. Le navi debbono inviare una serie di informazioni prima di accedere ai porti per consentire una preparazione efficace delle ispezioni. Gli Stati membri dovranno impegnarsi, in particolare grazie all'assunzione di ispettori e a una loro formazione più approfondita, a controllare le navi con cadenze più frequenti e con modalità più rigorose per evitare la nascita di "porti di comodo".
- In seguito, seconda proposta, **deve essere esercitato un controllo più rigoroso sulle società di classificazione** cui gli Stati membri delegano i loro poteri di verifica della qualità delle navi. La Commissione si riserva, grazie ad una procedura semplificata, di sospendere o ritirare il riconoscimento alle società che, in caso di negligenza, devono portare la completa responsabilità. L'elemento essenziale per ottenere e conservare il riconoscimento a livello comunitario è ormai per le società di classificazione la realizzazione di **buoni risultati sotto il profilo sicurezza e prevenzione dell'inquinamento**. Inoltre in caso di riconoscimento tali organismi devono soddisfare a **criteri di qualità più severi**, tra cui l'obbligo di seguire determinate **procedure in caso di cambio di classe** di una nave, ad esempio trasmettendo il **fascicolo completo dei precedenti** della nave alla nuova società di classificazione.

- Infine viene proposto di generalizzare **il divieto delle petroliere monoscafo** in funzione di un calendario analogo a quello degli Stati Uniti (2005, 2010, 2015 secondo la stazza).

Queste tre proposte formano un insieme coerente che comprende non soltanto le petroliere, ma anche le altre navi da trasporto di sostanze pericolose o inquinanti. In particolare le informazioni rilevate in sede di controllo in ciascun porto o tramite le verifiche effettuate dalle società di classificazione saranno oggetto di larga pubblicità, a partire tra l'altro dalla banca dati EQUASIS, in modo che sia sistematicamente noto lo stato di una nave e che in caso di incidente siano chiaramente accertate le responsabilità di ciascun soggetto.

5. In una seconda fase la Commissione prevede proposte complementari nei settori seguenti:

- **Sistematizzazione degli scambi di informazioni tra tutti i soggetti del mondo marittimo, potenziando in particolare il sistema EQUASIS.** In tale contesto è opportuno verificare quali categorie professionali (armatori, assicuratori, società di classificazione) siano o meno preparati a passare ad una situazione di massima trasparenza.
- **Miglioramento della sorveglianza della navigazione marittima, in particolare nelle zone più frequentate dal naviglio petrolifero.** Oltre all'obbligo di "dichiarazione" come già previsto da una proposta della Commissione del dicembre 1993, non ancora adottata dal Consiglio, è opportuno esaminare le modalità di controllo fuori delle acque territoriali sulle navi più pericolose. Si tratta di questioni sulle quali gli Stati membri hanno sempre evidenziato una certa riserva adducendo potenziali conflitti con il diritto internazionale del mare.
- **Eventuale costituzione di una struttura europea per la sicurezza marittima** il cui compito principale sarebbe quello di controllare l'organizzazione e l'efficacia dei controlli nazionali per garantire una maggiore uniformazione.
- **Definizione della responsabilità dei vari soggetti del trasporto marittimo di petrolio.** Il regime di responsabilità è tuttora disciplinato da convenzioni internazionali. La Commissione intende da un lato adoperarsi in favore di un aumento dei livelli di risarcimento previsti dai regimi collettivi di risarcimento del tipo FIPOL, ma anche stabilire il principio di una responsabilità del trasportatore e del proprietario del carico.

6. Il rafforzamento della sicurezza del trasporto marittimo non può discendere da un atto normativo, ma deve passare attraverso l'elaborazione di regole spesso molto tecniche e la conciliazione degli imperativi dell'Unione che vuole proteggere le sue risorse ambientali e i suoi interessi industriali - la sua capacità di rinnovo della flotta - nonché internazionali. L'Unione europea, al primo posto nel mondo in quanto potenza commerciale, non può segnare il passo sulle conseguenze delle misure unilaterali che potrebbero compromettere le sue attività nel resto del mondo, sapendo che la maggior parte della flotta europea opera esclusivamente nel traffico tra porti di paesi terzi.

Nella presente comunicazione la Commissione intende ricordare che prima di proporre nuove disposizioni comunitarie, in particolare sul piano sociale (formazione della gente di mare, ecc.), numerose tra le misure adottate non sono ancora poste in applicazione in modo corretto. Una parte dei testi già adottati o non è ancora recepita o è inadeguatamente applicata ed in proposito sono state avviate varie procedure di infrazione.

Peraltro la Commissione, pur deplorando la generalizzazione delle bandiere di comodo, deve riconoscere che gran parte delle navi controllate da società europee sono armate sotto bandiera dei paesi terzi per ragioni fiscali. Ciò detto, a parere della Commissione nei negoziati di adesione con Cipro e Malta, sarebbe opportuno esigere che tali paesi applichino l'*acquis* comunitario in materia di sicurezza marittima il più presto possibile e comunque entro la data della loro adesione.

7. Per intervenire senza indugio ed evitare il ripetersi di catastrofi del tipo ERIKA, la Commissione propone, senza attendere l'adozione del pacchetto delle prime direttive, che **con un accordo di natura volontaristica** le compagnie petrolifere si impegnino a non noleggiare più petroliere aventi età superiore ai quindici anni (tranne se un controllo adeguato dimostra che le loro condizioni sono soddisfacenti) e ad adottare altri provvedimenti per migliorare la sicurezza. Le discussioni su tale accordo dovrebbero dare altresì luogo a miglioramenti delle riforme in tema di regime di responsabilità incombente alle compagnie petrolifere.
8. L'insieme delle misure proposte è finalizzato ad una migliore prevenzione degli incidenti come quello dell'ERIKA e dunque a una migliore tutela dell'ambiente marino e costiero. La Commissione ricorda che nella posizione comune adottata dal Consiglio il 16 dicembre 1999 sono previste misure di lotta all'inquinamento nella prospettiva dell'adozione di una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che introduce un quadro comunitario di cooperazione nel campo dell'inquinamento marino accidentale o deliberato (2000-2006).
9. Al di là delle misure proposte nella presente comunicazione la Commissione ritiene altrettanto preoccupante il moltiplicarsi degli inquinamenti dovuti ad operazioni relative all'attività di qualsiasi nave, nonché il rischio di inquinamenti, di particolare gravità, da petrolio contenuto nelle sentine. Per tali motivi intende prendere in considerazione quali iniziative comunitarie preventive possano essere assunte al riguardo.

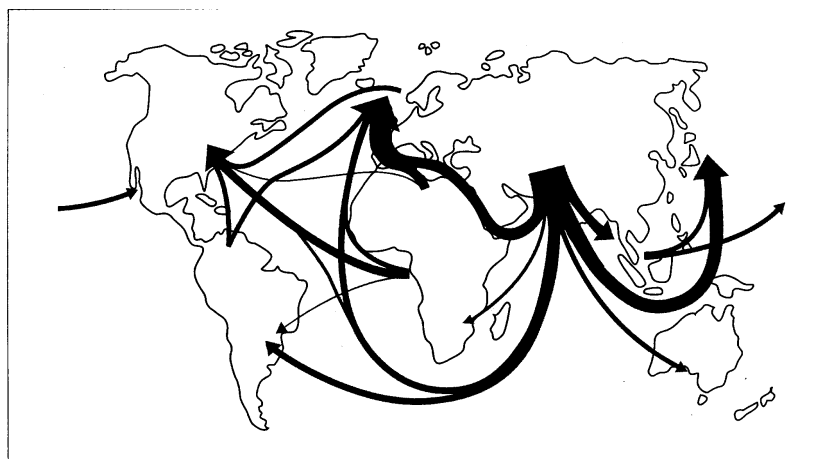
I. DATI DI FATTO

A: IL TRASPORTO MARITTIMO DI PRODOTTI PETROLIFERI

1. Importanza del trasporto di idrocarburi

(a) Correnti di traffico mondiali di idrocarburi

Il petrolio è una merce che più di qualsiasi altra è oggetto di trasporti a livello globale. Nel 1998 il totale del greggio e dei prodotti della raffinazione trasportati via mare superava i 2 000 milioni di tonnellate³ pari, in termini di peso, al 40 % dei carichi complessivamente trasportati per mare.



Traffico mondiale di prodotti petroliferi

Le principali rotte marittime del greggio collegano le maggiori fonti naturali, vale a dire Medio Oriente/Golfo al Sudest asiatico, Giappone/Corea del Sud, Europa e USA, il Nord Africa all'Europa e l'area caraibica agli USA.

Il traffico di prodotti petroliferi dell'UE è il più importante del mondo con importazioni di greggio intorno al 27 % degli scambi complessivi mondiali, seguite dalle importazioni USA che sono pari al 25 % del totale mondiale. Gli scambi di prodotti petroliferi sono ripartiti tra il greggio e i prodotti della raffinazione. In termini di tonnellate il greggio rappresenta circa i tre quarti degli scambi mondiali (1 590 milioni di tonnellate) mentre i prodotti della raffinazione sono circa un quarto (430 milioni di tonnellate).

Il 90% dell'insieme del commercio di prodotti petroliferi dell'Unione europea (intra ed extra UE) è effettuato via mare. Il resto è trasportato per oleodotto, trasporti terrestri e per vie navigabili interne.

Nei prossimi anni è da prevedere un persistente aumento del traffico mediante navi cisterna per effetto dell'aumento della domanda di prodotti petroliferi derivata dalla crescita prevista dei mercati.

³ Statistiche EUROSTAT e OCSE/IEA, Giornale della Marina mercantile

(b) Correnti di traffico UE di prodotti petroliferi

I trasporti marittimi UE di prodotti petroliferi sono particolarmente importanti. Se la domanda UE è pari a circa 640 milioni di tonnellate, circa 800 milioni di tonnellate all'anno sono trasportate verso, da e tra porti comunitari. Queste cifre non comprendono gli scambi a livello nazionale nei singoli Stati.

Circa il 70 % del traffico mediante navi cisterna nell'UE parte dalle coste atlantiche e settentrionali. Il rimanente 30 % riguarda il Mediterraneo. In queste due zone il rapporto tra greggio e prodotti della raffinazione è all'incirca 2/3 a 1/3.

Esiste altresì un volume addizionale di traffico con navi cisterna che attraversano le acque UE, ma non fanno scalo nei porti europei. Ad esempio nel Mediterraneo esistono correnti di traffico che dal Medio Oriente passano per lo Stretto di Gibilterra.

(c) Caratteristiche del traffico UE via mare - greggio

Le importazioni UE di greggio provengono soprattutto dal Medio Oriente e dal Nord Africa mentre le esportazioni di prodotti dei campi petroliferi del Mare del Nord sono principalmente dirette all'America settentrionale.

Le connotazioni di questi scambi derivano sostanzialmente dall'ubicazione dei porti e delle raffinerie che sono il capolinea di tutto il greggio che arriva e dei prodotti petroliferi che partono. I più importanti porti petroliferi dell'UE sono Rotterdam (che movimentata 100,8 milioni di tonnellate di greggio all'anno), Marsiglia (48,3 milioni di tonnellate), Le Havre (37,0 milioni di tonnellate), Trieste (35,7 milioni di tonnellate) e Wilhelmshaven (32,6 milioni di tonnellate).

Il trasporto del greggio si fa soprattutto mediante grandi petroliere. Il petrolio diretto in Europa dal Medio Oriente è in genere trasportato su megapetroliere (VLCC)⁴ di più di 200 000 tonnellate di portata lorda⁵ che fanno rotta intorno all'Africa, o attraverso il Canale di Suez su petroliere "Suezmax" di circa 120-140 000 tonnellate di portata lorda.

(d) Caratteristiche del traffico UE via mare - prodotti petroliferi

Tale traffico ha connotazioni più complesse e comprende le importazioni ed esportazioni UE, intra-UE e gli scambi a livello nazionale. Gli scambi complessivi hanno un volume di 205 milioni di tonnellate all'anno.

Le importazioni e le esportazioni da e verso l'UE totalizzano 135 milioni di tonnellate mentre gli scambi nell'UE sono pari a 70 milioni di tonnellate. Il traffico nella regione del Mare del Nord è particolarmente intenso. Il tipo di petroliere utilizzate è quello di dimensioni minori (petroliere cosiddette handysize da 5-50 000 tonnellate di portata lorda).

La consistenza del naviglio per prodotti petroliferi derivati che opera nelle acque dell'UE in un momento determinato è difficile da quantificare in quanto varia enormemente. Tuttavia una stima approssimata indica circa 1 500 - 2 000 navi, in maggioranza di piccole dimensioni. Questo settore ha un ruolo essenziale nella distribuzione dei prodotti petroliferi nell'UE.

⁴ o *Ultra Large Crude Carrier* (ULCC) di più di 300 000 tonnellate di portata lorda

⁵ La portata lorda comprende le tonnellate di carico, combustibile e viveri trasportati su una nave

Il traffico delle navi da trasporto di prodotti petroliferi derivati è suddiviso ulteriormente tra cosiddetti "prodotti neri" (bitume, olio combustibile pesante, ecc.) e "prodotti bianchi" (cherosene, benzina, ecc.). Molti prodotti bianchi sono altamente infiammabili e sono trasportati in petroliere moderne, alla punta della tecnologia. I prodotti neri sono meno rischiosi sotto il profilo incendio ed esplosione e sono di regola trasportati in petroliere vetuste che stanno concludendo la loro vita utile.

Benché sia vero che i prodotti neri sono intrinsecamente meno pericolosi, va notato che possono essere molto più inquinanti, in caso di fuoriuscita nel mare, dei prodotti bianchi, o anche del greggio, che in grande misura possono disperdersi per evaporazione⁶.

L'ERIKA era una nave cisterna per prodotti petroliferi da 35 000 tonnellate che trasportava olio combustibile pesante (nave da carico di prodotti neri).

2. Caratteristiche della flotta petrolifera

Flotta mondiale

Premessa l'importanza dei traffici di idrocarburi sia a livello globale che nella Comunità, è necessario esaminare più attentamente la situazione della flotta cisterniera⁷.

La flotta petrolifera mondiale può essere all'incirca suddivisa tra navi cisterna per il greggio e per i prodotti petroliferi derivati, chimichiere e gasiere. In termini di tonnellaggio la flotta petrolifera è di gran lunga la più importante. In effetti questo settore è in testa a tutti i settori del trasporto marittimo e comprende le navi più grandi del mondo.

La consistenza della flotta petrolifera mondiale al 1° gennaio 1999 era di 7 030 navi⁸, per un totale di 289 milioni di tonnellate di portata lorda pari al 38,5% del tonnellaggio mercantile mondiale.

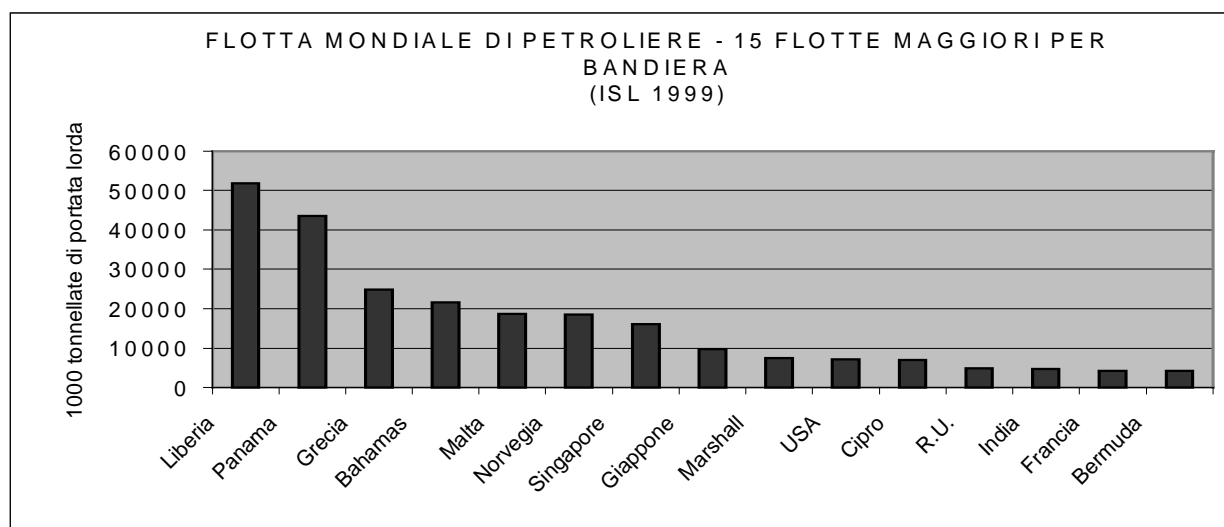
L'età media della flotta cisterniera mondiale nel 1999 era di 18 anni (rispetto ai 16,7 anni del 1995). Sulla consistenza del 1999, 2 939 navi (cioè il 41%) erano state costruite anteriormente al 1979, vale a dire che sono oggi navi di oltre 20 anni. In termini di tonnellaggio esse rappresentano il 36% del totale del tonnellaggio cisterniero.

⁶ Le fuoriuscite accidentali possono essere provocate da navi cisterna che spesso trasportano notevoli quantitativi di combustibile pesante per uso bordo. Trattasi di un aspetto non esaminato nella presente comunicazione ancorché comporti rischi rilevanti che sono già stati segnalati in ambito IMO.

⁷ Fonti di dati: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) Brema, Yearbook and various issues of FOCUS 1999, ISL Merchant Fleet Data Base (valori aggregati basati su aggiornamenti trimestrali del LMIS); Institute of Shipping Analysis (ISA), Gothenburg; Prontuario di statistiche della DG TREN.

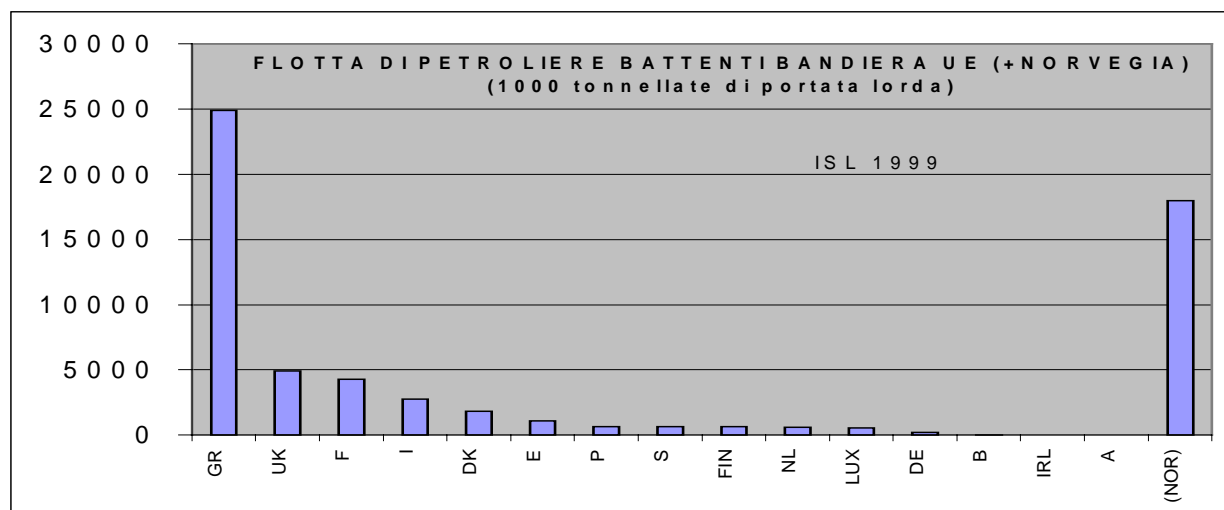
⁸ Navi da 300 tonnellate lorde e oltre.

Le 15 maggiori flotte petrolifere, pari all'85% del tonnellaggio complessivo, sono presentate nel grafico sotto riportato.



La flotta europea

La flotta delle petroliere immatricolate nell'UE ha una consistenza di 855 navi cisterna⁹ per un totale di 43,2 milioni di tonnellate di portata lorda e rappresenta il 14,9% del totale mondiale. Tuttavia, secondo le stime, le imprese con sede nell'UE controllano¹⁰ circa il 35% della flotta petrolifera mondiale. Le bandiere battute di solito da imprese partecipate da soggetti UE comprendono quella liberiana, panamense, cipriota, maltese e bahamiana.



⁹ La Danimarca comprende: DOR, DIS, Faerøer e Groenlandia. La Francia comprende: Kerguelen, Nuova Caledonia, Polinesia francese, Martinica, Guadalupa, Saint Pierre e Miquelon, Mayotte, Riunione, Isole Wallis e Futuna, Guyana francese. I Paesi Bassi comprendono: Antille olandesi e Aruba. Il Portogallo comprende: Madeira (e Macao). La Spagna comprende: Isole Canarie. Il Regno Unito comprende: l'Isola di Man, le Isole della Manica, le Isole Vergini britanniche, Montserrat, S. Elena, le isole Turks e Caicos, Anguilla e Falkland.

¹⁰ Si parla di controllo per indicare il paese dove ha sede l'impresa che in quanto società madre detiene le partecipazioni di controllo della flotta.

L'età media della flotta petrolifera immatricolata nell'UE era di 19,1 anni nel 1999 (18,9 nel 1995), valore che è superiore alla media mondiale. Più del 45% (in termini di numero di navi) della flotta immatricolata nell'UE ha più di 20 anni.

Molte navi cisterna battenti bandiere UE e controllate da soggetti UE operano nel "traffico terzi", vale a dire tra paesi diversi da quelli in cui sono registrate (ad esempio tra il Medio Oriente e il Giappone) ed approdano di rado, se non mai, nei porti UE.

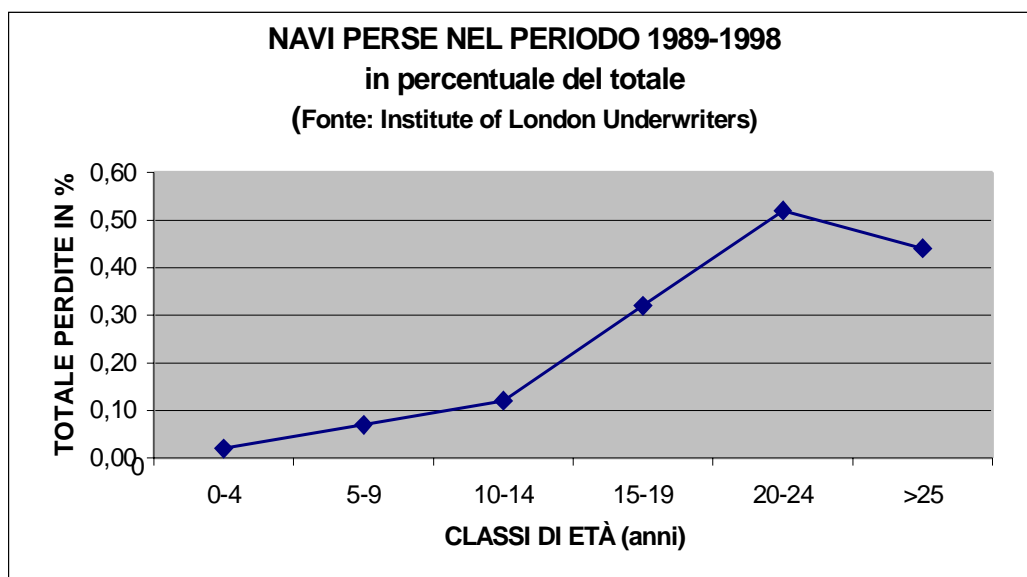
Va altresì osservato che la sesta flotta petrolifera più grande del mondo è iscritta nei registri norvegesi (18 milioni di tonnellate) e tenendo conto di questo fatto la flotta che batte bandiere SEE rappresenta oltre il 20% del totale mondiale.

3. Incidenti relativi a naviglio cisterniero

Tra il gennaio 1992 e il marzo 1999 sono andate perse 593 navi mercantili (circa 8 milioni di tonnellate di portata lorda). 77 di queste navi cisterna, pur corrispondendo al solo 13% del numero totale, rappresentavano il 31% in termini di tonnellaggio.

Facendo un confronto con la percentuale del naviglio cisterniero della flotta mondiale (18,2% in termini di unità di navi e 38,5% in termini di tonnellaggio) risulterebbe che le loro prestazioni sotto il profilo sicurezza sono relativamente buone. L'allegato I contiene un riepilogo dei principali incidenti dovuti a naviglio cisterniero nelle acque UE. Benché gran parte dei sinistri citati si siano verificati al largo delle coste settentrionali e occidentali dell'UE, va sottolineato che eventuali disastri di questo tipo nel Mediterraneo potenzialmente rappresentano un rischio enorme per l'ambiente e le attività economiche (ad es. turismo). Gli incidenti sono spesso attribuiti ad errori umani (ad esempio errori di navigazione o pilotaggio). Altre cause sono cedimenti strutturali, incendi ed esplosioni.

Esiste una correlazione generale tra vetustà e incidenti navali. La tabella successiva presenta la percentuale di tutte le navi perse tra il 1989 e il 1998 in funzione delle classi di età:

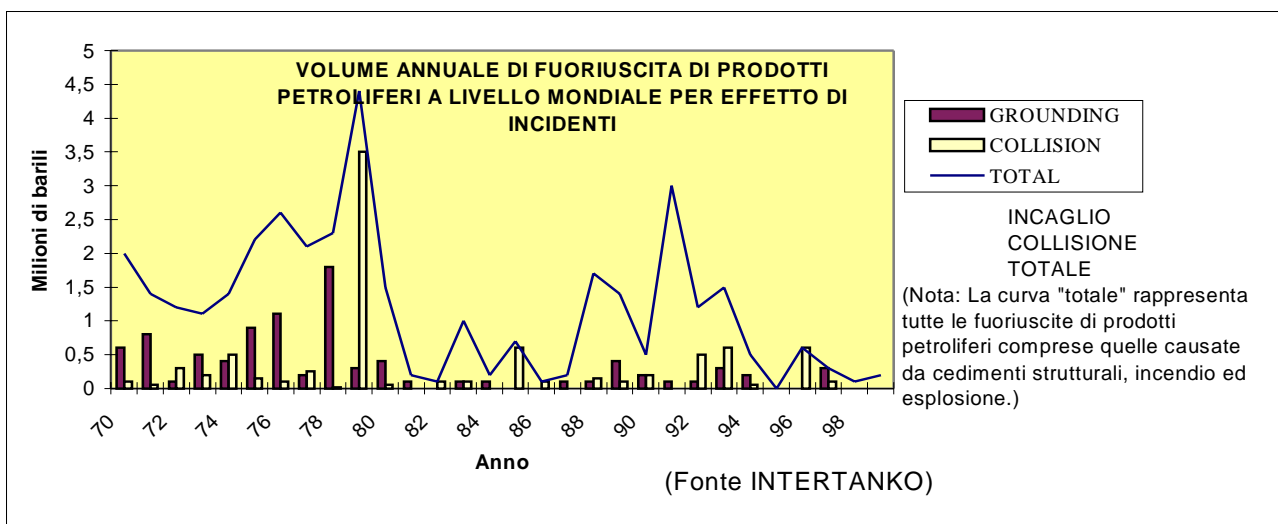


Inoltre i dati presentati nell'allegato I indicano che 60 dei 77 sinistri dovuti a naviglio cisterniero tra il 1992 e il 1999 riguardavano navi di più di 20 anni di età. Tuttavia molte delle navi cisterna coinvolte in grandi incidenti di inquinamento in Europa a seguito di incaglio erano comparativamente recenti¹¹.

Il cedimento delle strutture è l'altra grande causa di gravi incidenti di inquinamento, fonte crescente di preoccupazione.

Tra i numerosi casi di gravi cedimenti strutturali va segnalato il peggiore, quello della **Betelgeuse** nel 1979, quando un'esplosione ha causato la rottura dello scafo nella Bantry Bay, Irlanda, nonché la morte di 50 persone. Al largo del Giappone nel 1997 l'incidente della **Nakhodka** è stato simile a quello dell'ERIKA: la nave si è spezzata in due e il carico di olio combustibile pesante che trasportava ha causato un inquinamento gravissimo.

In questi incidenti un fattore rilevante è stata la pronunciata corrosione dei cassoni da zavorra. Nel medesimo mese del disastro dell'ERIKA, la nave cisterna russa **Volgoneft 248**, anch'essa carica di olio combustibile pesante, si è arenata in condizioni meteorologiche avverse e i danni da essa subiti al largo di Istanbul hanno causato un notevole inquinamento.



Le misure adottate per migliorare la sicurezza e ridurre l'inquinamento dovuto a questi sinistri ha dato luogo ad una notevole diminuzione tanto degli incidenti quanto dell'inquinamento da idrocarburi. Tuttavia non vi è motivo di cullarsi nel compiacimento. Dal disastro della **Torrey Canyon** la reazione dei cittadini europei è passata improvvisamente dall'accettazione riluttante del fatto che l'inquinamento è il prezzo che occorre pagare per lo sviluppo economico, all'intolleranza e all'indignazione. Va sottolineato che nessun altro tipo di disastro marino ha mai provocato danni a zone così estese dell'ambiente marino né ha mai avuto un tale impatto sulla vita e sulle attività di un numero altrettanto elevato di persone. **Di conseguenza, pur compiacendosi della tendenza al miglioramento della sicurezza del naviglio cisterniero, si può e si deve evidentemente fare di più per cercare di eliminare incidenti di questa natura.**

¹¹ Benché la presente comunicazione riguardi gli incidenti dovuti a navi cisterna e conseguente inquinamento, andrebbe notato che la maggior fonte di danni dovuti al naviglio cisterniero è il risultato di operazioni quali il lavaggio delle cisterne e lo scarico dei residui di carico. L'IMO ha preso alcune misure che hanno ridotto in parte questo tipo di inquinamento e la predisposizione di adeguati impianti di raccolta nei porti porterà ad un ulteriore contenimento. La direttiva proposta per detti impianti è mirata ad affrontare questo problema in Europa - Cfr. posizione comune n. CE 1.2000.

B – SICUREZZA DEL NAVIGLIO CISTERNIERO

1. Sviluppi nel settore della sicurezza del naviglio cisterniero

A seguito di numerosi e gravissimi incidenti di fuoriuscita di petrolio causati da sinistri dovuti a navi cisterna sono state adottate a livello internazionale misure rigorose per migliorare gli standard di sicurezza. L'impatto di queste misure trova riscontro nelle ultime statistiche relative ai sinistri.

(a) Norme IMO

A seguito del disastro della *Torrey Canyon* nel 1967 l'effettiva minaccia all'ambiente dovuta alla rapida crescita del traffico del naviglio cisterniero e alle dimensioni di queste navi è risultata manifesta. Era chiaro che occorre fossero adottate ulteriori misure per prevenire l'inquinamento da idrocarburi dovuto alle petroliere, nonché migliorare il sistema di indennizzo dei danni provocati da tali sinistri.

Il piano di azione elaborato in sede IMO a seguito dell'incidente *Torrey Canyon* ha portato ad una serie di convenzioni relative ai problemi giuridici ed operativi posti in evidenza dall'incidente. Oltre alla questione dell'inquinamento accidentale è stato altresì tenuto conto della questione di grande rilievo dell'inquinamento operativo.

La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)¹² è stata adottata nel 1973. La convenzione mira a coprire l'inquinamento dovuto a navi non soltanto per gli idrocarburi, ma anche per le sostanze chimiche, spurghi, rifiuti ed altre sostanze nocive. Il più recente allegato in corso di adozione riguarda l'inquinamento atmosferico dovuto alle navi.

Tra le misure adottate nell'ambito MARPOL rientra quella del lavaggio con greggio che ha eliminato la necessità di lavare le cisterne di carico con l'acqua di mare. I sistemi a gas inerte sono stati introdotti sulle petroliere adibite al trasporto di greggio per prevenire l'ignizione nei vani di carico. Un'altra misura è stata l'introduzione di cisterne di zavorra segregate (SBT). Tali misure sono state incorporate nel Protocollo del 1978 della Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (Protocollo SOLAS 1978) e nel Protocollo del 1979 della Convenzione MARPOL del 1973.

Più di recente a seguito dell'incidente della **Exxon Valdez** nel 1989, in sede MARPOL sono state introdotte ulteriori prescrizioni per il disarmo delle petroliere monoscafo e la loro sostituzione con navi a doppio scafo o di progettazione equivalente (per ulteriori precisazioni cfr. parte II, A.3).

(b) Misure adottate nell'UE

Varie misure sono state prese anche a livello comunitario nei settori della sicurezza e dell'inquinamento nonché dell'ispezione delle navi. Esse ampliano o integrano in misura significativa la normativa internazionale IMO. La direttiva riguardante le ispezioni rientranti nel controllo dello Stato di approdo¹³ riguarda le ispezioni di tutte le navi e comprende una disciplina specifica relativa all'ispezione delle navi cisterna. La direttiva 94/57/CE stabilisce

¹² Convenzione internazionale IMO per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, modificata dal Protocollo del 1978 (MARPOL 73/78).

¹³ Direttiva 95/21/CE del Consiglio del 19 giugno 1995.

regole e norme comuni per l'ispezione delle navi, le società di classificazione e le attività pertinenti delle amministrazioni¹⁴.

La risoluzione IMO concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra delle petroliere a zavorra segregata ha trovato attuazione in un regolamento¹⁵ che prevede a favore delle navi così attrezzate un'agevolazione dei diritti portuali.

Le navi che trasportano sostanze pericolose o inquinanti da e verso i porti UE sono tenute a dichiarare vari dati relativi ai loro carichi in ottemperanza alla direttiva 93/75/CEE¹⁶.

La direttiva proposta relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico¹⁷ è finalizzata a garantire che venga rispettata la disposizione MARPOL in base alla quale i porti debbono prevedere impianti di raccolta allo scopo.

(c) Misure operative

Varie e importanti misure sono state adottate nel quadro IMO per ridurre il rischio di incaglio o collisione di navi in transito in corridoi. In zone di traffico intenso sono stati adottati sistemi di separazione del traffico (TSS) che prevedono corsie di navigazione a senso unico destinate a ridurre sensibilmente il rischio di scontro di navi (ad esempio nello stretto di Dover). Tali sistemi garantiscono anche che il traffico sia mantenuto a sufficiente distanza dalla costa (ad esempio Ushant). La loro introduzione ha ridotto notevolmente la frequenza delle collisioni nelle zone in cui essi sono entrati in funzione.

Le apparecchiature di navigazione sono divenute più affidabili ed accurate. I radar sono ormai in grado di rilevare altre navi e il navigatore può valutare la minaccia di collisione con maggiore facilità. La navigazione di precisione che utilizza la tecnologia satellitare (DGPS) fornisce una rilevazione continua ed accurata della posizione della nave e ciò riduce considerevolmente il rischio di incaglio nel transito in corridoi.

Nel campo tecnico vengono introdotti ulteriori miglioramenti. L'accuratezza della navigazione sarà perfezionata ulteriormente, ad esempio, grazie all'introduzione di sistemi ECDIS (*Electronic Chart and Information Systems*, Sistemi di visualizzazione elettronica di carte nautiche) e allo sviluppo del sistema di navigazione globale GALILEO. La dotazione delle navi con transponditori (AIS) consentirà la loro identificazione da terra e fornirà ai navigatori migliori informazioni per determinare il rischio di collisione con maggior precisione. L'accuratezza delle previsioni meteorologiche è migliorata e una determinazione delle rotte navali in funzione delle condizioni atmosferiche può dar luogo a una riduzione delle avarie e ad economie.

(d) La formazione e l'elemento umano

In molti incidenti anche "l'elemento umano" ha rappresentato un importante fattore. La formazione e la competenza degli equipaggi è stata riconosciuta come componente essenziale di un processo di miglioramento della sicurezza in mare e in tale quadro è stata adottata la Convenzione IMO del 1978 sugli standard per l'addestramento, i titoli professionali ed il servizio di guardia dei naviganti (STCW 78). Tuttavia sono ben presto emersi i suoi limiti e a seguito di una sua rigorosa revisione nel 1997 è entrata in vigore la nuova Convenzione STCW.

¹⁴ Direttiva 94/57/CE del Consiglio del 22 novembre 1994.

¹⁵ Regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio del 21 novembre 1994.

¹⁶ Direttiva 93/75/CEE del Consiglio del 13 settembre 1993.

¹⁷ Posizione comune CE 2/2000.

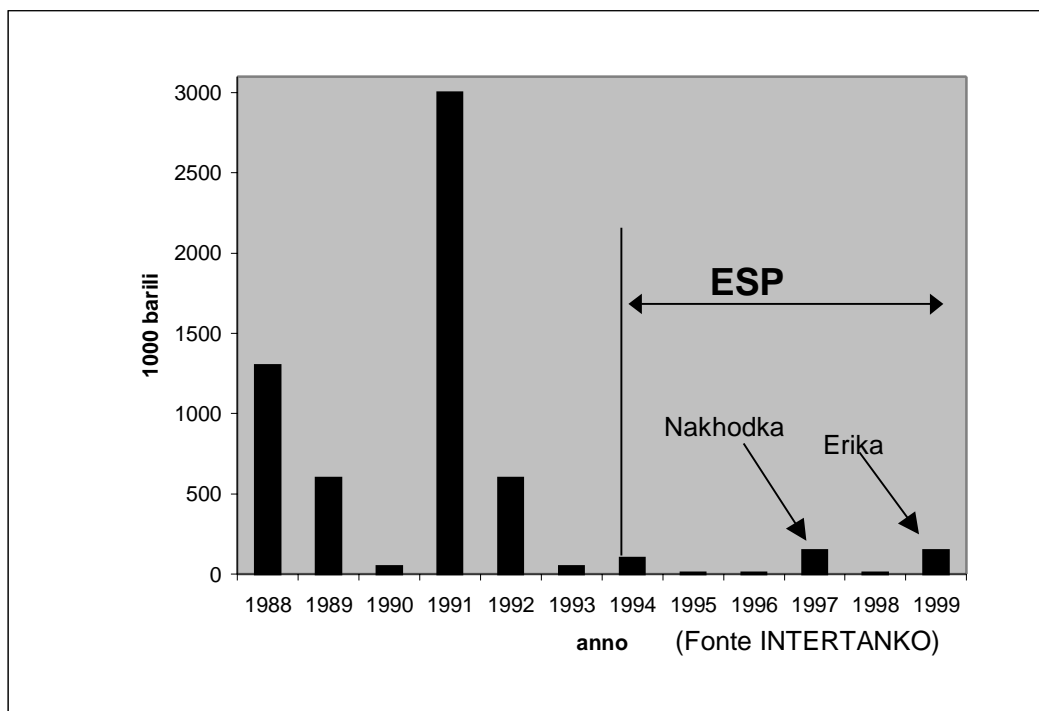
Lo sviluppo di ausili tecnici alla formazione quali i simulatori ha contribuito a migliorare l'efficacia dei sistemi di formazione per la gente di mare.

È stata altresì adottata una serie di regolamenti OIL relativi alle condizioni di vita e di lavoro a bordo. Il più recente, che disciplina le ore di lavoro prestate a bordo, riguarda i problemi di affaticamento che risultano essere un fattore sempre più importante tra quelli che contribuiscono agli incidenti in mare. La Commissione seguirà con vivo interesse le attività dell'Organizzazione internazionale del lavoro nella prospettiva di una rapida conclusione delle discussioni sull'abbandono, la morte e le lesioni subite dai marittimi.

Un altro strumento di grande rilievo, il Codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM) è divenuto obbligatorio a partire dal 1998. Detto codice indica le pratiche sicure nelle operazioni navali, prescrive un ambiente di lavoro sicuro e misure di salvaguardia nei confronti di rischi definiti. Inoltre prevede un continuo miglioramento delle qualificazioni in materia gestionale del personale, soprattutto a livello di sicurezza e reazione alle situazioni di emergenza.

(e) Miglioramenti a livello strutture

Un rigoroso controllo delle strutture della nave e delle sollecitazioni imposte agli scafi hanno portato a ridurre i sinistri dovuti a cedimenti strutturali. Apparecchiature più precise di controllo delle sollecitazioni e computer di rilevazione accurata del carico hanno contribuito a garantire che le sollecitazioni siano mantenute entro limiti ammissibili. A titolo di verifica ulteriore delle condizioni delle navi cisterna vetuste, la convenzione MARPOL impone (dal 1993) un programma intensificato di vigilanza (ESP) con ispezioni obbligatorie per le petroliere destinate al trasporto del greggio di portata superiore a 20 000 tonnellate e per le petroliere destinate al trasporto di prodotti petroliferi derivati di portata superiore a 30 000 tonnellate. È così richiesta un'ispezione molto più rigorosa dello scafo di quanto non avvenisse in precedenza. Gli orientamenti IMO specificano in dettaglio tali accertamenti che sono sempre più rigorosi man mano che aumenta l'età della nave. Il campo di applicazione è stato in seguito allargato cosicché dal 1996 in poi le disposizioni ESP si applicano a tutte le navi cisterna superiori a 500 tonnellate. L'ESP ha notevolmente ridotto le perdite e gli incidenti che causano inquinamento come risulta dal seguente grafico.



Quantitativi annuali di idrocarburi fuoriusciti per effetto di cedimenti strutturali, incendio ed esplosione

(f) Navi cisterna di nuova concezione¹⁸

Dopo il 1996, per effetto della Convenzione MARPOL, le navi cisterna devono essere costruite con scafo doppio o in base a tecnologia equivalente, mentre le navi monoscafo saranno eliminate. Le navi a doppio scafo ridurranno in misura considerevole i rischi di inquinamento, in particolare nei casi di collisione o di incaglio meno gravi. La manutenzione dell'integrità delle strutture, soprattutto negli spazi di zavorra di queste navi, sarà essenziale. L'impiego di rivestimenti moderni di provata efficacia e di sistemi di protezione dalla corrosione negli spazi di zavorra contribuirà ad evitare un rapido deterioramento che era evidente nelle petroliere di concezione più vecchia. Sarà essenziale che l'integrità del rivestimento e dei sistemi di protezione venga sottoposta a monitoraggio accurato mano a mano che le navi di nuova concezione invecchiano.

Naviglio cisterniero al 1° gennaio 2000 – percentuale di navi a doppio scafo (fonte INTERTANKO)			
Classe di dimensione (tonnellate di portata lorda)	Unità	A doppio scafo	Percentuale unità a doppio scafo
< 5 000	2249	32	1,4%
5 – 20 000	1155	296	25,6%
20 – 80 000	1538	424	27,5%
80 – 200 000	975	417	42,8%
> 200 000	493	164	33,3%
TOTALE	6410	1333	20,8%

¹⁸ L'azione chiave del Quinto programma quadro sulle "tecnologie marine e trasporti terrestri" mira a realizzare progressi a livello efficienza, sicurezza e ambiente delle navi.

2. Insufficienze del sistema attuale

(a) Assetto proprietario e pratiche di noleggio

Tutti i perfezionamenti tecnici realizzati non possono mascherare il fatto che sul mercato emergono talune tendenze che inducono serie preoccupazioni. Le imprese petrolifere si sono sbarazzate in larga misura delle loro flotte. Sul mercato si sono affacciati molti piccoli proprietari indipendenti. Attualmente le imprese petrolifere controllano soltanto un quarto della flotta mondiale mentre i proprietari indipendenti controllano tre quarti della flotta.

Inoltre esiste una certa "atomizzazione" tra i proprietari indipendenti. Frammentando la loro flotta in imprese con una sola nave, spesso sotto forma di imprese "fantasma" con sede all'estero, i proprietari possono ridurre i loro rischi finanziari. È spesso difficile determinare chi siano i titolari veri mascherati dietro queste strutture e chi siano i veri soggetti che decidono e rispondono della sicurezza di tali navi.

Anche nel settore dei noleggiatori emerge una tendenza analoga. Le grandi imprese di produzione di prodotti petroliferi sono in concorrenza con le imprese di commercializzazione che possono essere suddivise in grandi operatori presenti a livello globale e operatori di nicchia. Il mercato è caratterizzato dall'emergere regolare di nuove imprese di commercializzazione di prodotti petroliferi, mentre altre scompaiono o si fondono. Il mercato della commercializzazione dei prodotti petroliferi e del noleggio è estremamente competitivo. L'attività fa perno sul reperimento del naviglio cisterniero più a buon mercato disponibile. La volatilità del mercato trova anche riscontro nell'abbandono dei contratti a lungo termine tra noleggiatori e vettori e il passaggio a contratti di noleggio a breve termine (il cosiddetto "spot market") come è desumibile dalla seguente tabella.

	1974	1999
Flotta controllata da imprese petrolifere	40%	25%
Noleggio a lungo termine tra imprese petrolifere e vettori	50%	25%
Noleggio a breve termine / spot market	10%	50%

(Fonte: INTERTANKO)

La concorrenza a livello prezzi sullo *spot market* è intensa. Le analisi del mercato indicano che non vi è differenza significativa tra noli per naviglio recente e vetusto e i prezzi apparentemente sono dettati dalle capacità più vecchie e più a buon mercato disponibili. Su questo mercato è quindi difficile che la qualità paghi e così i piccoli operatori a basso costo guadagnano quote di mercato a spese di imprese con una reputazione di lunga data con conseguente rischio per la sicurezza.

(b) Applicazione della regolamentazione

Le realtà economica sopra descritta impone di rafforzare i sistemi di ispezione per garantire che la sicurezza non sia pregiudicata e utilizzata come un mezzo per fare sleale concorrenza ad operatori che applicano norme elevate di qualità.

La responsabilità principale di garantire che le navi si conformino alle norme internazionali compete allo Stato di bandiera nel cui registro è iscritta la nave. Purtroppo non tutti gli Stati di bandiera adempiono ai loro compiti in misura sufficientemente responsabile. Benché gli Stati di bandiera siano tenuti dalle regole fissate nelle convenzioni internazionali che hanno sottoscritto, l'IMO non è dotato dei poteri sanzionatori per garantire che essi le adempiano. Ciò consente agli operatori meno scrupolosi di iscrivere le loro navi nei registri sotto la cui bandiera fanno di non essere obbligati ad una conformità completa con le regole internazionali. Per questo motivo gli Stati di approdo hanno definito una linea di difesa contro il trasporto marittimo inferiore alle norme imponendo ispezioni effettuate nell'ambito del controllo dello Stato di approdo (CSA). Il sistema fa sì che una frazione delle navi che approdano nei porti di uno Stato venga ispezionata per garantire l'adempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza, inquinamento e composizione dell'equipaggio. Il CSA non riguarda specificamente le questioni relative alle strutture. Poiché il controllo dello Stato di approdo è effettuato durante lo scalo, che di norma comporta operazioni di carico o scarico, la possibilità di effettuare ispezioni sui vani di carico e di zavorra è limitata e l'ispezione della struttura immersa dello scafo è praticamente impossibile.

Le strutture delle navi sono ispezionate e controllate dalle società di classificazione: esse sono organismi privati altamente specializzati con larga esperienza nel settore dei trasporti marittimi che impiegano centinaia di persone competenti in campo tecnico e sono finanziate da potenti centri di ricerca e di informatizzazione. Le società di classificazione valutano le condizioni di una nave in rapporto a norme tecniche stabilite da ciascuna società per rilasciare il certificato di classificazione. In aggiunta esse sono spesso autorizzate ad agire per conto degli Stati di bandiera al fine di verificare se la nave è conforme alle prescrizioni di sicurezza e ambientali stabilite nelle convenzioni internazionali e a rilasciare i pertinenti certificati (statutari) previsti dalla regolamentazione.

Negli ultimi anni la natura più marcatamente commerciale delle società di classificazione ha indotto una intensa concorrenza tra le società per attrarre i clienti. Nel contempo è stata constatata una tendenza preoccupante verso la proliferazione di società operanti in base a norme di livello variabile e una tendenza in aumento dei proprietari a cambiare classe ("salto di classe").

Per garantire l'integrità a livello strutture del naviglio cisterniero è assolutamente essenziale che le società di classificazione applichino gli standard più alti possibile nell'espletamento dei loro compiti. Ancorché i dieci membri dell'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) mirino a stabilire standard appropriati ed a garantire che essi siano osservati, permangono seri dubbi sul fatto che l'intero sistema di classificazione ponga sufficiente impegno a realizzare i necessari livelli di qualità. Nell'industria molti ritengono che non tutti i membri IACS soddisfino agli elevati standard richiesti. A livello prestazioni dei singoli membri IACS ed anche nell'ambito delle società di classificazione si constata una certa variabilità quando gli standard applicati risultano diversi in funzione dell'amministrazione di bandiera e/o del cliente.

La Commissione condivide le preoccupazioni ripetutamente espresse in vari settori dell'industria marittima sul fatto che l'attività delle società di classificazione non sempre soddisfa agli standard richiesti.

(c) Reazione dell'industria

La Comunità riconosce che l'industria ha già intrapreso azioni volte ad affrontare i problemi posti in evidenza dall'incidente dell'ERIKA. In particolare la IACS ha sentito l'urgente bisogno di migliorare l'individuazione ed il monitoraggio della situazione delle strutture di navi vetuste, in particolare per quanto riguarda il degrado delle parti metalliche delle cisterne di zavorra.

La IACS in una riunione speciale del suo comitato direttivo tenuta ad Amburgo il 16 febbraio ha esaminato con attenzione la questione specifica della sicurezza delle petroliere ed ha annunciato varie misure tra cui un miglioramento della vigilanza sulle classi di navi cisterna di più di 15 anni. I dati rilevati, tra cui quelli relativi alla misurazione dello spessore, verranno conservati con mezzi informatici e trasferiti alla società che è incaricata della classificazione di una nave. Le misure specifiche comprendono controlli annuali sulle cisterne di zavorra contigue alle cisterne termiche di carico e un regime di vigilanza intermedio più rigoroso. La trasparenza crescerà grazie ad un maggiore scambio di informazioni. L'adeguata attuazione di misure adottate dai membri della IACS sarà attentamente controllata dalla Commissione e dagli Stati membri nel quadro delle ispezioni delle società di classificazione riconosciute sulla base della direttiva 94/57/CE del Consiglio.

Anche l'industria petrolifera ha reagito all'incidente. Nei lavori condotti nel quadro del Forum marino internazionale delle imprese petrolifere (OCIMF) l'industria analizza come promuovere l'efficacia dei regimi privati di ispezione applicati dai membri dell'OCIMF. In gran parte le principali imprese petrolifere hanno propri sistemi di ispezione interni. Gli uffici commerciali delle imprese noleggeranno soltanto le navi cisterna che sono state sottoposte ad ispezioni dai rispettivi uffici tecnici. Le procedure di ispezione e i relativi rapporti sono armonizzati in una certa misura e i dati sono conservati in una base di dati comune OCIMF (SIRE) che riguarda circa 4 000 navi cisterna e produce annualmente circa 10 000 rapporti di ispezione di dette navi. In una prima fase l'OCIMF ha convenuto di rendere disponibili per gli ispettori CSA i rapporti di ispezione privati contenuti nella base di dati SIRE nel quadro del progetto EQUASIS (cfr. II-B-1), il che dovrebbe contribuire a sfruttare al meglio le risorse CSA disponibili.

Necessità di intervento

L'ERIKA era una petroliera di 25 anni con cisterne di zavorra segregata adibita al trasporto di olio combustibile pesante. I suoi certificati statuari erano in ordine e l'anno prima dell'incidente aveva superato un controllo quinquennale. Un'ispezione estesa dello Stato di approdo effettuata in maggio non aveva rilevato carenze. Aveva subito l'ispezione del noleggiatore ed era stata considerata atta all'attività cui era destinata. Come è possibile, dunque, che la nave si sia spezzata in due e abbia causato una simile catastrofe ambientale?

L'ERIKA ha così sollevato una questione essenziale per tutti coloro che operano nel settore delle petroliere. Questo incidente indica la necessità di intervenire per guardare al di là della mera verifica dei certificati e dell'esecuzione di ispezioni superficiali se si vuole evitare la ripetizione di simili sinistri. La responsabilità di garantire che le navi cisterna soddisfino alle vigenti norme ambientali e di sicurezza incombe al proprietario e allo Stato di bandiera. È chiaro tuttavia che alcuni Stati e proprietari sono meno coscienti di altri. In aggiunta, vi è una notevole mancanza di trasparenza in questo complesso settore, spesso perché l'identità delle persone responsabili per una singola nave cisterna è mascherato da società fantasma con sede all'estero. A causa di questa situazione vi è assoluto bisogno per gli Stati di approdo e gli organismi di categoria competenti di assumere una posizione di maggiore rigore, in particolare per quanto riguarda il naviglio più vetusto, per garantire che i vizi alle strutture e le navi che non soddisfano alle norme siano identificati ben prima che ne possa emergere una minaccia per l'ambiente. Il fatto che l'età media del naviglio cisterniero mondiale e UE sia relativamente elevata e in continua crescita è anche un elemento di notevole preoccupazione. Questa tendenza deve essere invertita grazie all'introduzione di navi più recenti e maggiormente rispettose dell'ambiente.

In definitiva occorre un pacchetto di misure che porti ad un mutamento di atteggiamento del settore cisterniero. Occorrerebbe introdurre incentivi maggiori per i vettori, i noleggiatori e le società di classificazione ed altri organismi importanti in questo campo, preoccupati della qualità. Nel contempo occorrerebbe imbrigliare maggiormente coloro che perseguono il proprio vantaggio economico personale di breve termine a spese della sicurezza e dell'ambiente marino.

II. PROPOSTE DI AZIONE

Nell'elaborazione delle sue proposte la Commissione ha seguito un approccio mirante in modo particolare a:

- accrescere l'uniformazione delle procedure e delle pratiche di ispezione,
- incrementare gli effetti moltiplicatori delle sinergie tra gli strumenti comunitari, in particolare la direttiva sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo e la direttiva riguardante le società di classificazione;
- rafforzare i vincoli nei confronti delle navi che comportano potenzialmente grandi rischi per l'ambiente, ricompensando gli operatori di navi di qualità o di concezione più rispettosa dell'ambiente;
- cercare di eliminare la confusione suscitata dalla moltiplicazione dei controlli e delle ispezioni: ciascuna parte (l'armatore, il noleggiatore, lo Stato di bandiera, la società di classificazione e l'autorità di controllo dello Stato di approdo) dovrebbero restare nei limiti dei loro ruoli e competenze;
- responsabilizzare tutti i soggetti del settore che contribuiscono all'esercizio di navi non conformi alle norme;
- lottare contro l'insufficiente trasparenza del mondo del trasporto marittimo rafforzando gli obblighi di pubblicità delle informazioni connesse alle ispezioni e ai fermi di navi e sviluppando la base di dati EQUASIS sulla qualità delle navi;
- migliorare il seguito dato alla corretta applicazione della normativa comunitaria, fornendo alla Commissione i mezzi necessari per l'adempimento di tale compito.

La Commissione propone due tipi di misure:

- In una prima fase la Commissione presenta provvedimenti di carattere normativo. Sono allegate alla presente comunicazione tre proposte di testi giuridici per modificare la direttiva sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo (direttiva 95/21/CE), per modificare la direttiva sulle società di classificazione (direttiva 94/57/CE) nonché per adottare un regolamento relativo all'introduzione accelerata di norme in materia di doppio scafo o tecnologia equivalente (PARTE A).
- In una seconda parte la comunicazione espone le grandi linee d'azione future in materia di trasparenza delle informazioni sulla qualità delle navi, di vigilanza della navigazione, di possibilità di istituire una struttura europea per la sicurezza marittima e soprattutto di responsabilizzazione dei vari soggetti del mondo marittimo (PARTE B).

A : PROPOSTE DI INTERVENTI NORMATIVI IMMEDIATI

1. Controllo da parte dello Stato di approdo

Il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo è stata la risposta al comportamento lassista o negligente di alcuni operatori di navi o di Stati di bandiera poco attenti al rispetto delle regole di sicurezza introdotte dall'IMO. Esso è basato sul principio di una verifica dell'applicazione di tali regole internazionali mediante ispezioni delle navi quando fanno scalo nei porti.

In Europa è stato concluso nel 1982¹⁹ un accordo amministrativo tra autorità marittime, il Protocollo di intesa di Parigi, finalizzato a porre in essere procedure armonizzate di ispezione. Nel 1995 il Consiglio ha adottato la direttiva 95/21/CE che rende obbligatorie e rafforza in modo significativo le disposizioni del Protocollo d'intesa di Parigi. Tale direttiva costituisce il pilastro principale dell'azione della Comunità nella sua lotta contro le navi che presentano caratteristiche inferiori alle norme internazionali di sicurezza. In parallelo all'azione sul piano normativo va sottolineata l'importanza della formazione degli ispettori per realizzare un'applicazione armonizzata delle pratiche di ispezione nei porti. La Commissione ha finanziato lo sviluppo di un corso avanzato di formazione e su tale base prevede di organizzare nel 2000 e nel 2001 corsi per gli ispettori di varie amministrazioni marittime degli Stati membri che hanno aderito al Protocollo d'intesa di Parigi.

La direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo è stata modificata a varie riprese allo scopo di rafforzare l'uniformazione e l'efficacia delle procedure. Tuttavia l'incidente dell'ERIKA ha posto in evidenza alcune lacune nell'espletamento del controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare per quanto riguarda l'ispezione delle navi che presentano su base statistica rischi più elevati, sia a causa della loro età, sia a causa della natura inquinante del loro carico. Appare altresì evidente alla Commissione che l'attuale mancanza di trasparenza nel mondo marittimo e la mancanza di sinergia tra i soggetti implicati (ispettori del porto, società di classificazione, ecc.) riducono considerevolmente l'efficacia del controllo da parte dello Stato di approdo.

Di conseguenza la Commissione propone nell'allegato alla presente comunicazione una prima proposta legislativa di modifica della direttiva 95/21/CE sulla base dei seguenti principi:

a) Maggior rigore per le navi manifestamente inferiori alle norme

- **Bando** delle navi di più di 15 anni che sono state oggetto di fermo più di due volte nel corso dei 2 anni precedenti e che figurano sulla "lista nera" delle bandiere che hanno registrato un numero di fermi superiore alla media. Tale misura funge da sanzione nei confronti degli armatori e degli Stati di bandiera "recidivi" che hanno più volte dato prova di negligenza nel monitoraggio delle navi battenti la loro bandiera. La Commissione pubblica con cadenza semestrale l'elenco delle navi soggette a divieto.

¹⁹ La regione cui si applica il Protocollo di intesa di Parigi supera in realtà in misura sensibile le frontiere dell'Unione europea, in quanto ne fanno parte paesi quali Canada, Russia o Croazia.

- Ispezione sistematica nei porti delle navi il cui "fattore di priorità"²⁰ è particolarmente elevato.

b) Controlli più estesi sulle petroliere e sulle altre navi che presentano rischi

- Le disposizioni non vincolanti della direttiva esistenti riguardanti le navi che presentano rischi²¹ divengono obbligatorie: ormai queste navi saranno soggette ad una ispezione estesa obbligatoria ogni anno al momento della loro entrata in un porto della Comunità. È previsto un obbligo di prenotifica prima dell'entrata nei porti al fine di agevolare la predisposizione delle ispezioni.
- Queste misure sono ulteriormente potenziate nei confronti delle petroliere che saranno soggette al regime di ispezione estesa dall'età di 15 anni e non più di 20 anni o di 25 anni come nell'attuale direttiva. Inoltre gli ispettori dovranno esaminare quantomeno una delle cisterne di zavorra per individuare eventuali problemi di corrosione.

c) Obblighi più incisivi di informazione

- A fini di maggiore efficacia gli ispettori disporranno di un numero superiore di informazioni sulle navi da ispezionare grazie alla consultazione obbligatoria della base di dati EQUASIS sulla qualità delle navi. Inoltre gli ispettori dovranno menzionare nei loro rapporti la natura dei controlli effettuati, il che consentirà di evitare che l'ispettore dell'approdo successivo rifaccia la medesima ispezione.
- A fini di maggiori effetti di sinergia tra le informazioni, lo Stato di bandiera e la società di classificazione saranno informati dei risultati delle ispezioni, cosicché potranno intervenire più rapidamente in caso di degrado delle condizioni di una nave.
- A fini di maggiore trasparenza è previsto un più lungo elenco delle informazioni da rendere pubbliche sulle ispezioni e sui fermi, in particolare includendovi il nome del noleggiatore della nave.

d) Seguito più accurato dell'applicazione della direttiva

Gli Stati membri dovranno fornire informazioni dettagliate alla Commissione per consentirle di meglio valutare l'efficacia della direttiva e verificare l'osservanza delle sue disposizioni da parte degli Stati membri. I casi di non corretta applicazione della direttiva potranno essere ormai individuati più facilmente ed eventualmente portati innanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee con un ricorso per inadempimento fondato sull'articolo 226 del trattato CE.

²⁰ Il "fattore di priorità" funziona nel modo seguente: in funzione di criteri diversi quali età, bandiera, fermi precedenti, ecc. viene attribuito alle navi un certo numero di punti. Le navi che hanno un numero più elevato di punti debbono essere soggette ad ispezione in via prioritaria. Questo strumento consente di selezionare le navi più pericolose, di rendere uniforme la selezione delle navi da sottoporre a ispezione riducendo in tal modo il rischio di pratiche divergenti secondo i porti.

²¹ Tali navi secondo un allegato alla direttiva sono le petroliere, le gasiere, le chimichiere e le portarinfuse di età superiore a un certo limite nonché le navi passeggeri.

2. Società di classificazione

Le società di classificazione²² sono organismi di grande rilievo nel campo della sicurezza marittima. Sarebbe difficile immaginare un mondo del trasporto marittimo senza le competenze tecniche di questi organismi. Tuttavia, soprattutto a causa delle pressioni commerciali esercitate sulle società di classificazione e del crescente numero di organismi che operano nel settore senza avere competenze e qualificazione professionale sufficiente, la fiducia del mondo dei trasporti marittimi in questi organismi è negli ultimi decenni calata.

Una prima risposta a questi problemi è stata data a livello comunitario con l'adozione nel 1994 della direttiva 94/57/CE del Consiglio che ha introdotto un sistema di riconoscimento su scala comunitaria delle società di classificazione. La direttiva ha affrontato la questione generale della qualità delle società di classificazione che potevano essere autorizzate a svolgere i compiti per conto delle amministrazioni marittime degli Stati membri. I criteri qualitativi dell'allegato alla direttiva miravano a garantire che fossero autorizzati ad eseguire tale missione per conto degli Stati membri UE soltanto organismi altamente competenti sul piano professionale ed affidabili. Le disposizioni generali di tale atto giuridico erano destinate a far sì che gli obblighi in materia di sicurezza fossero applicati in modo armonizzato e scrupoloso a bordo delle navi. Inoltre la direttiva ha introdotto obblighi di controllo delle società di classificazione operanti per conto degli Stati membri sia per garantire che gli organismi riconosciuti continuassero a soddisfare ai requisiti stabiliti dalla direttiva, che per valutare le loro prestazioni sotto il profilo qualitativo.

La direttiva ha rappresentato uno dei primi passi verso l'elaborazione di una politica comunitaria in materia di sicurezza marittima. Il suo recepimento nell'ordinamento nazionale degli Stati membri ha costituito un lungo e complicato processo, con dodici procedure di infrazione avviate dalla Commissione per inosservanza del termine di recepimento fissato nella direttiva; l'ultimo Stato membro ha preso le disposizioni di attuazione soltanto nel 1998. La Commissione ha altresì avviato varie procedure di infrazione - alcune delle quali sono ancora pendenti - per inadempienza, soprattutto per quanto riguarda l'instaurazione di una relazione di lavoro tra le amministrazioni marittime e gli organismi autorizzati ad agire per loro conto.

La direttiva presentava su alcuni punti qualche carenza che è risultata manifesta dopo la sua attuazione. La procedura di riconoscimento delle società di classificazione, ad esempio, è stata completamente lasciata ai singoli Stati membri senza procedere *ex ante* ad un controllo armonizzato ed accentrato dell'adempimento dei criteri della direttiva da parte dell'organismo che intendeva essere riconosciuto. La medesima mancanza di approccio armonizzato e centralizzato riguarda i controlli periodici *ex-post* degli organismi riconosciuti. I risultati constatati in materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento per i vari organismi - misurati relativamente a tutte le navi da questi classificate a prescindere dalla loro bandiera - non sono stati considerati una *condicio sine qua non* per riconoscere le società di classificazione o mantenere il loro riconoscimento.

Le lezioni tratte dall'attuazione pratica della direttiva hanno portato all'identificazione di varie aree nelle quali le disposizioni della direttiva possono essere ulteriormente rafforzate. Ne sono conseguite le modifiche ora proposte descritte in modo analitico nella seconda proposta legislativa allegata alla presente comunicazione.

²² Cfr. I-B, punto 2 (b).

Le modifiche proposte fanno perno sui seguenti elementi:

- La concessione o la revoca del riconoscimento delle società di classificazione sono decise dalla Commissione sulla base della procedura di comitato. Le ispezioni periodiche degli organismi riconosciuti sono effettuate dalla Commissione di concerto con lo Stato membro che ha proposto il riconoscimento.
- È introdotta una nuova sanzione per l'organismo riconosciuto: la sospensione del riconoscimento per un anno, seguita dalla revoca del riconoscimento se la mancanza che ha causato la sospensione non è eliminata.
- La constatazione di buoni risultati a livello di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento degli organismi riconosciuti - misurati relativamente a tutte le navi da questi classificate, a prescindere dalla relativa bandiera - diventa una *condicio sine qua non* per concedere e mantenere il riconoscimento.
- Le condizioni della responsabilità finanziaria dell'organismo riconosciuto che svolge attività ad esso delegate per legge dagli Stati membri sono armonizzate a livello comunitario. La responsabilità è illimitata o può essere limitata a vari livelli conformemente alla gravità della negligenza imputabile alla società di classificazione.
- Gli organismi riconosciuti debbono soddisfare a criteri qualitativi più rigorosi, compresa la necessità di conformarsi a talune procedure quando le navi cambiano di classe e di comunicare maggiori informazioni sul naviglio da loro classificato alle autorità di controllo dello Stato di approdo. In particolare, per garantire che in caso di cambio di classe l'organismo che si occupa della nuova classificazione abbia un quadro generale delle condizioni della nave in questione, il fascicolo completo dei precedenti della nave va trasferito dalla precedente società di classificazione alla nuova società.
- Gli obblighi degli Stati membri in quanto Stati di bandiera sono rafforzati nel settore della sicurezza marittima.

3 Petroliere monoscafo e petroliere a doppio scafo

a) Situazione e problemi attuali:

La maggior parte delle petroliere esistenti è attualmente del tipo "monoscafo". In queste navi il petrolio è separato dall'acqua del mare soltanto da una lamiera sul fondo e sul guscio laterale. Qualora tale lamiera venga danneggiata a seguito di collisione o di incaglio, il contenuto delle cisterne di carico rischia di fuoriuscire nel mare e causare un grave inquinamento. Un mezzo efficace di evitare tale rischio è quello di applicare intorno alle cisterne di carico una seconda lamiera interna a sufficiente distanza dalla lamiera esterna. Questo doppio scafo protegge le cisterne di carico contro avarie e riduce il rischio di inquinamento.

A seguito dell'incidente della Exxon Valdez nel 1989 gli Stati Uniti, ritenendo insufficienti le norme internazionali sulla prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, hanno adottato nel 1990 l'"Oil Pollution Act" (OPA 90).

Con questa legge essi hanno imposto unilateralmente l'obbligo del doppio scafo tanto per le petroliere nuove quanto per quelle esistenti introducendo limiti di età (a decorrere dal 2005 tra 23 e 30 anni) e fissando termini (2010 e 2015) per il disarmo delle petroliere monoscafo.

A seguito del provvedimento unilaterale americano, l'IMO ha dovuto conformarsi e nel 1992 ha introdotto norme relative al doppio scafo nella Convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL). La Convenzione impone che tutte le petroliere consegnate a partire dal luglio 1996 siano costruite con un doppio scafo. Dopo questa data non sono dunque state più costruite petroliere monoscafo.

Per le petroliere monoscafo a partire da 20 000 tonnellate di portata lorda consegnate anteriormente al 6 luglio 1996 la Convenzione internazionale impone di conformarle alle norme doppio scafo al massimo all'età compresa tra i 25 o i 30 anni, secondo che siano o no provviste di cisterne di zavorra segregata²³.

Di conseguenza occorre distinguere tre categorie di petroliere monoscafo:

- Categoria 1 : petroliere monoscafo **senza cisterne di zavorra di protezione** intorno alle cisterne di carico. Per l'attuazione degli obblighi in materia di doppio scafo l'abbandono di questa categoria sarà concluso tra il 2007 e il 2012.
- Categoria 2 : le petroliere monoscafo nelle quali **la zona delle cisterne di carico è parzialmente protetta da cisterne di zavorra segregata**. L'abbandono di questa categoria grazie all'attuazione degli obblighi di doppio scafo sarà ultimato soltanto nel 2026 (invece del 2010 e del 2015 come nell'OPA 90).
- Categoria 3 : le petroliere monoscafo **di dimensione inferiore alla dimensione "MARPOL"**, che non sono tenute all'obbligo del doppio scafo.

Di fatto, tenuto conto della quasi impossibilità di trasformare una petroliera monoscafo in nave a doppio scafo, nonché del fatto che le età limite specificate sono vicine alla fine della vita utile di una nave, tanto il sistema americano che la Convenzione MARPOL portano al disarmo delle petroliere monoscafo.

Le differenze tra il sistema americano e internazionale tuttavia faranno sì che a decorrere dal 2005 le petroliere monoscafo bandite dalle acque americane a causa della loro età cominceranno ad operare in altre regioni del mondo, ivi compresa l'Unione europea e aumenteranno il rischio di inquinamento nelle zone in questione.

b) Risposta comunitaria proposta

La Commissione è preoccupata della situazione sopra delineata in quanto le statistiche dimostrano tassi di incidenti crescenti per le navi più vetuste. È necessaria una risposta comunitaria adeguata concretamente applicabile prima del 2005,

²³

L'obiettivo delle cisterne di zavorra segregata è quello di ridurre i rischi di inquinamento operativo garantendo che l'acqua di zavorra non venga mai a contatto con gli idrocarburi. Inoltre, se usate a fini protettivi, sono collocate nei punti in cui l'impatto di un incaglio o di una collisione può essere particolarmente grave.

importante data limite a partire dalla quale le petroliere monoscafo bandite dalle acque americane cominceranno ad essere utilizzate nelle acque europee.

La Commissione propone dunque di accelerare nella Comunità la sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo o con navi rispondenti a norme equivalenti di sicurezza.

Questo sistema va allineato sui limiti di età e sulle date previsti nell'OPA 90 per evitare che le petroliere bandite dagli Stati Uniti possano spostare la loro attività in Europa. La proposta farà altresì invertire la tendenza all'invecchiamento della flotta delle petroliere: le petroliere più recenti a doppio scafo sostituiranno quelle monoscafo, garantendo così una tutela globalmente migliore contro il rischio di inquinamento accidentale.

L'allegata proposta della Commissione di introdurre un regolamento comunitario dovrebbe comportare il progressivo abbandono delle petroliere monoscafo secondo il calendario sotto riportato:

	Stati Uniti (OPA 90)	Internazionale (MARPOL)	U.E. (proposta)
<u>Categoria 1</u> : Petroliere monoscafo, dimensione "MARPOL", senza cisterne di protezione	2010	2007/2012	2005
<u>Categoria 2</u> : Petroliere monoscafo, dimensione "MARPOL", con protezione parziale della zona delle cisterne di carico	2010/2015	2026	2010
<u>Categoria 3</u> : Petroliere monoscafo di dimensione inferiore alla dimensione "MARPOL"	2015	nessun termine	2015

La proposta di regolamento comunitario che riguarda le petroliere monoscafo di oltre 600 tonnellate di portata lorda battenti bandiera di uno Stato membro, prevede le condizioni di accesso ai porti degli Stati membri, indipendentemente dalla bandiera battuta dalla nave.

Infine, per incoraggiare l'impiego delle petroliere a doppio scafo, la Commissione propone un sistema di incentivi finanziari sotto forma di riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio. Viceversa, l'uso delle petroliere monoscafo sarà penalizzato maggiorando tali diritti in funzione della loro età.

La Commissione è consapevole dell'impatto socioeconomico della presente proposta sull'industria ed intende approfondirne l'esame. Occorre tuttavia dare un impulso al processo di progressiva eliminazione delle navi cisterna monoscafo attualmente in corso proponendo, a livello comunitario, uno scadenzario simile a quello statunitense e sostenendo con fermezza ogni iniziativa volta ad applicare tale scadenzario accelerato anche su scala internazionale (IMO).

La Commissione è altresì consapevole del fatto che un'accelerazione del processo di progressiva eliminazione delle navi cisterna monoscafo e di sostituzione con nuove petroliere a doppio scafo inciderà sul prezzo dei prodotti petroliferi. Uno studio di

valutazione sull'*Oil Pollution Act* (OPA 90) pubblicato nel 1998 dal National Research Council statunitense ha rivelato che l'incidenza dell'OPA 90 sul costo dei prodotti petroliferi è di circa 10 cent US/barile o di circa un decimo del costo del trasporto, che rappresenta dal 5 al 10% circa del costo complessivo del prodotto. L'incidenza finale sul costo dei prodotti petroliferi è quindi inferiore all'1%. Rispetto ai costi necessari per riparare le conseguenze di un grosso inquinamento accidentale da idrocarburi come quello causato dall'ERIKa, i cui ordini di grandezza sono stimati a circa 200 milioni di euro, la Commissione ritiene che i costi supplementari non siano superiori ai vantaggi se, mediante tali misure, si può evitare il ripetersi di incidenti di questo tipo nelle acque comunitarie. Considera inoltre che si tratti di un prezzo ragionevole da pagare per garantire un'effettiva riduzione dei rischi di inquinamento.

La Commissione desidera che il segnale all'attenzione dell'industria sia chiaro e rapido onde evitare di protrarre il clima di incertezza e di ritardare inutilmente le decisioni di investimento in navi cisterna a doppio scafo. Le principali associazioni di costruttori sono del parere che, in un futuro prevedibile, l'industria disponga di una capacità di costruzione sufficiente per far fronte all'aumento della domanda di nuove navi cisterna a doppio scafo che sarà indotta dalla presente proposta.

B : PROPOSTE DI AZIONI FUTURE

A parte le misure immediate di accompagnamento di natura legislativa sopra presentate, varie altre azioni saranno proposte dalla Commissione in un prossimo futuro. Queste proposte riguarderanno parecchie materie, compresi i miglioramenti dell'attuale regime di risarcimento dei danni causati da fuoriuscite di petrolio, i provvedimenti per accrescere la trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza nel trasporto marittimo, la costituzione di una struttura europea per la sicurezza marittima ed un migliore controllo a livello costiero del traffico marittimo nelle acque europee. Segue una presentazione delle misure in programma.

1. Promozione della trasparenza

La mancanza di informazioni disponibili in campi pertinenti alla sicurezza delle navi costituisce una seria preoccupazione della Commissione. Benché vari enti rilevino un notevole numero di informazioni sulle navi, esse sono disperse in vari posti differenti e spesso di difficile accesso, anche per l'industria marittima nel suo complesso. Secondo la Commissione tutti i settori dell'industria marittima hanno il dovere di monitorare attentamente la sicurezza e la qualità delle navi con le quali operano. Inoltre le informazioni su elementi di base delle navi, sulla gestione della sicurezza e sul loro esercizio, sulle ispezioni effettuate, ecc. non dovrebbero essere riservate soltanto ai soggetti direttamente coinvolti. L'attuale mancanza di trasparenza nel settore dei trasporti marittimi è quindi inaccettabile e non serve gli interessi né dell'industria né del pubblico in genere.

Per rimediare al problema della trasparenza nel settore dei trasporti marittimi, la Commissione, cooperando con l'amministrazione marittima della Francia ha avviato la costituzione di una nuova base di dati in materia di sicurezza delle navi, EQUASIS, che rileverà informazioni relative alla sicurezza e alla qualità delle navi e dei loro operatori e le renderà facilmente accessibili su Internet (www.EQUASIS.org). EQUASIS costituirà uno

strumento importante per chiunque abbia interessi o responsabilità nel campo della sicurezza marittima, soprattutto per i noleggiatori che intendono selezionare navi di elevata qualità e per gli ispettori che effettuano i controlli dello Stato di approdo. Una prima versione della base di dati EQUASIS diventerà operativa nel maggio 2000, ma dopo tale data il sistema continuerà certamente a svilupparsi e ad ampliarsi.

Nella prima fase EQUASIS conterrà dati relativi al tipo, alla bandiera, all'età e all'assetto proprietario di tutte le navi mercantili del mondo. Saranno altresì disponibili informazioni relative alle ispezioni effettuate nelle regioni che applicano il controllo dello Stato di approdo, cioè Europa, Asia-Pacifico e Stati Uniti. Inoltre la base conterrà alcuni elementi fondamentali sulla classificazione e assicurazione delle navi. Sono in corso negoziati per ampliare questi dati con ulteriori informazioni provenienti dai sistemi di ispezione del comparto e dagli Stati di bandiera e con dati più analitici relativi alla classificazione. Tutti i dati contenuti in EQUASIS devono essere di natura fattuale e la base di dati non esprimerà giudizi sulle navi né formerà graduatorie di merito. Essa mira a consentire a ciascun utente la possibilità di farsi un'opinione sulla qualità e sicurezza della nave basata sulle informazioni fornite.

La Commissione e la Francia hanno collaborato nell'elaborazione di questa base di dati fin dal 1998. Più di recente le amministrazioni marittime del Giappone, della Spagna, di Singapore, del Regno Unito, la Guardia costiera degli Stati Uniti e l'IMO hanno espresso la loro disponibilità a partecipare alla supervisione del sistema. La gestione quotidiana di EQUASIS sarà affidata ad una unità di gestione che dovrà essere costituita dall'Amministrazione marittima francese.

Alcuni importanti organismi di categoria, comprendenti proprietari, noleggiatori, assicuratori e società di classificazione, hanno già accettato di fornire informazioni al sistema e di partecipare al comitato editoriale di EQUASIS, che è l'organo consultivo per i soggetti che forniscono le informazioni, al fine di perfezionare i dati offerti attraverso EQUASIS. La prima riunione di orientamento del comitato editoriale è stata tenuta a Bruxelles il 15 febbraio 2000.

La Commissione intende impegnarsi a titolo permanente per migliorare EQUASIS che è destinata a diventare nel prossimo futuro una base di dati completa dalla quale tutti i settori dell'industria marittima, privati o pubblici, potranno facilmente ottenere un'ampia serie di informazioni analitiche relative alla sicurezza sull'intera flotta mercantile del mondo. La qualità e la portata delle informazioni devono essere tali che nessun noleggiatore, assicuratore, finanziatore, ecc. di una nave inferiore alle norme possa sostenere di non essere stato informato delle condizioni insufficienti della nave. Per realizzare questo obiettivo occorre impegnarsi ad aumentare il contributo dato ad EQUASIS dalle autorità di bandiera e di controllo dello Stato di approdo nonché dalle società di classificazione.

2. Sorveglianza della navigazione marittima

A seguito dell'incidente dell'ERIKA sono state presentate proposte per rafforzare la vigilanza sulle navi potenzialmente pericolose al largo delle coste europee. È stato in particolare sottolineato che le ispezioni effettuate nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo non sono sempre una soluzione sufficiente in quanto navi particolarmente pericolose avranno

avuto la possibilità di navigare al largo delle coste di uno o più Stati membri prima che il problema venga individuato in un porto.

Sono così state proposte misure radicali, ad esempio effettuare controlli delle navi fuori delle acque territoriali o addirittura vietare o limitare la navigazione di alcune navi particolarmente pericolose nella zona economica esclusiva degli Stati membri. Tuttavia l'assunzione di misure restrittive o di divieto della navigazione fuori delle acque territoriali e *a fortiori* della zona economica esclusiva pone non soltanto problemi di compatibilità con il diritto internazionale del mare, ma anche problemi di fattibilità materiale del controllo sull'osservanza di questi provvedimenti.

Viceversa la Commissione ritiene assolutamente legittimo il diritto per uno Stato, specie se è frequentemente esposto ad incidenti marittimi, di conoscere maggiormente e sorvegliare più accuratamente il passaggio al largo delle sue coste delle navi che trasportano sostanze inquinanti o presentano un importante rischio ad altro titolo²⁴. La conoscenza preventiva del tipo di carico è inoltre essenziale in caso di incidente che coinvolge una nave carica di sostanze inquinanti per potere intervenire efficacemente contro un rischio di inquinamento o un inquinamento dichiarato.

Esistono già norme comunitarie volte ad obbligare le navi che trasportano sostanze pericolose ed inquinanti a darne segnalazione alle autorità competenti degli Stati membri, cioè la direttiva 93/75/CEE che tuttavia riguarda soltanto le navi in navigazione verso o da porti della Comunità. Una proposta di direttiva nota sotto il nome di Eurorep²⁵ è stata presentata nel dicembre 1993 al fine di estendere gli obblighi di notifica contenuti nella direttiva 93/75/CEE alle navi in transito al largo delle coste della Comunità. Nonostante l'accoglienza favorevole del Parlamento europeo, la proposta non è mai stata oggetto di un accordo politico definitivo in Consiglio.

La Commissione intende presentare in tempo utile nuove proposte relative alla sicurezza del traffico marittimo. In tale contesto saranno presi in considerazione gli elementi seguenti:

a) Dopo il 1993, il contesto giuridico internazionale ha subito una rilevante evoluzione. La Comunità europea ha ratificato nel marzo 1998 la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. Inoltre nella Convenzione SOLAS è stata introdotta una nuova regola (regola V/8-1) che prevede la possibilità per gli Stati costieri di introdurre sistemi di segnalazione obbligatoria applicabili a tutte le navi, comprese quelle in transito.

b) Vari sistemi di rendicontazione obbligatoria sono stati approvati dall'IMO per la navigazione al largo delle coste europee, ad esempio nello stretto di Gibralta, al largo del capo Finistère, al largo di Ouessant e nello stretto del Passo di Calais. In pratica esiste dunque una catena (potenziale) di sistemi costieri di segnalazione che va dallo stretto di Gibralta fino all'entrata nel Mare del Nord. Questi sistemi garantiscono anche la vigilanza del traffico nelle loro zone di competenza.

²⁴ Potrebbe ad esempio trattarsi di una nave per la quale le informazioni ottenute, ad esempio tramite ispezioni effettuate nei porti di altre regioni del mondo, consentono di accertare, prima ancora che essa entri in un porto di uno Stato membro, che presenta un rilevante rischio per la sicurezza dell'ambiente marino. Potrebbe altresì trattarsi di una nave autorizzata a raggiungere un cantiere di riparazione dopo essere stata oggetto di fermo, sul cui comportamento l'autorità competente vorrebbe esercitare una certa vigilanza.

²⁵ (COM(93) 647 def.)

c) Sul piano delle tecnologie di comunicazione sono intervenuti vari progressi significativi:

- il più importante è certamente l'avvento dei sistemi di identificazione automatica delle navi o transponditori. L'IMO ne ha approvate le specifiche e ha messo a punto un calendario provvisorio che prevede l'installazione obbligatoria di questi sistemi a bordo di tutte le navi di più di 300 tonnellate di stazza a decorrere dal 2002;
- altro notevole progresso è il crescente uso di reti telematiche per la trasmissione di dati. Sotto questo profilo va sottolineato che la Commissione ha lanciato l'iniziativa di un protocollo di intesa tra vari Stati membri per l'instaurazione di una rete di scambi di dati informatici (EDI) tra le amministrazioni degli Stati membri per l'attuazione della direttiva 93/75/CEE (attualmente cinque Stati membri, nonché la Norvegia sono parti a tale accordo ed altri potrebbero tra poco aderirvi).

d) *La costruzione dell'infrastruttura mondiale di navigazione e di posizionamento* fa parte ora delle priorità dell'Unione europea attraverso il progetto GALILEO. L'iniziativa consentirà di disporre di un servizio attendibile e molto preciso (3 metri in alto mare e 1 metro nelle aree portuali) che dovrebbe servire di riferimento nel quadro dei sistemi di segnalazione della posizione applicabili alle navi nelle acque comunitarie o in prossimità. GALILEO in combinazione con ECDIS²⁶ offre un livello di servizio unico tanto al fine di migliorare le condizioni di navigabilità, quanto le condizioni di sicurezza. Il sistema basato su una costellazione di satelliti offrirà anche la possibilità di captare i segnali di soccorso come previsto nel sistema GMDSS²⁷. Inoltre la Commissione prevede di servirsi di dispositivi satellitari di trattamento delle immagini per l'individuazione delle navi inquinanti. Il mondo degli operatori marittimi è strettamente associato alla concezione dei servizi GALILEO e potrà dunque identificare altre possibilità di applicazione del sistema.

L'insieme di questi elementi condurrà la Commissione a proporre una riforma globale del sistema di segnalazione quale descritto nella direttiva 93/75/CEE e nella proposta di direttiva Eurorep²⁸. La nuova proposta dovrebbe consentire di rendere più efficaci e semplificare i controlli sulle navi nelle acque europee in condizioni compatibili con il diritto internazionale del mare.

²⁶ ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) è un sistema di cartografia marina elettronica che consente di far apparire in permanenza la nave nel suo contesto nautico, ivi compresa la sua posizione istantanea, sullo schermo di un computer di bordo.

²⁷ GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) è il sistema mondiale di soccorso e di sicurezza in mare. Trattasi di un sistema di radiocomunicazione il cui obiettivo principale è l'avvertimento rapido, in casi di emergenza, delle autorità di ricerca e di salvataggio a terra nonché delle navi che navigano nelle vicinanze.

²⁸ Un altro problema connesso ai sinistri in mare è la disponibilità di porti di rifugio per le navi in difficoltà. Spesso le autorità locali sono riluttanti ad accogliere una nave ritenuta non sicura o che presenta una minaccia di inquinamento, benché ordinarle di prendere il mare possa aumentare il pericolo o causare inquinamento diffuso. Trattasi di un altro problema che potrebbe essere esaminato in questo contesto.

3. Allargamento dell'Unione europea

Il Consiglio europeo di Lussemburgo del dicembre 1997 ha deciso di avviare i negoziati con sei paesi candidati all'adesione all'Unione europea: Cipro, Ungheria, Polonia, Estonia, Repubblica ceca e Slovenia. Nel dicembre 1999, il Consiglio europeo di Helsinki ha ampliato questo numero decidendo di avviare i negoziati con Romania, Slovacchia, Lituania, Bulgaria e Malta e accogliendo la candidatura della Turchia.

Sotto il profilo sicurezza marittima i negoziati di adesione risultano alquanto ardui. In effetti se i tredici paesi candidati dovessero oggi entrare nell'Unione europea, la media delle navi detenute che battono bandiera europea salirebbe al 13,26% dall'attuale 5,73% (dati 1998). Questa percentuale elevata è dovuta a flotte le cui caratteristiche sono ben al di sotto della media e che battono bandiera di alcuni paesi candidati tra cui Malta e Cipro, cui fanno capo flotte che sono al quarto e al quinto posto nella classifica mondiale.

Una tale riduzione nel livello della sicurezza nell'Unione europea è inaccettabile e assolutamente non giustificabile con l'allargamento. Di conseguenza è essenziale che i paesi candidati si impegnino ad applicare rigorosamente le norme internazionali ed europee sulla sicurezza marittima il più presto possibile e comunque entro la data della loro adesione all'Unione.

La Commissione ha già comunicato loro le serie preoccupazioni che nutre nel settore ed ha avviato con i paesi in questione discussioni concrete per assisterli a rimediare a questa situazione. In particolare la Commissione ha fatto il punto sul recepimento dell'*acquis* comunitario da parte di Cipro. Nella sua relazione globale sull'ampliamento destinata al Consiglio europeo di Helsinki, la Commissione ha indicato che Cipro e Malta dovranno impegnarsi in misura sensibile per arrivare al livello degli altri Stati membri. Le autorità cipriote hanno già adottato misure concrete in questa direzione, misure di cui la Commissione sta verificando l'applicazione e alle quali dovranno seguire altri interventi.

Considerato l'insufficiente livello delle norme di sicurezza delle flotte che fanno capo a gran parte dei paesi candidati all'adesione e la particolare necessità di potenziare sia le loro strutture amministrative di Stato di bandiera che i loro sistemi di controllo dello Stato di approdo, nelle nuove condizioni del partenariato per l'adesione 1999 l'UE ha assegnato priorità di breve termine all'allineamento della normativa sulla sicurezza marittima di quasi tutti i paesi candidati all'adesione, compresi Cipro e Malta.

Nel quadro dei negoziati per l'adesione il miglioramento della situazione nei paesi candidati in quanto Stati di bandiera è di importanza capitale per la Commissione. Essa è disposta a fornire loro tutto l'aiuto e l'esperienza necessaria, ma è assolutamente intenzionata ad esigere che questi paesi applichino la totalità dell'*acquis* comunitario alla data dell'adesione.

4. Verso una struttura europea per la sicurezza marittima

A seguito delle interrogazioni sollevate circa l'efficacia dei controlli di sicurezza nei porti della Comunità dopo l'incidente dell'ERIKA, da molte parti è stata reclamata la costituzione di un corpo di guardie costiere europee o di un'agenzia europea della sicurezza marittima.

Dieci anni fa non sarebbe stato immaginabile un tale dibattito. Oggi la situazione è notevolmente cambiata e una parte delle competenze nazionali degli Stati membri in materia di sicurezza marittima è stata trasferita alle istituzioni comunitarie. Il corpus normativo comunitario copre gli aspetti essenziali delle convenzioni internazionali dell'IMO in vigore. Il suo obiettivo principale è un'applicazione efficace ed armonizzata delle regole internazionali di sicurezza in seno all'Unione europea.

Una struttura europea, di qualsiasi tipo essa sia²⁹, dovrebbe limitarsi a sostenere l'azione degli Stati membri e della Commissione nell'applicazione e nel controllo del diritto comunitario, nonché nella valutazione dell'efficacia dei provvedimenti adottati. Sotto questo profilo detta struttura dovrebbe essere dotata dei poteri per esercitare compiti di rilevazione e di analisi di informazioni fattuali o statistiche senza essere abilitata a prendere decisioni. Ad essa potrebbero essere affidate missioni puntuali di valutazione o di audit (ad esempio la valutazione delle società di classificazione sotto il profilo dei criteri enumerati nell'allegato della direttiva 94/57/CE). Spetterebbe agli Stati membri e soprattutto alla Commissione, in quanto istituzione avente compiti di esecuzione o in veste di "custode" della legislazione comunitaria, darvi l'opportuno seguito.

Sarebbe poco realistico, o quantomeno estremamente prematuro, riflettere sulla costituzione di una struttura operativa europea integrata, una Guardia costiera europea, destinata a sostituirsi all'azione delle amministrazioni marittime nazionali.

Le strutture amministrative degli Stati membri che intervengono nel settore della sicurezza marittima sono infatti estremamente differenziate: civili, militari, incaricate inoltre di compiti estremamente vari che vanno dall'ispezione delle navi in quanto autorità dello Stato di approdo o Stato di bandiera, fino alle attività, in alcuni casi, di polizia della pesca, dogana, lotta contro il narcotraffico o controllo dell'immigrazione. Diversamente da alcuni paesi quali gli Stati Uniti che dispongono di una struttura unica e quindi di una maggiore facilità di imporre procedure uniformi e verificarne il rispetto, l'Unione europea deve tener conto della diversità delle tradizioni amministrative dei suoi Stati membri.

Secondo la Commissione sarebbe dunque opportuno riflettere sulla costituzione di una struttura europea per la sicurezza marittima alla quale potrebbero essere affidati i seguenti compiti:

²⁹ Eventuali decisioni in materia dovranno tener conto dei risultati del dibattito generale sull'esternalizzazione dei compiti della Commissione.

- missioni di valutazione e di audit delle società di classificazione,
- missioni di ispezione in loco delle condizioni in cui è effettuato dagli Stati membri il controllo da parte dello Stato di approdo,
- contributo a corsi di formazione a livello europeo per ispettori del controllo da parte dello Stato d'approdo o per ispettori dello Stato di bandiera,
- missioni di "accertamento" negli Stati candidati all'adesione per valutare come le amministrazioni marittime dei paesi in questione si conformano agli obblighi in quanto Stati di bandiera o Stati di approdo,
- rilevazione di informazioni e loro elaborazione,
- gestione delle basi di dati della Commissione (ad esempio la base di dati sulle ispezioni delle navi passeggeri in virtù della direttiva 1999/35/CE).

L'insieme di questi compiti dovrebbe essere affidato soltanto a personale altamente qualificato nel settore della sicurezza marittima, dotato di ampie competenze tecniche, nonché di una perfetta conoscenza della regolamentazione europea ed internazionale in materia di sicurezza marittima e di prevenzione degli inquinamenti. In una prospettiva a più lungo termine sarebbe opportuno esaminare se sia possibile affidare a questa struttura compiti più ampi, ad esempio in materia di controllo della navigazione, viste le possibilità offerte dalle nuove tecnologie di posizionamento.

5. Responsabilizzazione dei soggetti del settore marittimo

a) L'attuale regime di responsabilità civile per danni da inquinamento dovuto ad idrocarburi

L'attuale regime di responsabilità in campo marittimo è il risultato di un'elaborazione secolare e di conseguenza molto complesso. Esso consta di un insieme vario di convenzioni internazionali relative a tipi specifici di responsabilità, nonché di regole in materia di limitazione della responsabilità, di assicurazione e di giurisdizione ed è spesso disciplinato da leggi nazionali che dipendono dall'eventuale ratifica da parte degli Stati membri in questione delle convenzioni ed eventualmente anche dal relativo testo in vigore. In genere il regime sottolinea la responsabilità del proprietario della nave distintamente da quella degli altri soggetti coinvolti (ad esempio l'operatore della nave, l'incaricato della gestione, il proprietario del carico, il noleggiatore, gli intermediari, le società di classificazione). D'altro lato i proprietari della nave hanno il diritto di limitare la loro responsabilità finanziaria ad un importo massimo che di solito è relativamente modesto.

In caso di inquinamento da idrocarburi tuttavia, il sistema di responsabilità internazionale è articolato in funzione dell'obiettivo e comparativamente semplice. Tutti gli Stati costieri dell'UE sono già parti o stanno ratificando i Protocolli 1992 alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per l'inquinamento provocato da idrocarburi (CLC) e alla Convenzione internazionale che istituisce un fondo di risarcimento dei danni da inquinamento da idrocarburi (Convenzione Fondo). Queste due convenzioni introducono un sistema di responsabilità a due livelli che riguarda i danni da inquinamento, compreso il costo di eventuali misure preventive, ed in parte i danni all'ambiente in sé per gli incidenti che hanno luogo nelle acque costiere (fino a 200 miglia) degli Stati.

Il primo livello consiste nella responsabilità del proprietario della nave ed è disciplinato dalla CLC. La responsabilità del proprietario della nave è di tipo oggettivo e non dipende dalla colpa o da eventuale negligenza di questo soggetto. Il proprietario in linea di principio può limitare la propria responsabilità ad un importo che è stabilito in funzione della portata della nave, attualmente non superiore a 80 milioni di euro per le navi più grandi, nel caso dell'ERIKA soltanto a circa 13 milioni di euro. Il proprietario della nave perde il diritto di limitare la propria responsabilità soltanto se viene comprovato che l'inquinamento è derivato da un suo atto od omissione, commesso nell'intento di causare danni o per comportamento temerario, nonché consapevole del fatto che avrebbe causato con tutta probabilità un danno. La CLC impone altresì ai proprietari delle navi di disporre di un'assicurazione della responsabilità e conferisce ai soggetti lesi il diritto di agire direttamente contro l'assicuratore.

Il regime della CLC è integrato dal Fondo IOPC (Fondo di risarcimento internazionale dei danni da inquinamento da idrocarburi) che è stato costituito con la Convenzione Fondo per risarcire le vittime quando la responsabilità del proprietario della nave è insufficiente a coprire i danni. Il Fondo è finanziato da contributi delle imprese destinatarie del trasporto del petrolio e il ricorso al Fondo è previsto in tre casi. Il caso più comune ricorre quando il danno supera la responsabilità massima del proprietario della nave. Il secondo caso ricorre quando il proprietario della nave può invocare una delle (poche) eccezioni previste nella CLC. L'ultimo caso ricorre quando il proprietario della nave è finanziariamente incapace di soddisfare ai suoi obblighi. Il risarcimento massimo erogabile dal Fondo è di circa 185 milioni di euro.

Le vittime delle fuoriuscite di petrolio possono presentare le loro richieste direttamente al Fondo e nella misura in cui esse siano giustificate e soddisfino ai criteri previsti, il Fondo indennizzerà direttamente il richiedente. Se il totale delle richieste accolte supera il limite massimo del Fondo, tutte le richieste saranno ridotte in proporzione. Se il richiedente e il Fondo non riescono ad accordarsi, il richiedente può agire nei confronti del Fondo davanti agli organi giurisdizionali dello Stato in cui ha avuto luogo il danno. Dalla sua costituzione nel 1978 il Fondo di risarcimento dei danni da inquinamento da idrocarburi si è occupato di circa 90 casi, molti dei quali sono stati direttamente risolti a livello Fondo senza ricorso agli organi giurisdizionali.

In genere questo regime a doppio livello è risultato efficace. In particolare se confrontato con altri settori di responsabilità per danni da inquinamento che sono attualmente privi di regolamentazione (ad esempio incidenti connessi a sostanze pericolose e nocive diverse dal petrolio o olio combustibile per uso bordo fuoriuscito da navi diverse dalle petroliere) il regime risulta alquanto progredito. Di conseguenza la Commissione ritiene che l'attuale regime di risarcimento dei danni da inquinamento da idrocarburi dovrebbe costituire la base di misure future. Un sistema generale europeo di responsabilità per danni all'ambiente, quale tracciato nel recente Libro bianco della Commissione sulla responsabilità per danni all'ambiente³⁰, è lo strumento idoneo per sviluppare tipi di responsabilità non ancora armonizzati a livello europeo. Peraltro la responsabilità e il risarcimento dei danni da inquinamento dovuti ad idrocarburi causati dalle navi sono già oggetto di una disciplina uniforme su scala mondiale che rappresenta il quadro normativo e i principi riconosciuti a livello internazionale su cui potrà e dovrà essere costruita l'azione europea.

³⁰ COM(2000) 66 def. del 9 febbraio 2000.

b) Misure proposte per migliorare l'attuale regime

Per valutare se un sistema di responsabilità e di risarcimento è pienamente soddisfacente occorre esaminare quantomeno tre criteri:

- (1) Esso dovrebbe fornire un risarcimento tempestivo alle vittime senza dover ricorrere a procedure giudiziarie complesse e protratte.
- (2) Il limite di risarcimento massimo dovrebbe essere fissato ad un livello sufficientemente elevato per coprire le richieste ammissibili di risarcimento in caso di un disastro potenziale dovuto ad un incidente causato da una petroliera.
- (3) Il regime dovrebbe scoraggiare gli operatori delle petroliere ed i proprietari del carico dal trasporto del petrolio con navi petroliere che non siano di qualità impeccabile.

La Commissione ritiene che sul primo punto il meccanismo posto in essere dalla CLC e dalla Convenzione Fondo sia soddisfacente. In termini generali le richieste di risarcimento sono state espletate tempestivamente e senza lungaggini giudiziarie.

Sul secondo punto è necessario un intervento attivo. Finché i limiti massimi non sono sufficientemente elevati da coprire qualsiasi disastro potenziale, le vittime di un incidente dovuto a fuoriuscita di idrocarburi che causa danni molto importanti otterranno risarcimenti inferiori rispetto alle vittime di un incidente su scala meno grave. Tale situazione è fonte di perplessità sotto il profilo dei principi ed alcune fuoriuscite recenti di petrolio hanno posto in evidenza che anche se il loro volume è relativamente modesto possono sorgere dubbi per quanto riguarda la sufficiente adeguatezza del limite attuale.

Anche sul terzo punto l'attuale sistema è insufficiente. Il diritto del proprietario della nave di limitare la sua responsabilità è per ora praticamente intoccabile. I proprietari del carico per parte loro non hanno assolutamente alcuna responsabilità personale. Il fatto che navi di condizioni inimmaginabili continuino ad essere utilizzate per il trasporto del petrolio indica che i noleggiatori non subiscono l'impatto di disincentivi sufficienti ad interrompere pratiche intollerabili di selezione deliberata di navi di qualità insufficiente.

Per queste ragioni la Commissione propone le seguenti azioni:

i) Rafforzamento del regime internazionale

In un primo momento è importante procedere all'aumento immediato dei limiti previsti nella Convenzione CLC e nella Convenzione Fondo. Sempreché si raggiunga la necessaria maggioranza, questi limiti possono essere aumentati grazie ad una procedura semplificata di accettazione tacita che è stata introdotta nei Protocolli del 1992³¹. Si potrebbe così aumentare in modo considerevole (del 50% circa) il risarcimento disponibile e ripartire l'onere finanziario tra i proprietari della nave e i destinatari del petrolio.

Nel frattempo occorrerebbe esaminare la necessità di una revisione più sostanziale delle Convenzioni CLC e Fondo. In particolare occorre valutare se l'attuale soglia delle perdite per il diritto di limitazione della responsabilità conferito al proprietario della nave sia accettabile.

³¹ Articolo 15 del Protocollo 1992 alla CLC e articolo 33 del Protocollo 1992 alla Convenzione Fondo. Qualsiasi modifica introdotta in forza di questi articoli entrerà in vigore al più presto 36 mesi dopo la sua adozione da parte del Legal Committee dell'IMO.

Un altro punto che va attentamente valutato è quello dell'attuale definizione dei danni da inquinamento per una sua eventuale estensione.

La Commissione sollecita gli Stati membri a impegnarsi al massimo a sostenere le azioni volte a migliorare l'attuale regime di responsabilità per i danni da inquinamento da idrocarburi a livello internazionale.

ii) Un fondo europeo di terzo livello

La Commissione è consapevole del fatto che le procedure internazionali da seguire per ottenere risultati concreti sono lunghe e che non vi è garanzia di successo. Di conseguenza essa ritiene che un'azione complementare a livello europeo sia necessaria per garantire un adeguato risarcimento delle vittime di una fuoriuscita di petrolio nelle acque europee.

Un adeguato risarcimento delle vittime di una fuoriuscita di petrolio nelle acque europee può essere garantita grazie alla costituzione di un terzo livello di responsabilità europeo che risarcirebbe le domande accolte a livello internazionale relative a fuoriuscite di idrocarburi nelle acque europee che superano i valori massimi previsti per il risarcimento. La responsabilità in forza di tale terzo livello europeo potrebbe essere basata sui medesimi principi e sulle medesime regole dell'attuale sistema del Fondo IOPC, ma il relativo massimale sarebbe fissato ad un livello considerato sufficiente per qualsiasi disastro potenziale; esso sarebbe finanziato da importatori di petrolio europei nei termini e modi in cui essi contribuiscono al Fondo IOPC. Si ritiene che un massimale generale di 1 miliardo di euro costituisca una salvaguardia necessaria per la copertura di un eventuale disastro. Questo limite corrisponde tanto al massimale del fondo di risarcimento per danni da idrocarburi delle leggi federali degli Stati Uniti, quanto alle attuali pratiche assicurative per quanto riguarda la copertura della responsabilità civile dei proprietari delle navi per inquinamento da idrocarburi.

A tale proposito sembra appropriato un accordo internazionale tra gli Stati membri UE sui contributi addizionali al Fondo europeo.

iii) Responsabilità per i danni

La Commissione prenderà in esame anche l'introduzione di norme a livello UE in forza delle quali chi abbia causato o contribuito a danni da inquinamento da idrocarburi sia considerato oggettivamente responsabile dei danni provocati; tale responsabilità può incombere sia al vettore che al noleggiatore nella misura in cui ad essi spetta esercitare il controllo sul carico in questione. Tale impostazione faciliterebbe l'applicazione del principio "chi inquina paga" e sarebbe pertanto in linea con quanto indicato nel Libro bianco della Commissione sulla responsabilità per danni all'ambiente del 9 febbraio 2000 (COM(2000) 66 def.).

iv) Sanzioni per colpa grave

Secondo la Commissione, infine, chi abbia causato o contribuito ad un incidente che provoca inquinamento da idrocarburi con un comportamento caratterizzato da colpa grave dovrebbe essere assoggettato ad una sanzione di tipo dissuasivo.

Una sanzione basata sulla colpa potrebbe essere prevista sia per i proprietari della nave che per i noleggiatori ed altri soggetti che hanno interessi al carico. Prescrivere che le sanzioni vanno versate allo Stato in cui ha avuto luogo l'inquinamento risulterebbe appropriato in questo contesto in quanto di norma spetta all'autorità nazionale occuparsi del risanamento e del salvataggio. Queste sanzioni potrebbero inoltre essere assoggettate a vari principi comuni

dipendenti tra l'altro dalla reazione e dalla cooperazione del soggetto responsabile dopo l'incidente e potrebbero così contribuire a cospicui effetti di prevenzione.

Di conseguenza la Commissione ritiene che occorrerebbe esaminare alla luce dei principi del trattato come introdurre nella Comunità un tale regime di sanzioni. Un atto normativo comunitario che stabilisca i principi comuni di attuazione dei meccanismi appropriati di sanzione a livello dello Stato membro sembrerebbe la via da seguire.

C : ACCORDO DI NATURA VOLONTARISTICA CON L'INDUSTRIA

Senza attendere l'entrata in vigore degli atti giuridici sopra proposti e senza aspettare i risultati delle misure da intraprendere nella seconda fase, la Commissione propone, a sostegno della propria iniziativa sulla qualità del trasporto marittimo, di esaminare con le imprese petrolifere le condizioni eventuali di un accordo di tipo volontaristico. Un tale accordo stabilirebbe alcuni principi in base ai quali le imprese petrolifere si impegnerebbero, ad esempio a:

- non trasportare il petrolio in naviglio di età superiore ai 15 anni a meno che la sua sicurezza sia stata comprovata da un'ispezione adeguata;
- operare in modo più trasparente per quanto riguarda le loro pratiche di noleggio di navi;
- contribuire al Fondo di risarcimento europeo di terzo livello a favore delle vittime di fuoriuscite di idrocarburi;
- accrescere l'efficacia dei loro sistemi privati di ispezione;
- definire le loro responsabilità nel noleggio di petroliere.

La Commissione riferirà sui risultati di queste discussioni al Consiglio dei Ministri dei Trasporti che si riunisce nell'ottobre 2000.

CONCLUSIONI

La Commissione propone al Parlamento europeo e al Consiglio:

- di adottare senza indugio le tre proposte di misure legislative allegate alla presente comunicazione,
- di formulare il proprio accordo sui principali orientamenti descritti nel secondo pacchetto di misure,
- di prendere atto della circostanza che la Commissione avvierà discussioni per la conclusione di accordi di natura volontaristica con l'industria petrolifera e riferirà in merito.

ALLEGATO 1-A

INCIDENTI RELATIVI A NAVIGLIO CISTERNIERO

Il presente allegato fornisce innanzitutto dettagli sull'incidente dell'ERIKA e presenta poi un breve resoconto degli incidenti gravi che hanno coinvolto petroliere nelle acque comunitarie e di alcuni altri considerati importanti in relazione al caso dell'ERIKA.

A. Il disastro della petroliera Erika - riassunto degli avvenimenti

1. L'incidente

L'ERIKA era partita da Dunkerque, diretta a Livorno (Italia), il 10 dicembre 1999 con un carico di circa 30 000 tonnellate di olio combustibile pesante. La nave era stata noleggiata dalla società petrolifera Total-Fina. Nel pomeriggio dell'11 dicembre, in prossimità della zona di separazione del traffico di Ushant, la nave cominciò a sbandare fortemente a tribordo, presumibilmente a causa di una fuoriuscita del carico nella cisterna di zavorra. Il capitano inviò un messaggio di pericolo che fu successivamente cancellato dopo il trasferimento di zavorra per correggere lo sbandamento. La nave cambiò rotta per rifugiarsi nel porto petrolifero di Donges (Francia).

La sera dell'11 dicembre sul ponte principale sopra la cisterna di zavorra n. 2 cominciarono ad apparire fessurazioni e lo sbandamento era aumentato. In condizioni atmosferiche in via di peggioramento, l'equipaggio cercò nuovamente di correggere lo sbandamento trasferendo zavorra e carico.

Nelle prime ore del 12 dicembre fu inviato un secondo messaggio di pericolo per segnalare che una parte del fasciame esterno era stata spazzata via. Le autorità francesi avviarono immediatamente un'operazione di ricerca e salvataggio. Verso le 6,45 iniziò l'evacuazione mediante elicottero dell'equipaggio. Poco dopo le 8, si aprì un varco a livello della cisterna di zavorra n. 2 e lo scafo si spezzò in due a 40 miglia nautiche a sud di Pointe de Penmarc'h. L'intero equipaggio fu portato in salvo.

I rimorchiatori cominciarono l'operazione di rimorchio delle due sezioni dello scafo lontano dalla costa ma le due sezioni affondarono il 13 dicembre.

2. Dettagli sulla nave

L'ERIKA era una petroliera monoscafo di 37 000 tonnellate di portata lorda, costruita in Giappone nel 1975, registrata a Malta dal 1993 e classificata dalla società di classificazione italiana RINA dopo il trasferimento dal Bureau Veritas nel giugno 1998. La petroliera, appartenente alla società maltese Tevere Shipping, era stata trasformata nel 1997 con cisterne di zavorra segreate.

Nei suoi 25 anni di servizio la nave aveva cambiato nome sette volte ed era stata classificata da quattro società di classificazione diverse. Prima di essere registrata a Malta aveva battuto bandiera della Liberia e del Giappone.

La base di dati SIRENAC creata a seguito del Protocollo di intesa di Parigi sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo mostra che l'ERIKA era stata sottoposta dal

novembre 1997 a quattro ispezioni. Pur essendo state segnalate alcune carenze, non furono rilevati problemi strutturali gravi.

Nel 1998 la società RINA effettuò un'ispezione speciale della nave in un cantiere del Montenegro a seguito della quale furono sostituite 100 tonnellate di acciaio nelle cisterne. Nel novembre 1999 (poco prima dell'incidente) un ispettore della società di classificazione RINA raccomandò di effettuare misure dello spessore sugli irrigidimenti longitudinali nelle cisterne di zavorra. Alla nave fu permesso di navigare, a condizione di completare le verifiche nel gennaio 2000.

3. Conclusioni preliminari

Il rapporto preliminare dell'inchiesta francese sull'incidente³² ha concluso che un'avaria strutturale grave aveva inizialmente provocato una fuoriuscita del carico tra le cisterne di carico e di zavorra che aveva reso necessario un trasferimento di peso a bordo per correggere il conseguente sbandamento. Più tardi, in condizioni meteorologiche sfavorevoli, lo scafo si era completamente spezzato a livello della cisterna di zavorra n. 2 provocando la rottura della nave in due.

4. Conseguenze dell'incidente

Alla notizia del naufragio dell'ERIKA e della conseguente minaccia di inquinamento, la Commissione europea attivò immediatamente il suo gruppo di emergenza e offerse alle autorità francesi i servizi della task force comunitaria di esperti sull'inquinamento da idrocarburi, assumendo a suo carico i costi. La Commissione fornì un agente di collegamento tra le autorità francesi e le navi estere che prestavano assistenza. La fuoriuscita iniziale, localizzata a circa 60 km a largo della costa francese (sud della Bretagna) è stata stimata a 10 000 tonnellate di olio combustibile pesante.

Le due metà della nave che si pensa contengano ancora circa 15 tonnellate di idrocarburi giacciono a 120 metri di profondità. Dopo l'affondamento, sono state osservate altre fuoriuscite di idrocarburi dal relitto e Total-Fina SA, proprietaria del carico, ha stipulato un accordo con il governo francese impegnandosi ad intervenire per evitare ulteriori fuoriuscite di idrocarburi dalle due metà della nave e finanziare direttamente tutte le ispezioni connesse nonché, se fattibile, le operazioni di rimozione degli idrocarburi dal relitto.

Il costo del danno totale provocato dall'incidente non è ancora noto, ma l'ufficio reclami installato a Lorient dagli assicuratori della nave (*Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.*) e il Fondo IOPC (*International Oil Pollution Compensation Fund*) 1992³³ ha già ricevuto varie richieste di risarcimento.

³² NAUFRAGE DU PETROLIER "ERIKA" pubblicato dal Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, 13.1.2000.

³³ Cfr. capitolo 2, paragrafo 5 per dettagli sui regimi di responsabilità e compensazione.

B. Altri incidenti con petroliere

Tra il gennaio 1992 e il marzo 1999 il totale delle perdite di navi mercantili (tutti i tipi) nel mondo è stato di 593 navi, per un totale di 8 milioni di tonnellate di portata lorda (tpl).

Tipo di nave	0-4 anni		5-9 anni		10-14 anni		15-19 anni		20-24 anni		25+		TOTALE	
	numero di navi	TPL x 1000	numero di navi	TPL x 1000	numero di navi	TPL x 1000	numero di navi	TPL x 1000	numero di navi	TPL x 1000	numero di navi	TPL x 1000	numero di navi	TPL x 1000
Petroliere (tutte)	-	-	2	280	2	42	13	985	35	1032	25	188	77	2527
Tutte le navi	10	100	11	343	50	611	114	2083	202	3424	206	1477	593	8037

Perdite di petroliere rispetto alle perdite totali di navi (di oltre 500 gt.)

Nello stesso periodo le perdite totali comunicate di petroliere (tutte le categorie) a livello mondiale sono state di 77 navi per un totale di 2,5 milioni di tpl. Le petroliere rappresentano soltanto il 13% del numero totale di perdite di navi. In termini però di tonnellaggio, l'impatto è maggiore in quanto gli incidenti con petroliere rappresentano in stazza lorda il 31% del tonnellaggio perduto a livello mondiale.

Dopo l'incaglio della **Torrey Canyon** sulla scogliera di Seven Stones al largo di Land's End nel 1967, nelle acque comunitarie si sono verificati diversi grandi incidenti che hanno provocato un grave inquinamento da idrocarburi. Tutti questi incidenti, ad eccezione di uno (il caso dell'ERIKA, che trasportava olio combustibile pesante) hanno coinvolto grandi petroliere che trasportavano petrolio greggio.

CAUSE

Gli incidenti con petroliere rientrano in diverse categorie principali:

Incaglio dovuto ad errore di navigazione o di pilotaggio (Sea Empress, Torrey Canyon, Aegean Sea)

Incaglio dovuto ad avaria meccanica (Amoco Cadiz, Braer)

Incendio ed esplosione durante le operazioni a bordo (Haven)

Collisione con un'altra nave, seguita da incendio/esplosione (British Trent)

Collisione con un'altra nave che ha provocato inquinamento (non vi è stato incendio)

Avaria strutturale (Betelgeuse, Mimosa, Erika).

GRANDI INCIDENTI CON PETROLIERE CHE HANNO PROVOCATO INQUINAMENTO NELLE ACQUE DELL'UE							
NOME	DATA	LUOGO	BANDIERA	TPL.(t)	FUORIUSCITA ³⁴ (t)	TIPO	CAUSA
TORREY CANYON	1967	Al largo di Land's End	Liberia	120000	119000	Greggio	Errore di navigazione - Incaglio
URQUIOLA	1976	La Coruña	Spagna	110000	100000	Greggio	Errore di navigazione - Incaglio
AMOCO CADIZ	1978	Al largo della Bretagna	Liberia	220000	223000	Greggio	Avaria del mezzo di governo - Incaglio
BETELGEUSE	1979	Bantry Bay (Irlanda)	Francia	115000	44000	Greggio	Avaria allo scafo durante le operazioni di scarico. Corrosione delle cisterne di zavorra
HAVEN	1991	Al largo di Genova	Cipro	232163	144000	Greggio	Incendio e esplosione
AEGEAN SEA	1992	La Coruña	Grecia	114000	74000	Greggio	Incaglio e esplosione - Errore umano
BRAER	1993	Isole Shetland	Liberia	84700	85000	Greggio	Avaria del motore - Incaglio - Competenza dell'equipaggio
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven	Liberia	147000	72000	Greggio	Errore di navigazione - Incaglio
ERIKA	1999	Al largo della Bretagna	Malta	37000	10000+	Olio combustibile pesante	Nave spezzata in due - affondamento

Incidenti gravi con petroliere che hanno provocato inquinamento nelle acque dell'UE

TORREY CANYON

La **Torrey Canyon** era una petroliera di 120 000 tonnellate di stazza lorda battente bandiera della Liberia che si incagliò negli scogli di Seven Stones tra Land's End e le Isole Scilly il 18 marzo 1967 provocando la fuoriuscita di 119 000 tonnellate di petrolio greggio e un grave inquinamento lungo le coste dell'Inghilterra sudoccidentale e della Francia settentrionale. La causa principale dell'incaglio fu un errore umano di navigazione. L'incidente portò all'adozione di regolamenti molto più severi per le petroliere, contenuti nella Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) dell'IMO.

³⁴ Fonte delle cifre sull'inquinamento: ITOFF.

URQUIOLA

Il 12 maggio 1976 la petroliera **Urquiola** entrando nel porto della Coruña urtò contro un oggetto sommerso. A causa della fuoriuscita del carico, fu ordinato alla nave di uscire dal porto, dato il rischio di incendio ed esplosione. Mentre erano in corso le operazioni di rimorchio fuori dal porto, la nave si incagliò nuovamente con danni supplementari ed esplose due ore dopo causando la morte del capitano. In totale vi fu una fuoriuscita di 100 000 tonnellate di idrocarburi. La causa iniziale dell'incidente fu un errore di navigazione aggravato durante i tentativi di rimorchiare la nave fuori dal porto.

BETELGEUSE

L'8 gennaio 1979 la petroliera francese **Betelgeuse**, di proprietà di Total esplose mentre stava scaricando petrolio greggio nella baia di Bantry in Irlanda. L'inchiesta ufficiale concluse che la causa dell'esplosione era la frattura dello scafo esposto a sollecitazioni eccessive durante le operazioni di carico. Un altro grande fattore concomitante fu la forte corrosione delle pareti di acciaio nelle cisterne di zavorra. I proprietari furono biasimati per non aver sostituito i rinforzi longitudinali fortemente corrosi in occasione della seconda ispezione speciale della nave. La società di classificazione era Bureau Veritas.

AMOCO CADIZ

Il 17 marzo 1978 la nave **Amoco Cadiz** battente bandiera della Liberia si incagliò sulla costa nordoccidentale della Bretagna perdendo l'intero suo carico di 223 000 tonnellate di petrolio greggio. La petroliera aveva perso la capacità di governo in condizioni di cattivo tempo e si incagliò mentre si cercava di rimorchiarla e successivamente si spezzò in due. Anche questa volta la causa principale era l'errore umano associato ad un'avaria tecnica. Da allora sono state modificate le normative sul mezzo di governo.

HAVEN

L'11 aprile 1991 la petroliera **Haven**, di 232 163 tonnellate, battente bandiera cipriota caricata in parte con petrolio greggio esplose al largo di Genova, apparentemente durante le operazioni di pompaggio. L'esplosione spezzò la nave in tre parti provocando un grande incendio e la fuoriuscita di circa 74 000 tonnellate di petrolio greggio, gran parte delle quali furono consumate nell'incendio. L'incidente produsse dei morti.

AEGEAN SEA

Il 3 dicembre 1992 mentre si avvicinava alla Coruña (Spagna), la nave mista OBO (*ore-bulk-oil*) **Aegean Sea** di 114 000 tonnellate, battente bandiera greca, che trasportava 80 000 tonnellate di petrolio greggio, in condizioni di cattivo tempo si incagliò sulle rocce. Il pilota si apprestava a salire a bordo quando la nave si incagliò. L'impatto provocò uno spacco nello scafo causando una fuoriuscita di circa 74 000 tonnellate di petrolio che si incendiarono e la nave esplose. Essendo una nave OBO, la **Aegean Sea** era a doppio scafo. Anche questa volta la causa dell'incidente fu un errore umano di navigazione in cattive condizioni meteorologiche.

BRAER

Nel gennaio 1993 la nave **Braer** battente bandiera della Liberia, in viaggio dalla Norvegia verso Montreal ebbe un'avarìa nella sala macchine, 10 miglia a sud delle Isole Shetland (Regno Unito). L'avarìa era dovuta alla contaminazione del combustibile causata dall'acqua marina penetrata attraverso le condutture di sfiato nelle cisterne che erano state danneggiate da tubazioni di ricambio in acciaio non fissate correttamente sul ponte. La nave si incagliò nella zona delle Shetland in condizioni di cattivo tempo il 5 gennaio perdendo l'intero carico di 84 700 tonnellate di petrolio greggio. I tentativi di rimorchiare la petroliera prima che si incagliasse non dettero risultati.

SEA EMPRESS

Anche la nave **Sea Empress** battente bandiera della Liberia si incagliò all'entrata di Milford Haven il 15 febbraio 1996 con il pilota a bordo. La nave, un monoscafo di tre anni, trasportava 131 000 tonnellate di petrolio greggio. I gravi danni dello scafo provocarono la fuoriuscita di circa 72 000 tonnellate di petrolio e un vasto inquinamento lungo la costa sud del Galles.

L'incidente fu dovuto principalmente ad un errore di navigazione durante le operazioni di pilotaggio della nave nel porto e ad una mancanza di informazioni sulle correnti di marea prevalenti. L'inchiesta rivelò anche carenze nella gestione del porto e nelle operazioni dopo l'incidente.

Altri incidenti importanti con petroliere

EXXON VALDEZ

La **Exxon Valdez** si incagliò a Prince William Sound, Alaska, il 24 marzo 1989.

L'incidente provocò la fuoriuscita di 37 000 tonnellate di petrolio greggio. Pur non essendo la più grande marea nera registrata è però considerata una delle più nefaste per l'ambiente a causa della natura della zona. La causa principale dell'incaglio fu attribuita ad un errore di navigazione. L'incidente indusse gli Stati Uniti ad adottare nel 1990 l'*Oil Pollution Act* (OPA 90), una legge che stabilì requisiti molto più rigorosi per le petroliere in navigazione nelle acque degli Stati Uniti.

BRITISH TRENT

Il 3 giugno 1993 la petroliera di 25 147 tonnellate **British Trent**, registrata nelle Bermuda, entrò in collisione al largo della costa belga in condizioni di fitta nebbia con la portarinfuse **Western Winner** battente bandiera panamense. La petroliera si incendiò facendo esplodere il suo carico di benzina senza piombo che in maggior parte fu consumato dal fuoco e vi furono dei morti. L'incidente non causò inquinamento. La collisione fu dovuta ad un errore di navigazione in condizioni di visibilità ridotta.

BORGA

La **Borga** era una petroliera nuova a doppio scafo. Il 29 ottobre 1995 si incagliò mentre entrava con il pilota a bordo a Milford Haven (Regno Unito). La nave trasportava 112 180 tonnellate di petrolio greggio. Malgrado l'avaria dello scafo non vi fu inquinamento e dopo aver scaricato 8 500 tonnellate in un'imbarcazione di alleggio, fu ripristinata la galleggiabilità.

La causa principale dell'incidente fu un errore di navigazione durante le manovre in un canale stretto.

Questo incidente è stato citato per sostenere l'argomento secondo cui le petroliere a doppio scafo presentano un rischio di inquinamento minore anche se va ricordato che la *Aegean Sea*, a sua volta a doppio scafo, si incendiò ed esplose dopo l'incaglio.

MIMOSA

L'11 gennaio 1995 la nave cisterna ULCC (*ultra large cargo carrier*) **Mimosa** di 300 000 tonnellate di stazza lorda battente bandiera liberiana registrò una grave avaria strutturale mentre navigava carica al largo della Scozia. In condizioni di mare moderato, una grande sezione del fasciame esterno dello scafo si staccò producendo un grande foro nella cisterna di zavorra del gavone di prua.

La nave, di 18 anni, era classificata da DNV e aveva superato le procedure di ispezione del noleggiatore. Il carico fu trasferito su un'altra petroliera e la nave proseguì per il Portogallo per le riparazioni. L'incidente non provocò inquinamento.

NAKHODKA

Nel gennaio 1997 la petroliera russa **Nakhodka** di 20 471 tonnellate di stazza lorda si spezzò al largo della costa giapponese in condizioni di cattivo tempo. La nave trasportava olio combustibile pesante e provocò il più grave inquinamento registrato in Giappone. L'inchiesta appurò che l'incidente era dovuto all'età avanzata della nave e ad una cattiva manutenzione dello scafo, fortemente corrosivo. L'incidente indusse il Giappone a proporre che l'IMO anticipasse le date per il disarmo delle petroliere monoscafo. Recentemente in sede IMO, il Giappone ha sottolineato la somiglianza tra questo incidente e quello dell'ERIKA.

VOLGONEFT 248

Il 29 dicembre 1999 la petroliera russa **Volgoneft 248** si incagliò in condizioni di cattivo tempo e si spezzò al largo di Istanbul provocando la fuoriuscita di 1 300 tonnellate di olio combustibile pesante. La nave aveva 25 anni ed era apparentemente assegnata al cabotaggio stagionale in condizioni di tempo buono.

ALLEGATO 1-B

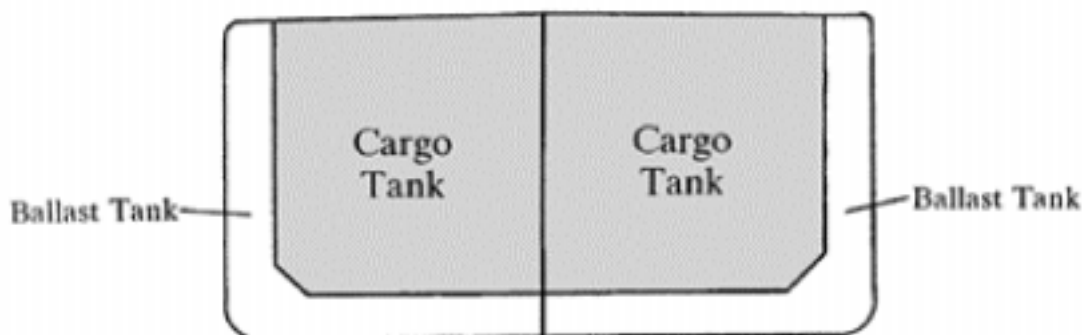
Petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente

Sono state proposte varie soluzioni progettuali per ridurre il rischio di inquinamento in caso di incidente. L'attenzione internazionale si concentra sempre di più su tre tipi principali: petroliera a doppio scafo, petroliera "Mid-deck" e petroliera "Coulombi Egg". Qui di seguito, per ciascuno di questi tipi è mostrata una sezione trasversale tipica.

Petroliera a doppio scafo

Ballast Tank = cisterna di zavorra

Cargo Tank = cisterna di carico

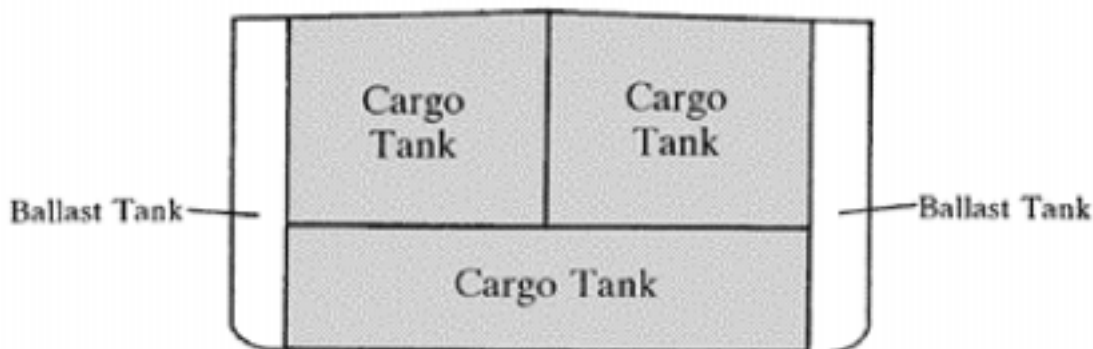


In questo tipo di navi si cerca di evitare la fuoriuscita di idrocarburi, in caso di incaglio o collisione, circondando la cisterna di carico in tutta la sua lunghezza con uno spazio vuoto largo 2 o 3 metri che separa le cisterne di carico dal rivestimento esterno della nave. Una fuoriuscita di petrolio può verificarsi soltanto in caso di rottura dei due rivestimenti.

Petroliera "Mid-deck"

Ballast Tank = cisterna di zavorra

Cargo Tank = cisterna di carico



Come alternativa alla progettazione a doppio scafo, le petroliere possono incorporare il concetto "Mid-deck" in base al quale la pressione all'interno della cisterna di carico non supera la pressione idrostatica esterna dell'acqua. Le petroliere costruite secondo questa configurazione hanno doppie pareti su tutta la lunghezza della cisterna di carico con uno spazio vuoto largo 4-5 metri che separa le cisterne di carico dal rivestimento esterno della

nave. Non esiste un doppio fondo e il carico è direttamente a contatto con il guscio di fondo. Le cisterne di carico sono però separate orizzontalmente da un ponte a tenuta stagno agli idrocarburi. L'altezza cui deve situarsi questo ponte o pavimento orizzontale stagno è calcolata in modo che in caso di danno al fondo della nave, la pressione esterna esercitata dall'acqua superi la pressione degli idrocarburi nelle cisterne di carico inferiori in modo da contenere il petrolio all'interno della nave.

Petroliera "Coulombi Egg"

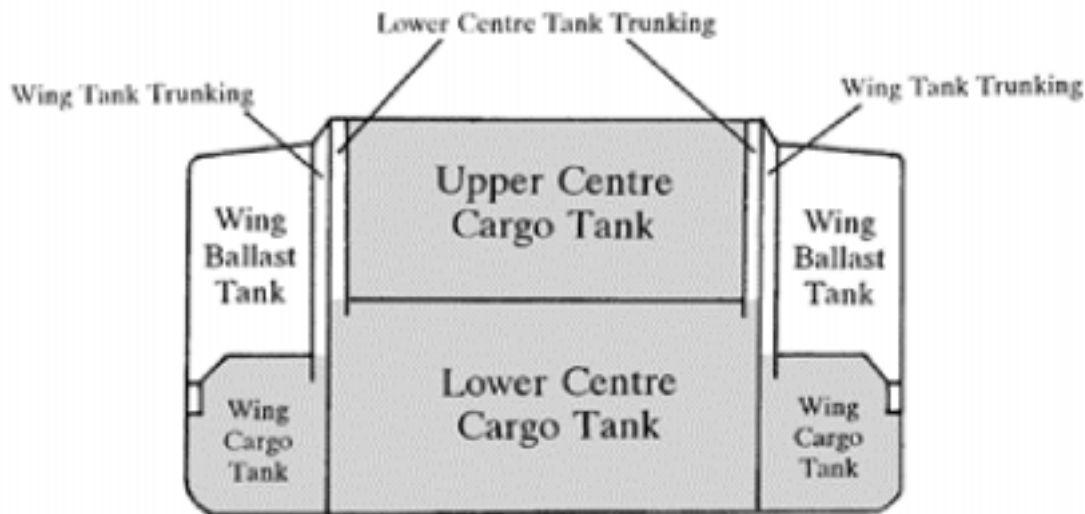
Lower Centre Tank Trunking = collettore della cisterna centrale inferiore

Wing Tank Trunking = collettore della cisterna laterale

Wing Ballast tank = cisterna di zavorra laterale

Upper Centre Cargo Tank = cisterna di carico centrale superiore

Lower Centre Cargo Tank = cisterna di carico centrale inferiore



A prima vista questa configurazione sembra essere una variante del tipo "Mid-deck" ma vi sono tre differenze importanti. Innanzitutto la larghezza delle cisterne laterali è superiore del 50% circa; in secondo luogo le cisterne laterali sono divise orizzontalmente in cisterne superiori e inferiori con le cisterne laterali destinate al carico e, in terzo luogo le cisterne laterali superiori non hanno soltanto la funzione di zavorra, ma anche quella di "cisterne di emergenza". Una petroliera con la configurazione "Coulombi Egg" ha un sistema di emergenza per il trasferimento del carico che consente di convogliare gli idrocarburi dalle cisterne di carico danneggiate nelle cisterne laterali superiori vuote non danneggiate riducendo così al minimo la fuoriuscita di idrocarburi in mare in caso di collisione o incaglio. Il sistema sfrutta il fatto che la pressione esterna esercitata dal mare contro la nave a carico è superiore alla pressione della colonna di idrocarburi contenuti nelle cisterne di carico danneggiate e quindi gli idrocarburi nelle cisterne di carico danneggiate sono spinti nelle "cisterne di emergenza".

Nota: secondo gli Stati Uniti la configurazione "Coulombi Egg" non è equivalente a quella a doppio scafo e le petroliere di questo tipo non sono autorizzate ad entrare nei porti degli Stati Uniti.

PROPOSTE LEGISLATIVE

PROPOSTA LEGISLATIVA I

Proposta

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)

RELAZIONE

Il naufragio dell'ERIKa ha posto in luce varie carenze del regime attuale di controllo da parte dello Stato di approdo. Infatti le varie ispezioni effettuate sull'ERIKa da alcuni anni, sia nel quadro del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo che da parte delle società di classificazione o dei sistemi privati di ispezione delle varie imprese petrolifere, non avevano consentito di individuare le carenze che sono state ritenute all'origine del sinistro.

Dopo l'adozione della direttiva 95/21/CE sono state avviate iniziative rilevanti, in particolare nell'ambito del Protocollo d'intesa di Parigi sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, al fine di migliorare l'uniformità e l'efficacia delle procedure di ispezione. Tuttavia non si può non constatare che nella Comunità sussistono ancora importanti disparità e che le navi che presentano un elevato rischio per l'ambiente non sono oggetto di un'attenzione sufficientemente accurata al momento dei loro scali nei porti europei.

Tra le ragioni che hanno indotto la Commissione a proporre una modifica della direttiva figurano le seguenti constatazioni:

- la soglia del 25% di ispezioni di navi singole fissata dalla direttiva non risulta sempre rispettata da numerosi Stati membri,
- il sistema del fattore di priorità previsto dal Protocollo di Parigi e reso obbligatorio dalla direttiva risulta applicato in modo insoddisfacente,
- l'esame dei verbali delle ispezioni effettuate prima dell'incidente dell'ERIKa fornisce elementi comprovanti che le ispezioni estese realizzate in ottemperanza alla direttiva non risultano sempre effettuate con il rigore necessario. Inoltre non è stato possibile verificare in quale misura sono stati rispettati gli orientamenti figuranti nell'allegato V e quali controlli sono stati condotti di fatto.

Di conseguenza la Commissione propone una serie di misure destinate a migliorare ed a rafforzare il regime delle ispezioni di cui alla direttiva relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.

Sono proposte le seguenti modifiche:

1. Bando dalle acque europee delle navi identificate come particolarmente carenti rispetto alle norme

La Commissione ritiene inaccettabile che alcune navi, i cui precedenti dimostrano la loro manifesta pericolosità per la sicurezza in mare e l'ambiente marino, continuino a frequentare le acque della Comunità. Una situazione di questo tipo può essere percepita dall'opinione pubblica solo come dimostrazione dell'inefficacia dei controlli praticati dagli Stati di approdo a bordo delle navi.

Secondo la Commissione è necessario inviare un messaggio chiaro e forte nei confronti degli operatori di queste navi, ma anche di tutti coloro, in particolare gli Stati di bandiera o le società di classificazione, che per effetto del loro comportamento o della loro inazione contribuiscono a far correre rischi considerevoli per la sicurezza e l'ambiente marino.

Di conseguenza la Commissione propone di bandire queste navi dall'Unione europea. Le navi in questione sono quelle che fanno parte delle categorie a rischio di cui all'articolo 7 ed all'allegato V della direttiva³⁵. Tra le navi che hanno un'età superiore a 15 anni, quelle che possono essere considerate in situazione di recidiva (oggetto di fermo più di due volte nei due ultimi anni) e che battono bandiera di uno Stato iscritto nella "lista nera" dei fermi compilata nel quadro del Protocollo di Parigi, non dovrebbero più essere ammesse nei porti della Comunità.

La Commissione ha elaborato alcuni orientamenti per l'applicazione di questa misura specificando le procedure applicabili per la decisione di bando e prevedendo altresì la possibilità di revocare tale decisione quando può essere fornita la dimostrazione che la nave non presenta più rischi per la sicurezza e l'ambiente. La Commissione pubblicherà a cadenza semestrale l'elenco delle navi bandite.

2. Introduzione di un obbligo di ispezione delle navi che presentano un rischio elevato per la sicurezza marittima e l'ambiente marino

Nella direttiva 95/21/CE in vigore non è previsto l'obbligo di ispezione di una nave. Di fatto, a prescindere dal pericolo potenziale dovuto ad una nave, la decisione di procedere alla sua ispezione è inizialmente sempre basata su una selezione preliminare effettuata da un ispettore dello Stato di approdo e basata sulle sue valutazioni professionali. Il fattore di priorità introdotto con modifica del 19 giugno 1998 nella direttiva costituisce un passo importante verso l'armonizzazione dei criteri di selezione. Tuttavia la Commissione ritiene che in alcuni casi il margine di manovra dell'ispettore nella selezione delle navi da sottoporre ad ispezione vada considerevolmente ridotto se si vuole pervenire ad una reale uniformità ed efficacia delle pratiche.

La Commissione propone dunque di introdurre un obbligo di ispezione nei casi seguenti:

- (a) – quando il fattore di priorità supera un certo valore.

Il sistema di selezione posto in essere dalla direttiva e dal Protocollo di Parigi non funziona in modo completamente soddisfacente. Le navi il cui fattore di priorità è al livello massimo nella pratica non sono sistematicamente oggetto della priorità massima.

La Commissione propone di includere nell'articolo 5 un obbligo specifico di ispezionare sistematicamente le navi il cui fattore di priorità è superiore a 50 punti secondo la procedura determinata dal Protocollo di Parigi in occasione di ogni scalo effettuato in un porto dell'Unione europea. Il valore di 50 corrisponde a navi che presentano un rischio elevato. Tuttavia, secondo stime effettuate nell'ambito del Protocollo di Parigi, e basate sul numero di navi sottoposte ad ispezione nel 1999, la percentuale di navi interessate dovrebbe

³⁵ L'allegato V della direttiva prevede un sistema di ispezione estesa per alcune categorie di navi (petroliere, gasiere e chimichiere e portarinfuse di età superiore ad un certo limite, nonché navi passeggeri).

corrispondere a meno del 2,5% delle navi censite dalla base di dati Sirenac del Protocollo di Parigi³⁶.

(b) – quando le navi interessate sono classificate in una categoria di navi che motivano un'ispezione estesa.

Le disposizioni della direttiva relative al regime di ispezione estesa delle navi che presentano rischi lasciano un margine eccessivo di manovra per quanto riguarda la decisione di procedere alla loro ispezione nonché l'oggetto dell'ispezione stessa. Inoltre gli eventi di poco tempo fa hanno dimostrato che le carenze strutturali relative ad alcuni tipi di navi, in particolare le petroliere, possono provocare incidenti le cui conseguenze sull'ambiente sono drammatiche. Senza rimettere in causa la responsabilità fondamentale delle società di classificazione per quanto riguarda l'individuazione di tali carenze, è importante che le autorità dello Stato di approdo si dotino di strumenti per valutare le buone condizioni strutturali della nave (per quanto riguarda in particolare la corrosione delle cisterne).

Di conseguenza la Commissione propone di modificare il regime delle ispezioni estese delle navi di cui all'articolo 7 ed all'allegato V della direttiva ai punti seguenti:

- L'articolo 7 è modificato in modo da prescrivere chiaramente un obbligo di ispezione delle navi in questione. Di conseguenza, non appena una di queste navi fa scalo in uno dei porti dell'Unione europea dopo un periodo di 12 mesi, deve obbligatoriamente essere soggetta ad un'ispezione estesa. La regola in vigore in base alla quale nell'intervallo la nave può essere soggetta ad un'ispezione normale o ad un'ispezione più dettagliata resta d'applicazione. La soglia del 25% di cui all'allegato V vale comunque per le ispezioni estese condotte nel quadro dell'articolo 7 (nonché per le altre ispezioni previste dalla direttiva).
- Gli orientamenti non obbligatori contenuti nella direttiva divengono obbligatori: l'ispezione dovrà quantomeno effettuare i controlli generali o specifici per le categorie di navi considerate. Tuttavia la proposta prevede la possibilità di non procedere a taluni controlli se non sono materialmente fattibili (ad esempio ispezione delle cisterne di una petroliera carica) o se tali controlli rischiano di provocare particolari pericoli (ad esempio esplosione) per la nave, il suo equipaggio o il porto.
- Per quanto riguarda le petroliere (punto 2 dell'allegato V-B in vigore), l'ispezione esamina le condizioni strutturali soltanto controllando il rapporto di visita. Secondo la Commissione è indispensabile che gli aspetti strutturali costituiscano oggetto di una verifica che vada oltre i documenti di bordo e comporti un'osservazione visiva diretta da parte dell'ispettore delle condizioni strutturali della nave. Tuttavia, poiché

³⁶

Sirenac, gestita dal Centre Administratif des Affaires Maritimes di Saint-Malo (Francia) con sede a Saint-Malo, è una base di dati che raccoglie le informazioni relative alle ispezioni effettuate dai paesi membri del Protocollo di Parigi.

le cisterne del carico non sono in genere accessibili durante lo scalo, l'ispettore dovrà procedere ad un'osservazione visiva di almeno una delle cisterne di zavorra per ricavarne un'impressione generale sul suo eventuale grado di corrosione. Quando la nave non è provvista di cisterne di zavorra, l'ispettore dovrà cercare di procedere ad una valutazione di questo tipo basandosi su qualsiasi cisterna o spazio vuoto appropriato, in linea di principio accessibile.

- È prescritto un obbligo di prenotazione (nuovo punto B nell'allegato V) per agevolare l'ulteriore attuazione dell'ispezione dopo l'approdo della nave. In effetti un'ispezione estesa comporta in linea di massima un lavoro preventivo di preparazione. L'armatore o il comandante saranno obbligati a notificare direttamente all'ispettore, 48 ore prima dell'approdo (o dal porto di partenza) un certo numero di informazioni operative (ad esempio durata dello scalo, situazione delle cisterne di zavorra e di carico, operazioni previste durante lo scalo, ecc.).
- Per quanto riguarda in modo specifico le petroliere, l'età dalla quale dovranno essere effettuate le ispezioni estese (attualmente 20 anni o 25 anni secondo il tipo di petroliera, in funzione delle date di disarmo progressivo stabilite dalla Convenzione Marpol alla regola 13 G) sarà abbassata a 15 anni. Le petroliere interessate sono quelle monoscafo, a prescindere dal fatto che siano dotate o meno di cisterne di zavorra segregate.

3. Seguito dato ai risultati delle ispezioni:

Il seguito dato alle ispezioni nei vari porti non risulta ottimale. In particolare è estremamente difficile, sulla base delle informazioni riportate dal sistema Sirenac, determinare quali parti della nave sottoposte ad ispezione siano state oggetto di un controllo nel o nei porti precedenti. Di conseguenza l'autorità responsabile dell'ispezione in un dato porto rischia di procedere all'ispezione delle parti della nave che già erano state oggetto di controllo nel porto precedente. Onde evitare la possibilità di tali doppioni e ottimizzare il rapporto costo-efficacia globale del sistema di controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, la Commissione propone di rendere obbligatoria l'indicazione nel rapporto di ispezione (un esemplare del quale è conservato a bordo e deve essere esaminato dall'ispettore del successivo porto di ispezione) delle parti della nave che sono già state oggetto di ispezione.

4. Informazione dello Stato di bandiera e delle società di classificazione

In base all'attuale regime della direttiva 95/21/CE, lo Stato di bandiera e le società di classificazione non sono informati dalle autorità responsabili delle ispezioni dello Stato di approdo se non in caso di fermo della nave. Tuttavia la trasmissione delle informazioni al termine di ciascuna ispezione sarebbe estremamente utile per consentire un seguito più efficace dell'evoluzione (e dell'eventuale deterioramento) delle condizioni della nave da parte dell'amministrazione dello Stato di bandiera o da parte della società di classificazione che opera a suo nome. Di conseguenza la Commissione propone di modificare l'articolo 8 della direttiva al fine di prevedere la comunicazione di una copia del rapporto di ispezione allo Stato di bandiera o alla società di classificazione interessata.

5. Controllo dei documenti di garanzia finanziaria che coprono il rischio di inquinamento

Come posto in evidenza dall'incidente dell'ERIKKA, le petroliere possono provocare danni considerevoli in caso di spandimento di idrocarburi ed è quindi importante che tali rischi siano adeguatamente assicurati. La Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni provocati da inquinamento da idrocarburi del 1969, modificata dal Protocollo del 1992, prescrive che il proprietario di una nave registrata in uno Stato che aderisce alla Convenzione e che trasporta oltre 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria per coprire la propria responsabilità per danni da inquinamento. La Commissione propone di aggiungere questi documenti all'elenco dei certificati verificati dagli ispettori figurante nell'allegato II della direttiva. La loro assenza va considerata atta a giustificare un'ispezione più dettagliata della nave e costituisce motivo di fermo.

6. Trasparenza delle informazioni relative alle navi sottoposte ad ispezione o a fermo in ottemperanza alla direttiva

L'articolo 15 della direttiva è in particolare inteso a dare pubblicità ad un certo numero di informazioni relative alle navi sottoposte a fermo nei porti dell'Unione europea ed a sanzionare in tal modo il comportamento degli operatori cui incombe una parte della responsabilità per mancata osservanza delle norme di sicurezza. La direttiva esistente prevede dunque la pubblicazione del nome dell'operatore della nave e della società di classificazione. Tuttavia altri soggetti contribuiscono al persistere dell'impiego di navi che non sono conformi alle norme. Trattasi in particolare dei proprietari del carico che decidono di noleggiare una nave: se esistono armatori compiacenti, esistono però anche noleggiatori poco attenti alla qualità delle navi che prendono a noleggio.

Un altro obiettivo della norma è quello di fornire ai soggetti incaricati di assumere le decisioni (noleggiatori, assicuratori, ecc.), nonché ai cittadini europei un'immagine più completa e più leggibile delle ispezioni che sono effettuate nei porti della Comunità. A tale titolo è importante rendere disponibili elementi supplementari di informazione relativi alle visite più approfondite, sia da parte delle autorità dello Stato di approdo (ispezioni estese ex articolo 7) che da parte delle società di classificazione (visite speciali). È altresì necessario che siano fornite informazioni sul seguito dato dalle autorità dello Stato di approdo e dalle società di classificazione ad un fermo imposto ai termini della direttiva.

Di conseguenza viene proposta la pubblicità per le seguenti informazioni:

- identità del noleggiatore e tipo di noleggio (a viaggio o a tempo). Questo obbligo riguarda soltanto le navi che trasportano carichi rappresentati da sostanze liquide o solide alla rinfusa. In effetti, nel caso di merci trasportate in colli, l'identificazione delle varie parti in questione susciterebbe problemi pratici eccessivi;
- informazioni sull'ultima ispezione estesa effettuata a titolo di controllo dallo Stato di approdo e dell'ultima "visita speciale" effettuata da una società di classificazione;
- indicazione delle misure adottate a seguito di fermo (termini assegnati per effettuare le riparazioni, ecc.) sia da parte delle autorità portuali che da parte delle società di classificazione.

7. Seguito dell'applicazione della direttiva e valutazione dei risultati realizzati dagli Stati membri

La direttiva 95/21/CE prevede all'articolo 17 l'obbligo per gli Stati membri di fornire una certa quantità di dati relativi al numero di ispettori destinati al controllo delle navi ed al numero delle singole navi approdate nei loro porti in un anno rappresentativo.

Se tali dati consentono alla Commissione di verificare l'osservanza della soglia del 25% di ispezioni stabilita all'articolo 5, paragrafo 1, non sono però sufficienti a darle modo di effettuare un esame approfondito della corretta applicazione delle disposizioni della direttiva, cui essa è tenuta in virtù del trattato, e di avviare, se necessario, le procedure di infrazione avverso gli Stati membri inadempienti. Di conseguenza le pratiche eventualmente lassiste in alcuni porti della Comunità non sono individuate ed i rischi di livelli disparati di sicurezza e di distorsioni della concorrenza tra porti sussistono.

La Commissione propone dunque di aumentare la frequenza di trasmissione dei dati (ogni anno, invece di ogni tre anni come prescrive l'attuale direttiva) e di allungare l'elenco delle informazioni trasmesse alla Commissione. Viene aggiunto alla direttiva un nuovo allegato in virtù del quale gli Stati membri dovranno fornire alla Commissione dati analitici relativi ai movimenti delle navi nei porti e classificati in base a vari criteri (età, bandiera, dimensioni, ecc.).

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione³⁷,

visto il parere del Comitato economico e sociale³⁸,

visto il parere del Comitato delle regioni³⁹,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴⁰,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 95/21/CE istituisce nella Comunità europea un controllo delle navi ad opera dello Stato di approdo basato su procedure uniformi di ispezione e di fermo.
- (2) È necessario tener conto delle modifiche delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) già in vigore, nonché degli sviluppi intervenuti nell'ambito del Protocollo di intesa di Parigi.
- (3) Alcune navi presentano a causa della loro età, della loro bandiera e dei loro precedenti un rischio manifesto per la sicurezza in mare e per l'ambiente marino. È opportuno dunque rifiutare l'accesso di queste navi ai porti della Comunità, a meno di comprovare che possono essere operate senza pericoli nelle acque della Comunità. Devono essere stabiliti orientamenti per precisare le procedure applicabili al provvedimento di rifiuto di accesso ed alla revoca del rifiuto di accesso. L'elenco delle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità deve essere pubblicato e visualizzato dal sistema di informazione Sirenac.

³⁷ GUC del , pag. .

³⁸ GUC del , pag. .

³⁹ GUC del , pag. .

⁴⁰ GUC del , pag. .

- (4) Le navi che presentano un fattore prioritario elevato costituiscono un rischio particolarmente grave di incidenti o di inquinamento che giustifica la necessità di prevederne l'ispezione a ciascuno scalo in un porto della Comunità.
- (5) Anche le categorie di navi elencate nell'allegato V presentano un rilevante rischio di incidenti o di inquinamento a partire da una certa età. L'ampia discrezionalità conferita all'autorità responsabile delle ispezioni di selezionare o meno tali navi per un'ispezione estesa non consente di ottenere un'applicazione uniforme delle pratiche che è necessaria in ambito comunitario. È di conseguenza indispensabile rendere obbligatoria l'ispezione di queste navi.
- (6) Il contenuto delle ispezioni estese oggetto degli orientamenti stabiliti all'allegato V, parte B può variare considerevolmente in funzione dei poteri discrezionali dell'autorità d'ispezione. È di conseguenza indispensabile rendere tali orientamenti obbligatori. Tuttavia è opportuno prevedere una deroga quando l'effettuazione di un'ispezione su tali navi, in particolare tenuto conto dello stato delle cisterne di carico della nave o dei vincoli operativi connessi alle operazioni di carico o di scarico, non è possibile o può comportare rischi eccessivi per la sicurezza della nave e del suo equipaggio, nonché per la sicurezza all'interno del porto.
- (7) Le carenze strutturali che riguardano una nave possono aggravare il rischio di incidente in mare. Quando si tratta di una nave che trasporta carichi di idrocarburi alla rinfusa, questi incidenti possono avere conseguenze catastrofiche per l'ambiente. È opportuno che l'autorità responsabile delle ispezioni proceda ad un esame visivo delle parti accessibili della nave per individuare eventualmente un'eccessiva corrosione ed adottare le misure di accompagnamento che si impongono, in particolare per quanto riguarda le società di classificazione responsabili della qualità delle navi sotto il profilo delle strutture.
- (8) Un'ispezione estesa basata sulla verifica obbligatoria di un certo numero di elementi della nave comporta tempi ed un'organizzazione notevoli. È opportuno agevolare la preparazione dell'ispezione aumentandone in tal modo l'efficacia. A questo fine il comandante o l'operatore di qualsiasi nave che intende approdare in un porto della Comunità devono notificare un certo numero di informazioni di carattere operativo.
- (9) Tenuto conto dei rischi di grave inquinamento suscitati dalle petroliere, nonché del fatto che la grande maggioranza delle carenze che comportano il fermo riguarda navi di età superiore ai 15 anni, occorre applicare il regime delle ispezioni estese alle petroliere a partire dall'età di 15 anni.
- (10) Il ruolo crescente del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo nella lotta contro le pratiche di livello inferiore alle norme comporta un aumento globale dei compiti degli ispettori. È quindi richiesto un impegno assolutamente particolare per evitare le ispezioni inutili e migliorare le informazioni degli ispettori sul contenuto delle ispezioni effettuate nei porti precedenti. A tal fine il rapporto di ispezione redatto dall'ispettore al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa deve comportare l'indicazione delle parti della nave che sono state oggetto dell'ispezione. L'ispettore del porto successivo al quale approda la nave potrà così tener conto di queste informazioni ed eventualmente decidere di non procedere all'ispezione di una parte della nave quando non è stata constatata alcuna carenza al momento della precedente ispezione.

- (11) L'amministrazione dello Stato di bandiera di una nave sottoposta ad ispezione o la società di classificazione interessata deve disporre delle informazioni sul risultato dell'ispezione al fine di garantire un seguito più efficace dell'evoluzione ed eventualmente del deterioramento delle condizioni della nave per adottare, quando si è ancora in tempo, i provvedimenti necessari di riparazione.
- (12) Un inquinamento accidentale da idrocarburi può provocare danni considerevoli all'ambiente ed all'economia della regione interessata. È dunque opportuno verificare che le petroliere che approdano nei porti dell'Unione europea beneficino di un'adeguata copertura di questi rischi. In occasione di ciascuna ispezione di una petroliera che trasporta oltre 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa, l'ispettore deve verificare la presenza a bordo di un'assicurazione od altra garanzia finanziaria che copra i danni da inquinamento, conformemente alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni provocati da inquinamento da idrocarburi del 1969, modificata dal Protocollo del 1992.
- (13) La trasparenza delle informazioni relative alle navi sottoposte ad ispezione ed a fermo costituisce un elemento essenziale di qualsiasi politica intesa a dissuadere dall'impiego di navi che non soddisfano alle norme di sicurezza. Occorre pertanto completare l'elenco delle informazioni pubblicate con l'identità del noleggiatore della nave. Converrebbe altresì fornire al pubblico informazioni più complete e più chiare sulle ispezioni e sui fermi effettuati nei porti dell'Unione europea. Trattasi in particolare delle informazioni relative alle visite più approfondite effettuate a bordo delle navi tanto ad opera delle autorità dello Stato di approdo che delle società di classificazione, nonché di un'illustrazione del seguito dato dalle autorità dello Stato di approdo o dalle società di classificazione interessate ad un fermo pronunciato in virtù della direttiva.
- (14) L'individuazione dei casi di non corretta applicazione della direttiva o eventualmente delle pratiche lassiste seguite in alcuni porti della Comunità è essenziale per evitare il rischio di livelli disparati di sicurezza e di distorsioni della concorrenza tra porti e regioni dell'Unione europea. A tal fine la Commissione deve disporre di informazioni più analitiche, relative in particolare ai movimenti delle navi nei porti per poter effettuare un esame approfondito delle condizioni di applicazione della direttiva. Informazioni di questo tipo devono essere fornite ogni anno alla Commissione per consentirle di intervenire più rapidamente quando sono constatate anomalie nell'applicazione della direttiva.
- (15) Occorre modificare le disposizioni della direttiva 95/21/CE relative alla procedura del comitato per tener conto della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁴¹.
- (16) Le misure necessarie per l'applicazione della presente direttiva costituiscono delle misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa,

⁴¹ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 95/21/CE è così modificata:

- 1) Il titolo è così sostituito:

"Direttiva 95/21 CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 giugno 1995 relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo".
- 2) L'articolo 2 è così modificato:
 - a) il paragrafo 1 è così modificato:
 - (i) è aggiunto il seguente trattino:

"- la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni provocati da inquinamento da idrocarburi del 1969, modificata dal Protocollo del 1992"
 - (ii) la data del 1° luglio 1999 è sostituita dalla data del 1° luglio 2000;
 - b) al paragrafo 2, la data del 1° luglio 1999 è sostituita dalla data del 1° luglio 2000.
- 3) L'articolo 5 è così modificato:
 - a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

"1. L'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue ogni anno un numero complessivo di ispezioni delle navi di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 6 e all'articolo 7 pari ad almeno il 25% del numero di singole navi approdate nei suoi porti nel corso del precedente anno."
 - b) il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

"2. L'autorità competente vigila affinché qualsiasi nave non soggetta ad ispezione estesa il cui fattore prioritario visualizzato nel sistema di informazione Sirenac è superiore a 50 costituisca oggetto di un'ispezione conformemente all'articolo 6.

Per quanto riguarda la selezione delle altre navi da sottoporre ad ispezione, l'autorità competente determina l'ordine di priorità nel modo seguente:

 - le navi di cui all'allegato I, parte 1 costituiscono oggetto di una priorità assoluta, indipendentemente dal valore del fattore prioritario;
 - le navi di cui all'allegato I, parte 2 sono selezionate in ordine decrescente, secondo l'ordine di priorità risultante dal valore del rispettivo fattore prioritario."

4) L'articolo 7 è sostituito dal seguente testo:

«*Articolo 7*

Ispezione estesa obbligatoria di alcune navi

1. Gli Stati membri vigilano affinché le navi classificate in una categoria dell'allegato V, punto A, siano assoggettate ad ispezione estesa nel primo porto visitato dopo un periodo di 12 mesi successivo all'ultima ispezione estesa effettuata nel porto di uno Stato membro. Tuttavia tra due ispezioni estese queste navi possono essere assoggettate all'ispezione prevista dall'articolo 6, paragrafi 1 e 2.

2. L'operatore o il comandante di una nave di cui al paragrafo precedente notifica almeno 2 giorni lavorativi prima dell'ora prevista di arrivo in un porto dello Stato membro, o dal porto di partenza se l'intervallo con l'ora prevista di arrivo è inferiore a 2 giorni lavorativi, tutte le informazioni che figurano nell'allegato V, parte B, all'autorità competente dello Stato membro interessato.

Qualsiasi nave che non ha trasmesso all'autorità competente interessata le informazioni sopra indicate sarà oggetto di un'ispezione conformemente all'articolo 6, al momento del suo approdo nel porto di destinazione.

3. L'allegato V, parte C contiene gli orientamenti obbligatori relativi a detta ispezione estesa.»

5) È inserito il seguente articolo 7 bis:

«*Articolo 7 bis*

Provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi soggette ad ispezione estesa

1. Gli Stati membri vigilano affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso a qualsiasi porto della Comunità, tranne nei casi previsti dall'articolo 11, paragrafo 6, le navi di più di 15 anni classificate in una delle categorie dell'allegato V, parte A, quando esse

- sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nel corso dei 24 mesi precedenti in un porto di uno Stato membro, e
- battono bandiera di uno Stato che figura nella tabella (media mobile su tre anni) dei fermi e ritardi superiori alla media, pubblicata nel rapporto annuale previsto dal Protocollo di Parigi.

Il provvedimento di rifiuto di accesso è applicabile dal momento in cui la nave è stata autorizzata a lasciare il porto dove è stata oggetto del terzo fermo.

2. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 1, gli Stati membri si conformano alle procedure che figurano nell'allegato V, parte D.

3. La Commissione pubblica ogni sei mesi le informazioni relative alle navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità in applicazione del presente articolo."

6) L'articolo 8 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 8

Rapporto d'ispezione

1. Al termine di un'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige un rapporto d'ispezione che contiene quantomeno le informazioni figuranti nell'allegato X e riporta i risultati dell'ispezione, menzionando le parti o elementi della nave che sono stati oggetto di un'ispezione; nel caso di un'ispezione più dettagliata o estesa, esso indica i particolari delle eventuali decisioni prese dall'ispettore, nonché le azioni correttive che il comandante, il proprietario o l'operatore devono eseguire.

2. Una copia del rapporto d'ispezione è consegnata al comandante della nave, all'amministrazione dello Stato di bandiera, nonché all'organismo riconosciuto incaricato delle visite delle navi e del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati emessi in nome dello Stato di bandiera conformemente alle convenzioni internazionali. In caso di carenze che giustificano il fermo della nave, il documento consegnato al comandante ai sensi del paragrafo 1 comprende informazioni relative alla futura pubblicità del fermo conformemente alle disposizioni della presente direttiva.»

- 7) All'articolo 9, paragrafo 5, i termini «o le organizzazioni riconosciute, responsabili del rilascio dei certificati per la nave in questione, laddove necessario» sono sostituiti dai termini «o gli organismi riconosciuti, responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati emessi in nome dello Stato di bandiera conformemente alle convenzioni internazionali.»
- 8) All'articolo 10, paragrafo 1, dopo i termini "contro una decisione di fermo" sono inseriti i termini "o di rifiuto di accesso".
- 9) All'articolo 14, il paragrafo 2 è così modificato:
- a) i termini «Sirenac E» sono sostituiti dal termine «Sirenac»,
 - b) è aggiunto il seguente comma:
«Per l'effettuazione delle ispezioni di cui agli articoli 6 e 7, gli ispettori consultano le basi di dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi accessibili attraverso il sistema di informazione EQUASIS, non appena sarà operativo».
- 10) All'articolo 15, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente testo:
- «2. Le informazioni enumerate all'allegato VIII, parte I e II, nonché le informazioni sulle modifiche, sospensioni e revoca della classe di cui all'articolo 15, paragrafo 3 della direttiva 94/57/CE devono essere disponibili nel sistema di informazione Sirenac. Esse sono oggetto di pubblicità nel quadro del sistema di informazioni EQUASIS, non appena esso sarà operativo, al più presto possibile dopo l'ispezione o la revoca del fermo.»
- 11) Gli articoli 17 e 18 sono sostituiti dal seguente testo:

"Articolo 17

Dati da fornire nel quadro della vigilanza sull'attuazione

Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni elencate nell'allegato X con la frequenza specificata nel predetto allegato."

"Articolo 18

Comitato di regolamentazione

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE.

2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto dell'articolo 8 della stessa.

3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è di tre mesi."

12) All'articolo 19, la lettera a) è sostituita dal testo seguente:

"a) adeguare gli obblighi di cui all'articolo 5, esclusa la percentuale del 25% di cui al paragrafo 1 ed agli articoli 6, 7, 8, 15 e 17, nonché agli allegati contemplati dai predetti articoli sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione della presente direttiva e tenendo conto dell'evoluzione del Protocollo di intesa;"

13) L'allegato I, parte II è sostituito dal testo che figura nell'allegato I alla presente direttiva.

14) All'allegato II è aggiunto il seguente punto 35:

"35. Certificato internazionale di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla copertura dei danni da inquinamento (per le petroliere di cui alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per danni provocati da inquinamento da idrocarburi del 1969, modificata dal Protocollo del 1992)."

15) All'allegato III, punto 1, i termini «II-8 e II-11» sono sostituiti dai termini «e II-8.»

16) L'allegato V è sostituito dal testo che figura nell'allegato II alla presente direttiva.

17) L'allegato VI è così modificato:

a) Al punto 3.1, i termini «Mancanza dei certificati validi» sono sostituiti dai termini «Mancanza dei certificati e documenti validi».

b) Al punto 3.2, è aggiunto il seguente elemento:

«13. Mancata esecuzione del programma esteso di ispezioni in virtù della risoluzione A.744(18).»

c) Al punto 3.6, è aggiunto il seguente elemento:

«5. Fascicolo dei rapporti di visita mancante o non conforme alla regola 13 G (3) (b) della Convenzione Marpol.»

- 18) L'allegato VIII è sostituito dal testo che figura nell'allegato III della presente direttiva:
- 19) Sono aggiunti gli allegati IX e X il cui testo figura nell'allegato IV della presente direttiva.

Articolo 2

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

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 di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I

L'allegato I, parte II, è sostituito dal testo seguente:

II. Fattore di priorità ordinaria

L'ispezione delle seguenti navi deve essere considerata prioritaria:

1. Navi che approdano per la prima volta nel porto di uno Stato membro o dopo un'assenza di dodici mesi o più. Nell'applicare tali criteri gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del MOU. In mancanza di informazioni adeguate in materia, gli Stati membri si basano sui dati disponibili nella base di dati Sirenac e ispezionano le navi che non risultano registrate in tale base dopo la sua costituzione il 1° gennaio 1993.
2. Navi non ispezionate da nessuno Stato membro nei sei mesi precedenti.
3. Navi i cui certificati obbligatori relativi alla costruzione e alle dotazioni rilasciati in conformità delle convenzioni, e i cui certificati di classificazione sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime.
4. Navi battenti bandiera di uno Stato che figura nella tabella (media mobile su tre anni) dei fermi e ritardi superiori alla media, pubblicata nella relazione annuale del MOU.
5. Navi alle quali è consentito lasciare il porto di uno Stato membro a determinate condizioni:
 - a) per ogni carenza da correggere prima della partenza;
 - b) per ogni carenza da correggere nel porto successivo;
 - c) per le carenze da correggere entro 14 giorni;
 - d) per le carenze per le quali sono state specificate altre condizioni.È tenuto conto del fatto che siano state adottate misure appropriate e siano state corrette tutte le carenze.
6. Navi in cui sono state riscontrate carenze durante una precedente ispezione, a seconda del numero di carenze riscontrate.
7. Navi che sono state fermate in un porto precedente.
8. Navi battenti bandiera di uno Stato che non ha ratificato tutte le pertinenti convenzioni internazionali elencate all'articolo 2 della presente direttiva.
9. Navi battenti bandiera di uno Stato il cui tasso di carenze è superiore alla media.
10. Navi battenti bandiera di uno Stato nel quale le carenze relative alla classificazione sono superiori alla media.
11. Navi che hanno più di 13 anni.

Nel determinare l'ordine di priorità per l'ispezione delle navi sopra elencate l'autorità competente tiene conto dell'ordine risultante dal fattore di priorità ordinaria che figura nel sistema informativo Sirenac, in conformità dell'allegato I, sezione 1, del MOU di Parigi. Un fattore di priorità più elevato indica una priorità più elevata. Il fattore di priorità è la somma dei valori del fattore di priorità applicabili come definito nel quadro del MOU. I punti 5, 6 e 7 si applicano soltanto per le ispezioni eseguite negli ultimi 12 mesi. Il fattore di priorità ordinaria non deve essere inferiore alla somma dei valori constatati per i punti 3, 4, 8, 9, 10 e 11.

Qualora dopo tre mesi dall'introduzione nel quadro del MOU di nuovi valori relativi ai fattori di priorità la Commissione ritenga tali valori inadeguati, essa può stabilire, conformemente alla procedura prevista dall'articolo 19 della direttiva 95/21/CE che i suddetti valori non si applicano ai fini della presente direttiva."

ALLEGATO II

L'allegato V è sostituito dal seguente allegato:

A. CATEGORIE DI NAVI SOTTOPOSTE AD ISPEZIONE ESTESA (in virtù dell'articolo 7, paragrafo 1)

Navi cisterna per gas e prodotti chimici di età superiore ai 10 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.

Portarinfuse di età superiore a 12 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.

3. Petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
4. Navi passeggeri di età superiore ai 15 anni, diverse dalle navi passeggeri di cui all'articolo 2, lettere (a) e (b) della direttiva 1999/35/CE.

B. INFORMAZIONI DA NOTIFICARE ALL'AUTORITÀ COMPETENTE (in virtù dell'articolo 7, paragrafo 2)

- A. nome
- B. bandiera
- C. eventualmente numero IMO di identificazione della nave
- D. portata lorda
- E. data di costruzione della nave
- F. per le navi cisterna:
 - F.a. configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT (cisterna di zavorra segregata), doppio scafo,
 - F.b. condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, rese inerti
 - F.c. volume e natura del carico
- G. ora probabile di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, come richiesto dall'autorità competente
- H. durata prevista dell'approdo
- I. operazioni previste nel porto di destinazione (carico, scarico, altro)
- J. data e luogo dell'ultima ispezione effettuata a titolo del controllo da parte dello Stato di approdo

C. PROCEDURE RELATIVE ALL'ISPEZIONE ESTESA DI ALCUNE CATEGORIE DI NAVI (in virtù dell'articolo 7, paragrafo 3)

Salva restando la sua fattibilità materiale o eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, l'ispezione estesa deve riguardare quantomeno gli elementi sotto riportati. Gli ispettori devono essere consapevoli del fatto che i controlli effettuati a bordo contemporaneamente all'esecuzione di talune operazioni quali movimentazione del

carico, sulle quali hanno incidenza diretta, possono pregiudicare la sicurezza delle operazioni medesime.

1. TUTTE LE NAVI (tutte le categorie della parte A)
 - Guasto generale della fornitura di energia elettrica ed entrata in funzione del generatore di emergenza
 - Ispezione dell'illuminazione di emergenza
 - Funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due manichette collegate alla linea antincendio principale
 - Funzionamento delle pompe di sentina
 - Chiusura delle porte a tenuta stagna
 - Calo in mare di un'imbarcazione di salvataggio
 - Prova del telecomando di arresto di emergenza delle caldaie, della ventilazione e delle pompe carburante
 - Prove dell'apparecchio di governo, compreso quello ausiliario
 - Ispezione dell'alimentazione elettrica di emergenza per gli impianti radio
 - Ispezione e, per quanto possibile, verifica del separatore della sala macchine.
2. NAVI CISTERNA PER GAS E PRODOTTI CHIMICI

Oltre agli elementi elencati al punto 1, sono considerati rientrare nell'ispezione estesa delle navi cisterna per gas e prodotti chimici i seguenti elementi:

- Dispositivi di controllo e di sicurezza delle cisterne di carico per quanto riguarda la temperatura, la pressione ed il livello
- Dispositivi dell'analisi dell'ossigeno ed esplosimetri, compresa la loro taratura. Disponibilità di attrezzatura per l'individuazione di prodotti chimici (mantici) con un numero adeguato di appositi tubi per l'individuazione di gas specifici al carico trasportato
- Attrezzature di evacuazione di emergenza per le cabine che offrono un'adeguata protezione dell'apparato respiratorio e degli occhi per ciascuna persona a bordo (se richieste per i prodotti elencati, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti)
- Verifica che il prodotto trasportato sia elencato, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti
- Dispositivi fissi antincendio sul ponte, funzionanti a schiuma o con prodotto chimico secco o con altra sostanza secondo il prodotto trasportato

3. PORTARINFUSE

Oltre agli elementi enumerati al punto 1, sono considerati rientrare nell'ispezione estesa delle portarinfuse gli elementi seguenti:

- Eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte
- Eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti
- Eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali
- Accesso ai vani carico
- Valutazione della sicurezza della struttura sulla base dei rapporti di visita della struttura, dei rapporti di valutazione delle condizioni della nave, dei rapporti sulle misurazioni dello spessore e del documento descrittivo di cui alla risoluzione A.744(18) dell'IMO.

4. PETROLIERE

Oltre agli elementi enumerati al punto 1, sono considerati rientrare nell'ispezione estesa delle petroliere gli elementi seguenti:

- Sistema fisso di inondazione di schiumogeno installato sul ponte
- Sistema antincendio
- Ispezione degli estintori installati nella sala macchine, nella sala pompe e negli alloggi
- Controllo della pressione del gas inerte e suo contenuto di ossigeno
- Esame dell'aspetto e dell'eventuale corrosione di almeno una delle cisterne di zavorra.
- Valutazione della sicurezza della struttura sulla base dei rapporti di visita della struttura, dei rapporti di valutazione delle condizioni della nave, dei rapporti sulle misurazioni dello spessore e del documento descrittivo di cui alla risoluzione A.744(18) dell'IMO.

5. NAVI PASSEGGERI NON CONTEMPLATE DALLA DIRETTIVA 1999/35/CE

Oltre agli elementi enumerati alla parte C, punto 1, possono anche essere considerati rientrare nell'ispezione estesa delle navi passeggeri gli elementi seguenti:

- Prova del sistema di rilevamento di incendio e di allarme
- Controllo della chiusura delle porte tagliafuoco
- Prova del sistema di diffusione sonora generale
- Esercitazione antincendio con almeno una prova di tutte le attrezzature antincendio e partecipazione di una parte del personale di cucina

- Conoscenza del piano per il controllo delle navi passeggeri in caso di avaria da parte dei principali membri dell'equipaggio.

Se opportuno, l'ispezione può essere continuata con il consenso del comandante o dell'operatore mentre la nave è in navigazione da o verso il porto dello Stato membro. Gli ispettori non ostacolano il funzionamento della nave né provocano situazioni che, a giudizio del comandante, possono compromettere la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave.

D. ORIENTAMENTI OBBLIGATORI RELATIVI AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI DELLA COMUNITÀ (in virtù dell'articolo 7 bis, paragrafo 2)

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 7 bis, l'autorità competente del porto nel quale è pronunciato il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante e il proprietario o l'operatore della nave del provvedimento di rifiuto di accesso pronunciato nei confronti della nave.

L'autorità competente ne informa anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, la Commissione europea, il Centre administratif des Affaires Maritimes e la Segreteria del Protocollo di Parigi.

Il provvedimento di rifiuto di accesso scatta non appena la nave è stata autorizzata a lasciare il porto previa correzione delle carenze che hanno causato il fermo.

2. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato se il proprietario o l'operatore della nave è in grado di dimostrare con piena soddisfazione dell'autorità competente del porto di destinazione che la nave può essere operata senza pericoli per la sicurezza dei passeggeri o dell'equipaggio, o senza rischio per le altre navi, o senza costituire una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.

3. A tal fine, il proprietario o l'operatore rivolge domanda formale di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso allo Stato membro del porto di destinazione nella Comunità. La domanda è corredata di un attestato dell'amministrazione dello Stato di bandiera o della società di classificazione che agisce a suo nome, che dichiara la nave pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali e soddisfa le condizioni indicate al punto 2. La domanda di revoca del rifiuto di accesso va altresì corredata eventualmente di un attestato della società di classificazione, presso la quale la nave è classificata, che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione.

4. Qualora sia presentata conformemente al punto 3 domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso, lo Stato membro del porto di destinazione, sulla base degli elementi forniti dal proprietario o dall'operatore della nave, autorizza la nave a raggiungere il porto di destinazione indicato, unicamente al fine di verificare che la nave soddisfa le condizioni di cui al punto 2.

Non appena arrivata nel porto di destinazione, la nave è soggetta ad un'ispezione estesa a spese del proprietario o dell'operatore. L'ispezione estesa deve riguardare quantomeno gli elementi pertinenti contenuti nell'allegato V, parte C, nonché gli elementi che sono stati oggetto di un controllo nel corso dell'ultimo fermo in un porto di uno Stato membro.

L'ispezione estesa di cui al comma precedente è effettuata da ispettori dello Stato membro del porto di destinazione, assistiti da ispettori di un organismo riconosciuto ai termini della direttiva 94/57/CE, che non detengano interessi commerciali alla nave oggetto di visita.

5. Se i risultati dell'ispezione estesa danno soddisfazione allo Stato membro conformemente al paragrafo 2, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato. Il proprietario o l'operatore della nave ne sono informati per iscritto.

L'autorità competente informa della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, la Commissione europea, il Centre administratif des Affaires Maritimes e la Segreteria del Protocollo di Parigi con comunicazione scritta.

6. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti della Comunità sono rese disponibili nel sistema Sirenac ed oggetto di pubblicità conformemente alle disposizioni dell'articolo 15 e dell'allegato VIII.»

ALLEGATO III

L'allegato VIII è sostituito dal testo seguente:

«*ALLEGATO VIII*

Pubblicazione di informazioni connesse ai fermi ed alle ispezioni in porti degli Stati membri

(conformemente all'articolo 15)

I. – Le informazioni pubblicate conformemente all'articolo 15, paragrafo 1 comprendono i seguenti dati:

- nome della nave
- numero IMO
- tipo di nave
- stazza lorda
- anno di costruzione
- nome ed indirizzo dell'armatore o dell'operatore della nave
- per le navi che trasportano carichi liquidi o solidi alla rinfusa, il nome e l'indirizzo del noleggiatore ed il tipo di noleggio (a viaggio o a tempo)
- Stato di bandiera
- la società di classificazione o le società di classificazione, ove pertinente, che hanno rilasciato a detta nave eventuali certificati di classificazione
- la società di classificazione o le società di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati
- il porto e la data dell'ultima ispezione estesa ed eventualmente l'indicazione che è stato pronunciato un fermo
- il porto e la data dell'ultima visita speciale e l'indicazione dell'organismo che ha effettuato tale visita
- il numero dei fermi nel corso dei precedenti 24 mesi
- paese e porto di fermo
- data in cui è stato tolto il fermo
- durata del fermo, in giorni
- numero di carenze rilevate e ragioni del fermo, in termini chiari ed espliciti

- descrizione delle misure di controllo del fermo adottate dall'autorità competente ed eventualmente dalla società di classificazione
- se la nave è oggetto di un rifiuto di accesso ad un porto della Comunità, ragioni di tale rifiuto in termini chiari ed espliciti
- indicazione delle eventuali responsabilità della società di classificazione o di altro organismo privato che ha proceduto alla visita relativamente alle carenze che da sole o in combinazione hanno provocato il fermo
- descrizione delle misure adottate nel caso in cui la nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato o nel caso in cui alla nave sia stato rifiutato l'accesso a un porto della Comunità.

II – Le informazioni relative alle navi oggetto di ispezione, rese pubbliche conformemente all'articolo 15, paragrafo 2 includono i seguenti dati:

- nome della nave
- numero IMO
- tipo di nave
- stazza lorda
- anno di costruzione
- nome ed indirizzo dell'armatore o dell'operatore della nave
- per le navi che trasportano carichi liquidi o solidi alla rinfusa, nome ed indirizzo del noleggiatore e tipo di noleggio (a viaggio o a tempo)
- Stato di bandiera
- la società di classificazione o le società di classificazione, ove pertinente, che hanno rilasciato eventualmente a detta nave certificati di classificazione
- la società di classificazione o le società di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati
- paese, porto e data di ispezione
- numero di carenze, per categoria di carenze."

ALLEGATO IV

Sono aggiunti i seguenti allegati IX e X:

"ALLEGATO IX

Rapporto d'ispezione redatto in applicazione dell'articolo 8

Il rapporto d'ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi:

I- Informazioni generali

1. Autorità competente che ha redatto il rapporto
2. Data e luogo dell'ispezione
3. Nome della nave ispezionata
4. Bandiera
5. Tipo di nave
6. Numero IMO
7. Indicativo radio
8. Stazza lorda
9. Portata lorda (eventuale)
10. Anno di costruzione
11. La società di classificazione o le società di classificazione, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a tale nave certificati di classificazione
12. La società di classificazione o le società di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a tale nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera
13. Nome ed indirizzo del proprietario o dell'operatore della nave
14. Nome ed indirizzo del noleggiatore e tipo di noleggio (a viaggio o a tempo) per le navi che trasportano carichi liquidi o solidi alla rinfusa
15. Data finale di stesura del rapporto d'ispezione

II - Informazioni relative all'ispezione

1. Certificati rilasciati in applicazione delle convenzioni internazionali pertinenti, autorità od organismo che ha rilasciato il o i certificati pertinenti con indicazione delle date di rilascio e di scadenza
2. Parti o elementi della nave che sono stati oggetto di ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa)

3. Indicazione del tipo d'ispezione (ispezione, ispezione dettagliata, ispezione estesa)
 4. Natura delle carenze
 5. Misure adottate
- III - Informazioni supplementari in caso di fermo
1. Data della decisione di fermo
 2. Data della revoca del fermo
 3. Natura delle carenze che hanno motivato la decisione di fermo
 4. Informazioni sull'ultima visita intermedia o annuale
 5. Indicazione dell'eventuale responsabilità della società di classificazione o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita per le carenze che da sole o in combinazione hanno comportato il fermo
 6. Misure adottate.

ALLEGATO X

Dati da fornire nel quadro della vigilanza dell'attuazione

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni in applicazione dell'articolo 17, utilizzando i facsimile di tabella sotto presentati.

1. Dati da fornire annualmente

Ogni anno gli Stati membri forniscono alla Commissione i seguenti dati relativi all'anno precedente entro e non oltre il 1° aprile.

1.1. Numero di ispettori incaricati del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.

Le informazioni vanno trasmesse alla Commissione conformandosi al facsimile di tabella sotto presentato.

Porto/Zona	Numero di ispettori a tempo pieno	Numero di ispettori a tempo parziale ⁴²	Conversione a tempo pieno
<i>Porto X</i>			
<i>Porto Y</i>			
TOTALE			

⁴² Quando le ispezioni effettuate dagli ispettori nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo non costituiscono che una parte dei compiti affidati a tali ispettori, il numero totale di ispettori deve essere ridotto ad un numero di ispettori che esercitano funzioni a tempo pieno.

Queste informazioni sono fornite su scala nazionale per ciascuno dei porti dello Stato membro in questione. Ai fini del presente allegato, con il termine porto si intende un porto singolo nonché la zona geografica coperta da un ispettore o da un gruppo di ispettori e che eventualmente comprende vari porti singoli. Il medesimo ispettore può essere chiamato ad intervenire in più di un porto/zona geografica.

1.2. Numero totale di navi singole entrate nei loro porti a livello nazionale.

2. Dati da fornire trimestralmente

Gli Stati membri forniscono alla Commissione con cadenza trimestrale l'elenco dettagliato dei movimenti di singole navi entrate nei loro porti secondo il facsimile sotto presentato.

Porto X								
Data di arrivo	N. IMO	Nome	Bandiera	Tipo	SL	Anno di costruzione	Società di classificazione	Data di partenza
.././2...								.././2...
.././2...								.././2...

PROPOSTA LEGISLATIVA II

Proposta

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime

RELAZIONE

Le modifiche che si propone di apportare alla direttiva 94/57/CE del Consiglio possono essere suddivise in due categorie: il perfezionamento del regime comunitario di riconoscimento delle società di classificazione, in particolare in materia di controllo e di sanzioni, e il rafforzamento delle norme a cui devono sottostare gli organismi riconosciuti.

1. PERFEZIONAMENTO DEL REGIME COMUNITARIO DI RICONOSCIMENTO DELLE SOCIETÀ DI CLASSIFICAZIONE

Le proposte di modifica della direttiva 94/57/CE ristruttureranno radicalmente l'attuale sistema di riconoscimento comunitario delle società di classificazione autorizzate ad agire per conto degli Stati membri.

1.1 Concessione del riconoscimento

Il sistema proposto prevede che la Commissione proceda all'ispezione dell'organismo prima della concessione del riconoscimento sulla base di una procedura di comitato. La necessità di valutare le prestazioni dell'organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento costituisce una condizione *sine qua non* per il riconoscimento. Tale procedura si applicherà indifferentemente a tutti gli organismi, dai più grandi ai più piccoli (ossia quelli che non soddisfano le condizioni quantitative di cui all'allegato della direttiva).

La nuova procedura consentirà di accertare in modo centralizzato ed armonizzato se gli organismi che richiedono il riconoscimento rispettano le disposizioni della direttiva e vantano buoni precedenti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, misurati in relazione all'insieme delle navi iscritte nella stessa classe, indipendentemente dalla bandiera battuta. Tali disposizioni si applicheranno alle nuove richieste di riconoscimento, in particolare in vista dell'allargamento dell'Unione europea.

1.2 Sospensione del riconoscimento

Oltre alla facoltà degli Stati membri di sospendere il riconoscimento di un organismo che agisce per loro conto, viene prevista una autorità analoga anche a livello comunitario. Si propone pertanto di creare un nuovo sistema in virtù del quale la Commissione possa, mediante una procedura di comitato, sospendere temporaneamente il riconoscimento di un organismo. Tale sospensione è applicabile qualora un organismo che accusi un deterioramento delle proprie prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento non adotti le necessarie misure correttive stabilite dalla Commissione.

1.3 Revoca del riconoscimento

Il sistema proposto autorizza la Commissione, mediante una procedura di comitato, a revocare il riconoscimento. La decisione della Commissione si fonda sul mancato rispetto delle disposizioni della direttiva nonché su prestazioni insufficienti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento.

1.4 Effetto positivo indotto dalle modifiche proposte: semplificazione e rafforzamento della procedura di sorveglianza degli organismi riconosciuti

Il sistema delle ispezioni a cui devono essere sottoposti gli organismi riconosciuti conformemente alla direttiva 94/57/CE del Consiglio obbliga tutti gli Stati membri ad estendere i controlli a tutti gli organismi che riconoscono. Tale misura mira a verificare che (i) tali organismi realizzino efficacemente i compiti che sono stati loro demandati e (ii) che gli organismi soddisfino i criteri stabiliti nell'allegato della direttiva. Se il primo tipo di verifiche deve rimanere di competenza dei singoli Stati membri, il secondo risulterà più efficace se sarà realizzato in modo armonizzato e centralizzato. Si propone pertanto che l'ispezione degli organismi riconosciuti volta a verificare l'osservanza della direttiva sia effettuata congiuntamente dalla Commissione e dallo Stato membro che propone il riconoscimento. Il sistema di ispezioni libererà gli Stati membri di un notevole onere amministrativo in quanto questi sono attualmente tenuti ad ispezionare tutti gli organismi che operano per loro conto e ad elaborare e comunicare le relazioni su tali ispezioni.

Gli Stati membri conserveranno uno stretto controllo sugli organismi riconosciuti. Le modifiche proposte coinvolgono attivamente il comitato istituito ai sensi della direttiva nelle decisioni relative al riconoscimento degli organismi e alle sanzioni eventuali nei confronti di quegli organismi che non rispettano le disposizioni obbligatorie.

La costante sorveglianza degli organismi riconosciuti mediante la valutazione delle loro prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento e mediante le ispezioni effettuate in modo centralizzato ed armonizzato consentirà di esercitare un migliore controllo sulle attività delle società di classificazione riconosciute. Poiché le prestazioni di tali organismi sono misurate in relazione alla flotta iscritta nella loro classe, indipendentemente dalla bandiera battuta, sarà possibile controllare e, ove necessario, sanzionare le differenze di prestazioni inaccettabili degli organismi quando questi operano per conto di bandiere diverse.

Si propone di cancellare dal testo della nuova direttiva qualsiasi inutile ripetizione delle disposizioni che figurano già nella direttiva sul controllo dello Stato di approdo per quanto riguarda gli obblighi degli Stati membri in materia di presentazione delle relazioni. Si ritiene tuttavia importante mantenere l'obbligo per gli Stati membri di segnalare tutti i casi di negligenza degli organismi riconosciuti constatati nel corso delle ispezioni effettuate nel quadro dei controlli dello Stato di approdo.

1.5 Responsabilità delle società di classificazione

La definizione del rapporto funzionale tra gli Stati membri e gli organismi riconosciuti autorizzati ad operare in loro nome e, in particolare, la limitazione della responsabilità finanziaria delle società di classificazione in caso di negligenza minore, sono le principali cause del ritardo di un'adeguata attuazione della direttiva. Risulta ormai necessario armonizzare tali aspetti a livello comunitario fissando disposizioni comuni applicabili a tutti gli Stati membri. Il testo proposto è conforme alle modalità già accettate dalla maggior parte degli Stati membri e può essere accolto anche dagli

organismi riconosciuti. Il testo proposto subordina la limitazione delle responsabilità finanziarie delle società di classificazione ai seguenti principi:

- per un atto o un'omissione volontaria ovvero una colpa grave: responsabilità illimitata;
- in caso di lesioni fisiche o di morte dovute ad un atto o ad un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto: 5 milioni di euro;
- in caso di danni materiali causati da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto: 2,5 milioni di euro.

2. NORME PIÙ SEVERE A CUI DEVONO SOTTOSTARE GLI ORGANISMI RICONOSCIUTI

Le società di classificazione che fanno capo all'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) hanno adottato e attuato un accordo detto di "Trasferimento di classe" o Accordo TOC (*Transfer of Class Agreement*), che mira ad evitare pratiche inammissibili grazie alle quali le navi cambiano classe per sottrarsi alle necessarie riparazioni (salto di classe o "*class hopping*"). Occorre rendere obbligatorie le principali disposizioni di questo accordo su scala comunitaria e, pertanto, per l'insieme degli organismi riconosciuti sulla base della direttiva, a prescindere dal fatto che siano membri o meno dell'IACS. Le disposizioni dell'Accordo TOC che è necessario recepire nella direttiva sono quelle che stabiliscono che i certificati di una nave che cambia classe possono essere rilasciati dal nuovo organismo solo una volta che saranno state adottate le misure adeguate per porre rimedio ai ritardi nella realizzazione delle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni scadute, le condizioni di classe, le condizioni o le restrizioni operative stabilite nei confronti della nave da parte della società di classificazione precedente. Per garantire che il nuovo organismo disponga di un quadro completo della situazione al momento del cambio di classe l'organismo precedente deve comunicare il fascicolo completo dei precedenti della nave.

Ai fini di una maggiore trasparenza, inoltre, gli organismi riconosciuti dovranno comunicare un maggior numero di informazioni sulla flotta iscritta nella loro classe nonché sulle modifiche, le sospensioni e i declassamenti. Al fine di esercitare una maggiore pressione sulle navi che non soddisfano le norme gli organismi riconosciuti saranno tenuti a comunicare alle autorità di controllo dello Stato di approdo i ritardi nell'esecuzione delle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni, le condizioni di classe, le condizioni o le restrizioni operative stabilite nei confronti di una nave.

Per far fronte alla preoccupazione generale in merito ai controlli talvolta insufficienti che le società di classificazione effettuano nei confronti dei loro uffici regionali, le modifiche proposte alla direttiva impongono agli organismi riconosciuti l'obbligo di definire modalità chiare e dirette in materia di responsabilità e di controllo tra i servizi centrali e regionali e di autorizzare la visita dei loro uffici regionali in occasione delle ispezioni periodiche.

Si propone che gli organismi riconosciuti siano tenuti a stabilire obiettivi e metodi di misura delle proprie prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento. Essi avranno inoltre l'obbligo di istituire un sistema interno di misura

della qualità dei loro servizi sia per quanto riguarda i compiti regolamentari che svolgono in nome dell'amministrazione dello Stato di bandiera che per quanto riguarda le attività proprie (rilascio di certificati di classe).

Si propone infine che gli organismi riconosciuti non possano più rivolgersi ad ispettori non esclusivi per svolgere le attività regolamentari. Gli ispettori esclusivi saranno autorizzati ad intervenire solo a bordo dei tipi di nave di cui possiedono una conoscenza approfondita

Le nuove norme mirano a rafforzare le procedure operative delle società di classificazione in modo da migliorarne le prestazioni qualitative e, di conseguenza, migliorare la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino in generale. La Commissione e gli Stati membri sorveglieranno, nell'ambito delle ispezioni alle quali devono essere sottoposti gli organismi riconosciuti conformemente alla direttiva, la corretta attuazione di queste severe disposizioni.

Va segnalato, in chiusura, che nell'apportare le modifiche alla direttiva 94/57/CE, in particolare quelle che stabiliscono che gli Stati membri sono tenuti ad applicare le convenzioni internazionali di cui sono parti contraenti, la Commissione ha precisato il contenuto dell'*acquis* comunitario che gli Stati membri devono rispettare in materia di sicurezza marittima. Tale aspetto riveste particolare importanza nella prospettiva del futuro allargamento della Comunità e dell'adesione di Malta e Cipro, paesi le cui flotte si situano rispettivamente al quarto e al sesto rango mondiale per ordine di importanza.

Proposta

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione⁴³,

visto il parere del Comitato economico e sociale,⁴⁴

visto il parere del Comitato delle regioni⁴⁵,

deliberando in conformità della procedura prevista dall'articolo 251 del trattato⁴⁶,

considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino possono essere migliorate se gli Stati di bandiera attuano in modo adeguato ed obbligatorio le convenzioni attualmente in vigore a livello internazionale.
- (2) La direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime⁴⁷, quale modificata dalla direttiva 97/58/CE della Commissione⁴⁸, ha istituito un sistema di riconoscimento comunitario degli organismi tecnici che, in virtù delle convenzioni internazionali, possono essere autorizzati, a diversi livelli, ad effettuare ispezioni delle navi e a rilasciare certificati di sicurezza in nome degli Stati membri.
- (3) L'attuazione pratica di tale direttiva ha rivelato che taluni adattamenti al sistema comunitario di riconoscimento degli organismi tecnici avrebbero consentito di rafforzare significativamente il sistema e di semplificare nel contempo gli obblighi imposti agli Stati membri in materia di sorveglianza e di presentazione delle relazioni.

⁴³ GU C [...], [...], pag. [...].

⁴⁴ GU C [...], [...], pag. [...].

⁴⁵ GU C [...], [...], pag. [...].

⁴⁶ GU C [...], [...], pag. [...].

⁴⁷ GU C L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

⁴⁸ GU C L 274 del 7.10.1997, pag. 8

- (4) Dall'adozione della direttiva 94/57/CE la legislazione comunitaria e internazionale in questo settore ha conosciuto diversi sviluppi che rendono necessario un ulteriore adattamento della suddetta direttiva.
- (5) In particolare è importante applicare, ai fini della direttiva 94/57/CE, le modifiche apportate alle convenzioni internazionali nonché i protocolli e i corrispondenti codici di carattere obbligatorio di cui all'articolo 2, lettera d) della suddetta direttiva, entrati in vigore dopo l'adozione della medesima, e le risoluzioni adottate in questo settore dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).
- (6) Per favorire un'attuazione efficace degli obblighi che incombono agli Stati di bandiera in forza delle convenzioni internazionali, l'Assemblea dell'IMO ha adottato, in occasione della sua ventesima sessione, la risoluzione A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO.
- (7) L'IMO ha adottato il codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM) mediante la Risoluzione A.741 (18) del 4 novembre 1993, reso obbligatorio tramite il nuovo Capitolo IX della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS).
- (8) Al fine di garantire un'attuazione uniforme del Codice ISM, l'IMO ha adottato, mediante la Risoluzione A.788 (19) del 23 novembre 1995, orientamenti relativi all'attuazione del Codice ISM da parte delle amministrazioni.
- (9) Al fine di armonizzare le visite e le ispezioni obbligatorie delle amministrazioni dello Stato di bandiera conformemente alle Convenzioni internazionali, l'IMO ha adottato la Risoluzione A.746 (18) del 4 novembre 1993, relativa agli orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazione.
- (10) Il fatto di vantare buoni precedenti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, misurati in relazione all'insieme delle navi classificate dall'organismo, indipendentemente dalla bandiera battuta, deve diventare una condizione essenziale ai fini dell'ottenimento e del mantenimento del riconoscimento.
- (11) Ai fini del rilascio del primo riconoscimento agli organismi tecnici che desiderano essere autorizzati ad operare in nome degli Stati membri, la conformità alle disposizioni della direttiva 94/57/CE può essere valutata più efficacemente in modo armonizzato e centralizzato da parte della Commissione europea.
- (12) Allo stesso modo, la sorveglianza permanente *ex post* degli organismi riconosciuti per valutare la loro conformità alle disposizioni della direttiva 94/57/CE può essere più efficacemente garantita in modo armonizzato e centralizzato. Di conseguenza, è opportuno che la Commissione e lo Stato membro che propone il riconoscimento si vedano affidare tale compito a nome dell'intera Comunità.
- (13) Oltre alla facoltà degli Stati membri di sospendere il riconoscimento di un organismo che opera per loro conto, un'autorità simile deve essere conferita su scala comunitaria, in virtù della quale la Commissione sia autorizzata, sulla base di una procedura di comitato, a sospendere temporaneamente il riconoscimento di un organismo qualora le prestazioni di tale organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento si degradino e l'organismo in questione non adotti le misure correttive richieste.

- (14) La decisione di revocare il riconoscimento di un organismo che non osservi le disposizioni della direttiva o le cui prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento diventino insufficienti deve essere adottata a livello comunitario, vale a dire dalla Commissione, sulla base di una procedura di comitato.
- (15) Poiché la direttiva 94/57/CE garantisce la libera prestazione dei servizi nell'Unione, la Comunità dovrebbe negoziare con i paesi terzi nei quali hanno sede alcuni organismi riconosciuti per garantire una parità di trattamento nei confronti degli organismi riconosciuti aventi sede nella comunità.
- (16) La limitazione della responsabilità finanziaria degli organismi che operano a nome degli Stati membri ha costituito un ostacolo rilevante all'attuazione corretta della direttiva 94/57/CE. L'armonizzazione di tali disposizioni a livello comunitario contribuirà a risolvere il problema.
- (17) Le disposizioni della direttiva 94/57/CE relative alla procedura di comitato devono essere modificate ed adeguate alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁸.
- (18) Poiché la trasparenza e lo scambio di informazioni tra le parti interessate sono strumenti fondamentali per evitare gli incidenti in mare, gli organismi riconosciuti forniscono tutte le informazioni necessarie riguardanti le condizioni applicabili alle navi della loro classe alle autorità di controllo dello Stato di approdo.
- (19) Al fine di impedire alle navi di cambiare di classe per sottrarsi alle riparazioni necessarie, gli organismi riconosciuti procedono allo scambio di tutte le informazioni utili relative alle condizioni applicabili alle navi che cambiano classe.
- (20) I criteri qualitativi che devono soddisfare gli organismi tecnici per essere riconosciuti a livello comunitario e per conservare tale riconoscimento devono comprendere disposizioni che garantiscano che solo gli ispettori esclusivi possano effettuare i compiti regolamentari per i quali l'organismo è riconosciuto. L'organismo deve operare uno stretto controllo su tutto il personale e i servizi, compresi gli uffici regionali, e stabilire i propri obiettivi e indicatori di prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento. L'organismo deve attuare un sistema di misura della qualità dei propri servizi. La direttiva 94/57/CE deve essere modificata per tener conto di tali disposizioni,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 94/57/CE del Consiglio è così modificata:

1. L'articolo 2 è così modificato:

a) alla lettera b), i termini "comprese le navi registrate nell'Euros, quando questo registro sarà approvato dal Consiglio" sono cancellate;

⁴⁹ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

b) alla lettera d), i termini “vigenti alla data di adozione della presente direttiva” sono sostituiti dai termini “vigenti il 1° luglio 2000”.

2. L'articolo 3, paragrafo 1 è così modificato:

La seguente frase è aggiunta alla fine del paragrafo: “Gli Stati membri operano conformemente alle disposizioni dell'allegato e dell'appendice alla risoluzione IMO A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO”.

3. L'articolo 4 è sostituito dal testo seguente:

“1. Gli stati membri possono presentare alla Commissione una richiesta di riconoscimento di organismi che si conformano ai principi di cui all'allegato e all'articolo 14, paragrafi 2, 4 e 5. Gli Stati membri presentano alla Commissione informazioni esaurienti e documenti di prova per dimostrare la conformità a detti principi. La Commissione procede all'ispezione degli organismi che formano oggetto di una richiesta di riconoscimento al fine di verificarne la conformità ai summenzionati principi. La decisione in merito al riconoscimento tiene conto dei precedenti degli organismi per quanto riguarda le loro prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui all'articolo 9. Il riconoscimento è concesso dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 7.

2. Gli Stati membri possono presentare alla Commissione una richiesta di riconoscimento di durata triennale per gli organismi che si conformano a tutti i principi di cui all'allegato diversi da quelli fissati ai punti 2 e 3 della sezione "A. Criteri generali" dell'allegato stesso. In questo caso si applica la stessa procedura descritta al paragrafo 1, salvo che i principi dell'allegato di cui va valutata l'osservanza nel corso dell'ispezione effettuata dalla Commissione sono tutti i principi di cui all'allegato diversi da quelli fissati ai punti 2 e 3 della sezione "A. Criteri generali". Gli effetti di tale riconoscimento si limitano agli Stati membri che hanno presentato una richiesta in tal senso.

3. Tutti gli organismi cui è concesso il riconoscimento sono soggetti alla stretta sorveglianza da parte del comitato istituito a norma dell'articolo 7 anche per le decisioni in merito alla proroga del riconoscimento degli organismi di cui al paragrafo 2. La decisione sulla proroga di tale riconoscimento non tiene conto dei criteri fissati ai punti 2 e 3 della sezione "A. Criteri generali" dell'allegato ma dei precedenti dell'organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui all'articolo 9. La decisione relativa alla proroga del riconoscimento limitato stabilisce a quali condizioni la proroga è concessa, in particolare per quanto riguarda la limitazione degli effetti del riconoscimento di cui al paragrafo 2.

4. La Commissione redige e tiene aggiornato un elenco di tutti gli organismi riconosciuti in conformità dei paragrafi 1, 2 e 3. L'elenco è pubblicato nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

5. Gli organismi che, alla data di entrata in vigore della presente direttiva, sono già stati riconosciuti conformemente alla direttiva 94/57/CE del Consiglio conservano il proprio riconoscimento. La loro conformità alle nuove disposizioni previste dalla presente direttiva è valutata in occasione delle prime ispezioni di cui all'articolo 11”.

4. L'articolo 5 è così modificato:

a) Al paragrafo 1, i termini “Articolo 3, paragrafo 2, punto i)” sono sostituiti con i termini “Articolo 3, paragrafo 2” e i termini “con sede nella Comunità” sono cancellati.

b) Il paragrafo 2 è cancellato.

c) Il paragrafo 3 diventa paragrafo 2, i termini “riconoscimento reciproco” sono sostituiti dai termini “trattamento reciproco” e la seguente frase è aggiunta alla fine del paragrafo: “Inoltre la Comunità europea può esigere che lo Stato terzo nel quale ha sede l'organismo riconosciuto accordi un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità”.

5. L'articolo 6 è così modificato:

a) Il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

"2. Il rapporto funzionale è disciplinato da un patto scritto formale e non discriminatorio o da un atto giuridico equivalente che definisca gli specifici compiti e funzioni dell'organismo e contenga quantomeno:

- le disposizioni dell'appendice II alla risoluzione IMO A.739 (18) relativa agli orientamenti in materia di autorizzazione degli organismi che operano per conto dell'amministrazione, quali stabilite nell'allegato, nelle appendici e nell'annesso ai documenti IMO MSC/Circular 710 e MEPC/Circular 307 sui modelli di accordo per il rilascio di autorizzazioni a favore di organismi che operano per conto dell'amministrazione;
- le seguenti disposizioni in materia di limitazione della responsabilità finanziaria:
 - (i) qualora, in seguito ad un incidente, un organo giurisdizionale stabilisca con sentenza definitiva che l'amministrazione è responsabile di perdite o danni materiali, lesioni personali o morte di cui è provato, nella giurisdizione in questione, che risultano da un atto o da un'omissione volontaria ovvero da una colpa grave dell'organismo riconosciuto, dei suoi servizi, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un risarcimento da parte dell'organismo riconosciuto nella misura in cui le perdite, i danni, le lesioni o la morte siano dovuti, per decisione dell'organo giurisdizionale, all'organismo riconosciuto;
 - (ii) qualora, in seguito ad un incidente, un organo giurisdizionale stabilisca con sentenza definitiva che l'amministrazione è responsabile di lesioni personali o morte di cui è provato, nella giurisdizione in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organizzazione riconosciuta, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui le lesioni personali o

la morte siano dovute, per decisione dell'organo giurisdizionale, all'organismo riconosciuto, ad un risarcimento non superiore all'importo di 5 milioni di euro;

- (iii) qualora, in seguito ad un incidente, un organo giurisdizionale stabilisca con sentenza definitiva che l'amministrazione è responsabile di perdite o danni materiali di cui è provato, nella giurisdizione in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui tali perdite o danni materiali siano dovuti, per decisione dell'organo giurisdizionale, all'organismo riconosciuto, ad un risarcimento non superiore a 2,5 milioni di euro;
- (iv) le due parti non sono responsabili l'una nei confronti dell'altra per perdite o danni speciali, indiretti o secondari risultanti da o dovuti a servizi effettuati in esecuzione dell'accordo, ivi compresi, ma non limitati a, perdite di profitto, perdite di produzione, perdite di contratti, perdite in usufrutto, cessazione d'attività o qualsiasi altro danno speciale, indiretto o secondario subito da una qualsiasi delle parti a prescindere da quale ne sia la causa;
- (v) fatto salvo quanto precede, per qualsiasi reclamo motivato dall'esecuzione o dalla mancata esecuzione, da parte dell'organismo riconosciuto, delle prestazioni previste dal presente accordo, l'organismo riconosciuto, i suoi funzionari, il suo personale, i suoi agenti o chiunque agisca in suo nome può far valere le stesse eccezioni (comprese, ma non limitate a, immunità o limitazioni di responsabilità) di cui usufruirebbe il personale dell'amministrazione se avesse eseguito tali compiti;
- disposizioni relative ad una verifica periodica, ad opera dell'amministrazione o di un organismo imparziale esterno nominato dall'amministrazione, dei compiti che gli organismi svolgono per conto dell'amministrazione, come stabilito all'articolo 11, paragrafo 1;
- disposizioni relative alla possibilità di effettuare ispezioni approfondite a campione;
- disposizioni per la comunicazione delle informazioni essenziali sulla flotta classificata, su eventuali modifiche di classe, declassamenti o revoche di classe, indipendentemente dalla bandiera battuta dalla nave, come indicato all'articolo 14, paragrafo 3".

b) Il paragrafo 4 è sostituito dal testo seguente:

“4. I singoli Stati membri forniscono alla Commissione e agli altri Stati membri le informazioni precise sul rapporto funzionale instaurato ai sensi del presente articolo.”

6. L'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

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

Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto dell'articolo 7, paragrafo 3 e dell'articolo 8 della stessa.

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

La Commissione convoca il Comitato almeno una volta all'anno e ogniqualvolta sia necessario in caso di sospensione dell'autorizzazione di un organismo da parte di uno Stato membro e in caso di sospensione del riconoscimento da parte della Commissione ai sensi dell'articolo 10. Il Comitato stabilisce il proprio regolamento interno.”

7. L'articolo 8, paragrafo 1, primo trattino, è sostituito dal seguente testo:

“- applicare, ai fini della presente direttiva, le modifiche, successivamente entrate in vigore, delle convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni internazionali di cui agli articoli 2, lettera d) e 6, paragrafo 2;”

8. L'articolo 9 è sostituito dal seguente testo:

“1. Il riconoscimento è revocato agli organismi di cui all'articolo 4 che non soddisfano più i criteri stabiliti nell'allegato o che non vantano i necessari precedenti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui al paragrafo 2. La revoca del riconoscimento è decisa dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 7, dopo aver dato all'organismo in questione la possibilità di presentare le proprie osservazioni.

2. Nell'elaborare i progetti di decisione sulle questioni di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto del risultato dell'ispezione degli organismi riconosciuti di cui all'articolo 11 nonché dei precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, misurate per l'insieme delle navi della loro classe, indipendentemente dalla bandiera battuta.

I precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono ottenuti sulla base delle statistiche prodotte nell'ambito del protocollo di Parigi sul controllo dello Stato di approdo e/o di altri programmi. Altre indicazioni possono essere ottenute dall'analisi dei sinistri che hanno coinvolto navi classificate dall'organismo riconosciuto.

Per valutare i precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono inoltre prese in considerazione le relazioni elaborate dagli Stati membri sulla base dell'articolo 12.

Il comitato istituito ai sensi dell'articolo 7 stabilisce i criteri da rispettare per decidere, sulla base delle informazioni descritte al presente paragrafo, in che momento le prestazioni dell'organismo che opera in nome dello Stato di bandiera possono essere considerate come una minaccia inaccettabile per la sicurezza e l'ambiente. I progetti di decisione riguardanti le questioni di cui al paragrafo 1 sono presentati al comitato dalla Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro.”

9. L'articolo 10 è così modificato:

a) Le prime due frasi diventano paragrafo 1 e sono sostituite dal testo seguente:

“1. In deroga ai criteri specificati nell'allegato, quando uno Stato membro considera che l'organismo riconosciuto non possa più essere autorizzato a svolgere per suo conto i compiti indicati all'articolo 3, può sospendere tale autorizzazione applicando la seguente procedura:”.

b) Sono aggiunti i seguenti paragrafi:

“2. Ogniqualvolta ritenga che le prestazioni di un organismo riconosciuto in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento si deteriorino senza tuttavia giustificare la revoca del riconoscimento sulla base dei criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 2, la Commissione può decidere di informarne l'organismo riconosciuto e invitarlo ad adottare le misure adeguate per migliorare le proprie prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento. Qualora l'organismo riconosciuto non fornisca una risposta soddisfacente o la Commissione consideri che le misure adottate dall'organismo riconosciuto non abbiano migliorato le prestazioni dello stesso in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, questa può decidere di sospendere il riconoscimento dell'organismo per un periodo di un anno conformemente alla procedura di cui all'articolo 7, dopo aver dato all'organismo in questione la possibilità di presentare le proprie osservazioni. Durante questo periodo l'organismo riconosciuto non è autorizzato a rilasciare o rinnovare certificati alle navi battenti bandiera degli Stati membri. I certificati precedentemente rilasciati o rinnovati da detto organismo conservano la loro validità.

3. La procedura di cui al paragrafo 2 si applica anche qualora la Commissione abbia la prova che un organismo riconosciuto non abbia rispettato le disposizioni dell'articolo 14, paragrafi 3, 4 o 5.

4. Un anno dopo l'adozione della propria decisione di sospendere il riconoscimento di un organismo, la Commissione valuta se è stato posto rimedio alle carenze di cui ai paragrafi 2 e 3, che hanno motivato la sospensione. In caso di persistenza di tali carenze il riconoscimento è revocato conformemente alla procedura di cui all'articolo 7.”

10. L'articolo 11 è così modificato:

a) Al paragrafo 1, il seguente testo è cancellato: “e soddisfino i criteri specificati nell'allegato. A tal fine può far controllare direttamente gli organismi riconosciuti dall'amministrazione nazionale competente, oppure, qualora tali organismi siano situati in un altro Stato membro, può basarsi sul controllo corrispondente effettuato dall'amministrazione di un altro Stato membro.”

b) Al paragrafo 2, i termini “gli Stati membri effettuano il controllo ogni due anni” sono sostituiti dai termini “gli Stati membri effettuano il controllo almeno ogni due anni”.

c) I paragrafi 3 e 4 sono cancellati.

d) È inserito un nuovo paragrafo 3 così redatto:

“3. Gli organismi riconosciuti sono ispezionati dalla Commissione in collaborazione con lo Stato membro che ha presentato la corrispondente richiesta di riconoscimento, su base regolare e almeno ogni tre anni, onde verificare se soddisfano i criteri stabiliti nell'allegato. Nel selezionare gli organismi da ispezionare, la Commissione dedica particolare attenzione ai precedenti dell'organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, alle relazioni sui sinistri e alle relazioni presentate dagli Stati membri conformemente all'articolo 12. L'ispezione può comprendere una visita alle sedi regionali dell'organismo nonché un'ispezione a campione e approfondita delle navi. La Commissione comunica agli Stati membri una relazione sui risultati dell'ispezione.”

11. L'articolo 12 è sostituito dal testo seguente:

“Nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento degli obblighi in materia di ispezione quali Stati di approdo, gli Stati membri comunicano alla Commissione e agli altri Stati membri quanto hanno accertato in merito all'eventuale rilascio di certificati validi da parte di organismi operanti a nome di uno Stato di bandiera a navi non conformi ai requisiti pertinenti delle convenzioni internazionali, oppure in merito ad eventuali difetti di navi aventi un certificato di classificazione valido, relativi ad elementi oggetto del certificato. Solo i casi di navi che rappresentano una minaccia grave per la sicurezza e per l'ambiente o che rivelano un comportamento particolarmente negligente da parte degli organismi sono soggetti all'obbligo di informazione di cui al presente articolo.”

12. L'articolo 13, è cancellato.

13. Gli articoli 14, 15, 16 e 17 diventano rispettivamente articoli 13, 14, 15 e 16.

14. L'articolo 14, paragrafi 3 e 4 è sostituito dal testo seguente:

“3. Gli organismi riconosciuti forniscono all'amministrazione e alla Commissione tutte le informazioni pertinenti in merito alla flotta iscritta nella loro classe, alle modifiche di classe, alle sospensioni o ai declassamenti, indipendentemente dalla bandiera battuta dalle navi. Le informazioni relative alle modifiche, alle sospensioni e ai declassamenti, comprese le informazioni sui ritardi nell'esecuzione

delle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni, le condizioni di classe, le condizioni o le restrizioni operative stabilite nei confronti delle navi della loro classe, indipendentemente dalla bandiera battuta, sono altresì comunicate al sistema di informazione *Sirenac* per le ispezioni previste dal controllo dello Stato di approdo.”

“4. Gli organismi riconosciuti non rilasciano certificati ad una nave, indipendentemente dalla bandiera battuta, che venga declassata o che cambi classe per motivi di sicurezza se non dopo aver consultato l'amministrazione competente dello Stato di bandiera per stabilire se sia necessaria un'ispezione completa.”

c) È aggiunto il seguente paragrafo 5:

“5. In caso di trasferimento di una nave da un organismo riconosciuto ad un altro, l'organismo precedente informa il nuovo organismo in merito a ai ritardi nell'esecuzione delle visite e nell'applicazione delle raccomandazioni, le condizioni di classe, le condizioni e le restrizioni operative stabilite nei confronti della nave. All'atto del trasferimento, l'organismo precedente comunica il fascicolo completo dei precedenti della nave al nuovo organismo. Quest'ultimo può rilasciare i certificati della nave solo una volta che saranno state effettuate con successo tutte le visite in ritardo e sarà stato dato seguito alle raccomandazioni o le condizioni di classe precedentemente pronunciate nei confronti della nave, come stabilito dall'organismo precedente. Prima del rilascio dei certificati il nuovo organismo deve notificare all'organismo precedente la data di rilascio dei certificati e confermare la data, il luogo e le misure adottate porre rimedio ai ritardi nell'esecuzione delle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe. Gli organismi riconosciuti collaborano per dare corretta attuazione alle disposizioni del presente paragrafo.”

15. L'articolo 15, paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

“3. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione e agli altri Stati membri il testo di tutte le disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.”

16. L'allegato della direttiva è così modificato:

a) Modifica relativa al paragrafo 2 della sezione ‘A. CRITERI GENERALI’ che non riguarda il testo italiano [questo contiene già il termine “deve” (*must*)].

b) Modifica relativa alla seconda frase del paragrafo 3 della sezione ‘A. CRITERI GENERALI’ che non riguarda il testo italiano [questo contiene già il termine “sono” (*are*)].

c) Modifica relativa al paragrafo 4 della sezione ‘A. CRITERI GENERALI’ che non riguarda il testo italiano [questo contiene già il termine “deve” (*must*)].

- d) Modifica relativa al paragrafo 5 della sezione 'A. CRITERI GENERALI' che non riguarda il testo italiano [questo contiene già il termine "deve" (*must*)]. A seguito del paragrafo 5 sono aggiunti i seguenti termini: "o conservarlo in una base dati elettronica accessibile alle parti interessate".
- e) Modifica relativa alla prima e alla seconda frase del paragrafo 6 della sezione 'A. CRITERI GENERALI' che non riguarda il testo italiano [questo contiene già il termine "deve" (*must*)].
- f) Modifica relativa al paragrafo 7 della sezione 'A. CRITERI GENERALI' che non riguarda il testo italiano [questo contiene già il termine "deve" (*must*)].
- g) Al termine del paragrafo 4 della sezione 'B. CRITERI SPECIFICI' sono aggiunti i seguenti termini : "e alla Commissione".
- h) Al termine del paragrafo 5 della sezione 'B. CRITERI SPECIFICI' sono aggiunti i seguenti termini: "La politica dell'organismo deve fondarsi su obiettivi e indicatori di prestazioni relativi alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento".
- i) Al termine del paragrafo 6, lettera b) della sezione 'B. CRITERI SPECIFICI' sono aggiunti i seguenti termini : "ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto a tali norme e regolamenti".
- j) Al termine del paragrafo 6, lettera c) della sezione 'B. CRITERI SPECIFICI' sono aggiunti i seguenti termini : "ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto all'osservanza delle convenzioni internazionali".
- k) Il paragrafo 6, lettera g) della sezione 'B. CRITERI SPECIFICI' è sostituito con il testo seguente:
- "g) Le norme delle attività regolamentari che l'organismo è autorizzato a svolgere sono applicate soltanto da ispettori esclusivi dell'organismo o da ispettori esclusivi di altri organismi riconosciuti. In entrambi i casi gli ispettori esclusivi devono avere una conoscenza approfondita del tipo di nave sul quale effettuano le attività regolamentari e delle norme applicabili in materia;".
- l) Il termine "e" alla fine del paragrafo 6, lettera i) della sezione 'B. CRITERI SPECIFICI' è cancellato.
- m) Il paragrafo 6, lettera j) della sezione 'B. CRITERI SPECIFICI' è sostituito dal testo seguente:
- "j) in tutte le sedi è applicato un vasto sistema di audit interni pianificati e documentati riguardo le attività inerenti alla qualità".
- n) I due paragrafi seguenti sono aggiunti al paragrafo 6 della sezione 'B. CRITERI SPECIFICI':
- "k) le ispezioni e le visite regolamentari previste dal sistema armonizzato di visite e di certificazione alle quali l'organismo è autorizzato a procedere sono effettuate conformemente alle disposizioni dell'allegato e dell'appendice alla risoluzione IMO

A.746 (18) relativa agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione;

- l) tra i servizi centrali e regionali della società sono definite modalità chiare e dirette in materia di responsabilità e di controllo”.
- o) Il paragrafo 7, lettera b) della sezione ‘B. CRITERI SPECIFICI’ è sostituito dal testo seguente:
 - “b) di effettuare tutte le ispezioni e i controlli stabiliti dalle convenzioni internazionali per il rilascio dei certificati, compresi i mezzi per valutare - ricorrendo a professionisti qualificati e conformemente alle disposizioni dell'allegato alla risoluzione IMO A.788 (19) relativa agli orientamenti in materia di attuazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM) da parte delle amministrazioni - l'applicazione e la manutenzione del sistema di gestione della sicurezza sia a terra che a bordo ai fini della certificazione.”
- p) Modifica relativa al paragrafo 9 della sezione ‘B. CRITERI SPECIFICI’. Non riguarda la versione italiana.

Articolo 2

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro dodici mesi dalla data della sua adozione. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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 di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
La Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

PROPOSTA LEGISLATIVA III

Proposta

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**sull'introduzione accelerata di norme in materia di doppio scafo o di tecnologia
equivalente per le petroliere monoscafo**

RELAZIONE

INTRODUZIONE GENERALE

1. Situazione di fatto e problematica

Come dimostrato di recente dal cedimento strutturale della nave ERIKA al largo delle coste francesi, le principali conseguenze delle fuoriuscite accidentali di idrocarburi ad opera di petroliere continuano ad essere una grave fonte di preoccupazione per la Commissione europea.

A seguito degli inquinamenti dovuti agli incidenti della petroliera Aegean Sea al largo della Coruña nel dicembre 1992 e della petroliera Braer al largo delle isole Shetland nel gennaio 1993, la Commissione ha pubblicato la comunicazione su una politica comune della sicurezza dei mari⁵⁰ con la quale ha preso atto della situazione per quanto riguarda la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino, sottolineando in particolar modo la richiesta del Consiglio straordinario Ambiente e Trasporti del 25 gennaio 1993 che invitava a sostenere le iniziative dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) volte a ridurre il divario di sicurezza riscontrato tra le navi di nuova costruzione e le navi esistenti migliorando e/o ritirando progressivamente le navi esistenti, costruite conformemente alle precedenti norme, dopo un periodo ragionevole di esercizio. Tale richiesta ha posto in evidenza la necessità di dedicare particolare attenzione alle petroliere che non soddisfano le norme internazionali sulle cisterne di zavorra segregata e sulla loro sistemazione a fini protettivi quali stabilite nella Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e dal relativo Protocollo del 1978 (MARPOL 73/78).

La prima decisione con efficacia a livello regionale relativa al disarmo delle petroliere monoscafo è stata presa nel 1990 dagli Stati Uniti con l'adozione del cosiddetto *Oil Pollution Act*, legge sull'inquinamento da idrocarburi (OPA 90), che ha prescritto l'obbligo del doppio scafo sia per le navi cisterna nuove che per quelle esistenti. L'applicazione dell'obbligo di doppio scafo dell'OPA 90 per le navi cisterna esistenti dipende dall'età, dalle dimensioni espresse in tonnellate di stazza lorda e dalla configurazione dello scafo. Esistono grosso modo due categorie principali di navi cisterna.

La prima categoria di navi cisterna non sarà autorizzata, in forza dell'OPA 90, a navigare nelle acque territoriali statunitensi dopo il 1° gennaio 2010, a meno che tali navi si conformino alle norme in materia di doppio scafo. Le navi di questa prima categoria comprendono tutte le petroliere monoscafo esistenti di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate senza doppio fondo o doppio guscio laterale. Tra il 2005 e il 2010 tali petroliere monoscafo non saranno più autorizzate a navigare nelle acque statunitensi una volta raggiunta l'età di 25 anni. Il limite è ridotto a 23 anni per le petroliere di più di 30 000 tonnellate di stazza lorda (sl), a meno che esse si conformino agli obblighi in materia di doppio scafo.

⁵⁰ COM(93) 66 def. del 24.2.1993.

Le navi cisterna della seconda categoria non saranno autorizzate, ai sensi dell'OPA 90, a navigare nelle acque statunitensi dopo il 1° gennaio 2015, a meno che si adeguino alle norme in materia di doppio scafo. Rientrano in questa categoria le esistenti petroliere monoscafo di più di 5 000 tonnellate di sl provviste di doppio fondo o doppio guscio laterale nonché tutte le petroliere monoscafo di meno di 5 000 tonnellate di sl. Nel corso dei 10 anni che precedono la scadenza limite del 2015 si procederà al progressivo ritiro delle navi cisterna di più di 5 000 tonnellate di sl che avranno raggiunto l'età di 30 anni e delle petroliere di più di 30 000 tonnellate di sl che avranno raggiunto l'età di 28 anni. Non è stata prevista un'età limite per il progressivo ritiro delle navi cisterna di meno di 5 000 tonnellate di sl.

Confrontata alla decisione unilaterale degli Stati Uniti, l'IMO ha dovuto varare azioni per garantire a livello internazionale una riduzione del divario tra la sicurezza delle petroliere di nuova costruzione e le petroliere esistenti. Tali iniziative si sono tradotte nell'entrata in vigore, nel luglio 1993, di importanti modifiche alla convenzione MARPOL 73/78 comprendenti misure più severe in materia di norme di progettazione e di costruzione delle petroliere nuove ed esistenti. Tali norme di progettazione e di costruzione miravano a garantire una migliore protezione contro l'inquinamento da idrocarburi in caso di collisione o incaglio. In forza di tali norme le petroliere consegnate a partire dal 6 luglio 1996 devono soddisfare a quanto prescritto in materia di doppio scafo o di progettazione equivalente nella regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78.

Inoltre le modifiche alla convenzione MARPOL 73/78 comprendevano anche la progressiva introduzione di tali norme per le petroliere monoscafo con portata lorda superiore a 20 000 tonnellate, consegnate prima del 6 luglio 1996. In base alla regola 13 G tali navi cisterna devono conformarsi alle norme doppio scafo o tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78 nell'arco di tempo di 25 anni o, in taluni casi, di 30 anni, che segue la data di consegna. Di conseguenza le petroliere monoscafo esistenti che non soddisfano le norme per le cisterne di zavorra segregata e la loro sistemazione a fini protettivi non saranno più autorizzate a livello internazionale a navigare dopo il 2007, o in taluni casi il 2012, se non si adeguano a quanto prescritto dalla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78 in materia di doppio scafo o di progettazione equivalente. Per le petroliere monoscafo esistenti conformi a tali norme in materia di cisterne di zavorra segregata e loro sistemazione protettiva, tale scadenza sarà raggiunta al più tardi nel 2026.

A decorrere dal 2005 le differenze riguardanti i limiti di età e i termini ultimi previsti per il progressivo ritiro nell'OPA 90 e nel sistema istituito a livello internazionale grazie alle modifiche della convenzione MARPOL 73/78 faranno sì che le petroliere monoscafo non più autorizzate a navigare nelle acque statunitensi per raggiunti limiti di età possono trasferire le loro attività verso altre regioni del mondo, ivi compresa l'Unione europea, e continuare ad operare fino al momento in cui dovranno anch'esse conformarsi alle norme in materia di doppio scafo in funzione dei limiti di età previsti dalla convenzione MARPOL 73/78. Tale trasferimento provocherà una situazione in cui sulle rotte del traffico di idrocarburi da e verso l'Unione europea si registrerà una presenza sempre più frequente delle petroliere monoscafo più vetuste che la convenzione MARPOL 73/78 autorizza ancora a navigare.

Uno studio sull'impatto ambientale delle petroliere monoscafo, realizzato nel 1999 per conto dei servizi della Commissione, ha esaminato le conseguenze dell'OPA 90 sul naviglio cisterniero che opera al di fuori degli Stati Uniti. Le stime ricavate dallo studio indicano che nel periodo compreso tra il 2000 e il 2025 un 15% in media di navi cisterna per il greggio sarà bandito dalle acque statunitensi, ma ancora autorizzato dalla convenzione MARPOL 73/78. È inoltre emerso che nel 2010 il numero di navi adibite al trasporto di greggio di portata lorda inferiore a 200 000 t bandite dagli USA raggiungerà una punta per effetto della data limite di esercizio stabilita nell'OPA 90. Per quelle di dimensioni superiori la punta del numero di navi spostate verso l'Europa si avrà nel 2015. Secondo le valutazioni dello studio, inoltre, l'OPA 90 avrà conseguenze meno pronunciate per le navi che trasportano prodotti petroliferi derivati. Per quelle aventi portata lorda tra 5 000 e 30 000 t, il culmine degli spostamenti sarà raggiunto nel 2015 mentre per la categoria di navi della dimensione maggiore il massimo sarà raggiunto nel 2005.

2. *Azione proposta a livello comunitario*

La Commissione ritiene che la situazione descritta sia preoccupante in quanto le statistiche rivelano che il tasso di sinistri è in aumento per le navi più vetuste. È considerata necessaria un'azione comunitaria in questo campo, in particolare a causa dell'avvicinarsi del 2005, prima scadenza importante fissata dall'OPA 90 alla quale determinate petroliere monoscafo saranno messe al bando dalle acque statunitensi. Per evitare che tali petroliere comincino o continuino ad approdare ai porti europei, è proposto di accelerare l'introduzione nella Comunità delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78 allineandola sui limiti di età e sui termini ultimi previsti nell'OPA 90 onde evitare che le petroliere bandite dagli USA per effetto dell'OPA 90 trasferiscano le loro attività commerciali verso l'Europa.

Per quanto riguarda i criteri attinenti alle dimensioni e alla configurazione dello scafo la proposta conserva la distinzione operata nella convenzione MARPOL 73/78 fra tre categorie principali. Nella categoria 1 rientrano le petroliere monoscafo dette "pre-MARPOL", ossia navi per il trasporto di greggio di portata lorda da 20 000 t o più e navi per il trasporto di prodotti petroliferi di portata lorda da 30 000 t o più, sprovviste di cisterne di zavorra segregata sistemate a fini di protezione. La categoria 2 comprende le petroliere monoscafo (MARPOL) di dimensioni identiche alle petroliere della categoria 1, ma dotate di cisterne di zavorra segregata a fini protettivi. Nella categoria 3 rientrano le petroliere monoscafo di portata lorda inferiore ai limiti stabiliti per le categorie 1 e 2, consegnate prima del 6 luglio 1996 e quindi non contemplate dalla progressiva introduzione delle norme in materia di doppio scafo di cui alla regola 13 G dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78.

La Commissione propone un approccio specifico per ciascuna di queste categorie.

Per la categoria 1 la proposta prevede di abbassare il limite di età dai 25 o 30 anni previsti dalla convenzione MARPOL 73/78 ad un unico limite di età di 23 anni. Poiché tali petroliere monoscafo sono state consegnate prima della data di applicazione delle norme della convenzione MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata a fini protettivi (1982), il termine ultimo è stato fissato al 2005 per evitare che tali navi continuino ad operare una volta superato il limite di età proposto di 23 anni. Deve inoltre essere revocata la possibilità di deroga prevista nella regola 1/13G(7) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78, che autorizza altre misure

di carattere strutturale od operativo, quale la disposizione del carico in equilibrio idrostatico, in alternativa al doppio scafo. Tale restrizione è necessaria per evitare che le navi cisterna, una volta raggiunti i limiti di età, possano continuare ad operare ricorrendo ad accorgimenti diversi dal doppio scafo o da una configurazione di concezione equivalente.

Per quanto riguarda la categoria 2 la proposta prevede l'obbligo del doppio scafo o di una tecnologia equivalente entro la data alla quale la nave raggiunge i 28 anni di età e comunque entro il 1° gennaio 2010.

Infine per la categoria 3 la Commissione propone un limite di età di 30 anni per le navi cisterna provviste di cisterne di zavorra segregata a fini di protezione e di 25 anni per quelle che non ne sono dotate, nonché una data ultima fissata al 1° gennaio 2015, a decorrere dalla quale nessuna petroliera monoscafo di questa categoria sarà più autorizzata al traffico con i porti europei.

Considerando che la presente proposta di introduzione accelerata a livello comunitario è allineata sui limiti di età e sui termini ultimi dell'OPA 90, le petroliere monoscafo bandite dalle acque statunitensi non potranno trasferire le loro attività verso l'Europa.

Con l'applicazione delle medesime date previste nell'OPA 90, il sistema comunitario permetterà una significativa riduzione dei tempi necessari grazie al significativo impatto, seppur attualmente non quantificabile, che esso avrà sul ritmo di sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo. Le prime stime, basate sui dati statistici disponibili relativi alla odierna flotta mondiale di navi cisterna, indicano che l'impatto sulle categorie 2 e 3 sarà notevole.

Nella categoria 2 attualmente la consistenza a livello mondiale è di circa 2000 navi cisterna monoscafo, oltre a 1000 navi cisterna a doppio scafo della medesima dimensione. Nel sistema comunitario proposto circa il 70% di queste 2000 unità dovrà essere disarmato per sopraggiunti limiti di età (28 anni) prima del 2010 e circa il 30% (~ 600 navi) dovrà essere dismesso nel 2010.

Nella categoria 3 rientrano attualmente 3000 navi cisterna monoscafo, ma appena 300 navi a doppio scafo. Ciò è dovuto al fatto che la convenzione MARPOL 73/78 non prevede un limite di età o un termine ultimo per la sostituzione delle navi monoscafo con navi a doppio scafo. Il sistema comunitario proposto che combina limiti di età (25 e 30 anni) con il termine ultimo del 2015 comporterà che il 70% del naviglio (~ 2000 navi) dovrà essere oggetto di disarmo prima del 2015 per sopraggiunti limiti di età, mentre il restante 30% (~ 1000 navi) dovrà essere dismesso nel 2015. Considerato il gran numero di navi non più autorizzate nel 2010 e nel 2015, la continuità dell'approvvigionamento e della distribuzione di idrocarburi in Europa potrebbe essere temporaneamente perturbata in caso di insufficiente capacità di naviglio a doppio scafo.

Le principali associazioni di costruttori navali (AWES in Europa, SAJ in Giappone e KSA in Corea del Sud) riconoscono tuttavia che in un futuro prevedibile l'offerta di navi mercantili sarà superiore alla domanda. Tale capacità eccedente è stimata attualmente a circa 3-4 milioni di cgt, vale a dire 10,42-13,89 milioni di tonnellate di portata lorda, e sarà in grado di assorbire l'aumento della domanda indotto dalla presente proposta.

La proposta presentata in allegato prevede l'obbligo di conformarsi alle norme doppio scafo o tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo di portata lorda da 600 t o più che battono bandiera di uno Stato membro o qualsiasi altra bandiera per poter accedere ai porti dell'UE.

3. *Misure di accompagnamento*

Quale misura di accompagnamento alla progressiva introduzione delle norme doppio scafo o tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo la Commissione propone un sistema di incentivi finanziari a favore delle petroliere a doppio scafo e di misure dissuasive nei confronti delle petroliere monoscafo operanti nel traffico da, per e tra i porti della Comunità. Il sistema dovrebbe fondarsi sui principi stabiliti dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio, del 21 novembre 1994, sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata⁵¹ (regolamento SBT). Tali principi prevedono una riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere più rispettose dell'ambiente, diversamente dalle petroliere che offrono un livello minore di protezione contro l'inquinamento da idrocarburi.

Il regolamento SBT tuttavia non tiene conto del maggior livello di protezione assicurato dalle petroliere a doppio scafo rispetto a quelle monoscafo per evitare un eventuale inquinamento e non fa differenza tra questi tipi di petroliere ai fini di una riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio. Anzi, considerata la data limite del 2005 proposta per le petroliere monoscafo non conformi alle norme della convenzione MARPOL 73/78 in materia di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini protettivi, non vi sono motivi di mantenere la differenziazione dei diritti prevista nel regolamento SBT per tali petroliere e quelle che soddisfano le norme predette della convenzione MARPOL 73/78.

La proposta presentata in allegato prevede pertanto di abrogare il regolamento SBT e di introdurre un nuovo regime di incentivi finanziari che, durante il periodo di introduzione accelerata delle nuove norme, promuova l'impiego di petroliere conformi agli standard doppio scafo o tecnologia equivalente e dissuada dall'utilizzazione di petroliere che non vi soddisfano. Il nuovo sistema deve essere basato su una combinazione di agevolazioni (riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio) per le petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente, e di maggiorazioni di detti diritti per quelle petroliere che non sono conformi.

L'introduzione di tale sistema misto di incentivi/penalizzazioni deve cercare di salvaguardare i proventi degli enti incaricati dei servizi portuali e di pilotaggio onde evitare perdite che potrebbero andare a scapito della qualità dei servizi o la necessità di compensarle con un aumento dei diritti portuali o di pilotaggio a carico delle navi che non trasportano petrolio o prodotti petroliferi. Considerando che nel periodo di introduzione accelerata delle nuove norme il numero di petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente crescerà, mentre il numero di petroliere monoscafo calerà, occorrerà fare in modo da porre la riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio a carico delle navi a doppio scafo o di tecnologia equivalente in correlazione inversa alla loro età e le maggiorazioni dei diritti a carico delle petroliere monoscafo in correlazione diretta all'aumento della loro età.

⁵¹ GUL 319 del 12.12.1994, pag. 1.

L'entità percentuale delle riduzioni e delle maggiorazioni previste nella proposta deve poter essere adattata ricorrendo alla procedura del comitato in considerazione del fatto che il ritmo di sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo potrà variare durante il periodo di introduzione accelerata delle nuove norme. La proposta prevede infine che la differenziazione dei diritti cesserà di essere applicata non appena sarà stata completata l'introduzione accelerata delle norme doppio scafo e tecnologia equivalente.

A titolo di seconda misura di accompagnamento la proposta prescrive di notificare all'IMO le disposizioni comunitarie relative all'introduzione accelerata delle norme doppio scafo e tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo non appena sono adottate conformemente al disposto dell'articolo 211 della convenzione UNCLOS, il cui paragrafo 3 autorizza gli Stati costieri ad imporre obblighi particolari per l'accesso di navi straniere ai porti nazionali o alle vie navigabili interne o in caso di approdo ai terminali off-shore. Tale disposizione prescrive inoltre di dare la debita pubblicità a tali obblighi comunicandoli alla competente organizzazione internazionale con menzione specifica degli Stati che applicano i medesimi obblighi per effetto di accordi di cooperazione.

RAGIONI DELLA SCELTA DEL REGOLAMENTO

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

Il trattato prevede che sia istituita una politica comune dei trasporti e gli strumenti per dare attuazione a tale politica comprendono misure destinate a migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi come stabilito dall'articolo 80, paragrafo 2.

A tal fine, obiettivo precipuo dell'azione prevista è attuare nella Comunità, in modo armonizzato, un'introduzione accelerata delle norme doppio scafo o tecnologia equivalente previste dalla convenzione MARPOL 73/78 per le petroliere monoscafo. L'applicazione armonizzata ed accelerata a livello comunitario delle norme in questione è necessaria per garantire che le petroliere che operano nei traffici commerciali da, per e tra i porti degli Stati membri soddisfino quanto prima possibile alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente al fine di ridurre i rischi di inquinamento accidentale e relative conseguenze per le acque europee.

Malgrado le condizioni di accesso per le petroliere non riguardino gli Stati membri che non hanno sbocchi sul mare né porti marittimi, il regolamento interesserà comunque, in un certo qual modo, tutti gli Stati membri, in quanto tutti possono disporre di flotte di petroliere che battono la loro bandiera.

5. b) Azione di competenza esclusiva della Comunità o di competenza condivisa con gli Stati membri

L'azione in questione rientra tra quelle di competenza condivisa tra la Comunità e gli Stati membri.

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

Considerata la dimensione mercato interno che riveste il trasporto marittimo, un'azione comunitaria è l'unico modo per garantire lo stesso livello di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento marino nei traffici delle petroliere a destinazione di, in provenienza da e tra porti europei e ridurre nel contempo i rischi di distorsioni della concorrenza dovuti all'applicazione di principi diversi in materia di diritti portuali e di pilotaggio.

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

È di fondamentale interesse per la Comunità garantire che il trasporto marittimo di petrolio e di prodotti petroliferi necessari per la sua economia avvenga nel modo più sicuro e più rispettoso dell'ambiente onde prevenire le conseguenze nefaste di un inquinamento da idrocarburi. È necessaria a tal fine un'azione armonizzata per evitare distorsioni della concorrenza tra le petroliere che soddisfano già le più recenti norme internazionali in materia di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi e le petroliere che non vi soddisfano ancora. Le norme in questione sono state definite a livello internazionale ma la convenzione internazionale che le sancisce non prevede una loro applicazione armonizzata e simultanea. L'applicazione di tali norme nella Comunità potrà essere garantita solo con l'adozione di disposizioni comunitarie armonizzate e comportanti sanzioni in caso di inosservanza.

L'astensione dall'azione avrebbe per conseguenza che il tasso di incidenti con effetti di inquinamento e la gravità delle loro conseguenze per cedimenti strutturali o avarie delle petroliere monoscafo continuerebbe ad essere inaccettabilmente elevato. Inoltre se non vengono introdotte a livello comunitario in modo armonizzato ed accelerato norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per queste petroliere non si potrà escludere il rischio che navi non conformi alle norme e vetuste trasferiscano verso l'Europa le loro attività commerciali da regioni che, come gli Stati Uniti, applicano politiche di sicurezza più severe.

L'astensione dall'azione comporterebbe inoltre un rischio di distorsioni della concorrenza tra i porti a causa dell'applicazione di criteri diversi di tariffazione dei servizi portuali e di pilotaggio senza tenere in debito conto la maggiore protezione contro i rischi di inquinamento accidentale da idrocarburi offerta dalle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente diversamente dalle petroliere monoscafo.

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

Poiché le prescrizioni definite a livello internazionale per le petroliere monoscafo al fine di obbligarle a conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente conferiscono all'amministrazione dello Stato di bandiera un'ampia libertà di interpretazione e di applicazione ed escludono inoltre dal proprio ambito di applicazione un notevole numero di petroliere esistenti, non è possibile garantirne un'applicazione coercitiva uniforme e armonizzata tale da permettere una rapida sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo. Oltre a ciò le possibilità di deroga previste, che portano alla non applicazione o alla diversità di applicazione di tali norme internazionali, potrebbero tradursi in distorsioni della

concorrenza. Risulta pertanto necessario garantire un'applicazione armonizzata ed accelerata delle norme definite a livello internazionale mediante un regolamento.

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

Sono necessarie disposizioni uniformi sotto forma di regolamento per i motivi esposti in precedenza. Conformemente al principio di proporzionalità, il regolamento proposto stabilirà al livello comunitario l'età e le date alle quali le petroliere monoscafo dovranno conformarsi alle norme definite a livello internazionale in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente, nonché una metodologia uniforme per la tariffazione differenziata dei diritti portuali e di pilotaggio da applicare alle petroliere monoscafo e a doppio scafo che approdano nei porti europei.

L'attuale sistema di tariffazione differenziata per i diritti portuali e di pilotaggio, stabilito dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio, del 21 novembre 1994, sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata⁵² dovrà essere abrogato in quanto non opera alcuna distinzione tra le petroliere monoscafo e le petroliere a doppio scafo provviste entrambe di cisterne di zavorra segregata. Per intervenire in tal senso l'approccio migliore è l'abrogazione di detto regolamento e la sua sostituzione con un altro che contempli anche l'introduzione accelerata delle norme collegandola ad un nuovo sistema di diritti differenziati. Adottando una direttiva sarebbe necessario prevedere anche un periodo supplementare per il recepimento delle sue disposizioni nell'ordinamento giuridico interno degli Stati membri con ulteriori ritardi per porre in vigore in via accelerata le nuove norme.

OGGETTO DEL REGOLAMENTO

10. Il regolamento proposto stabilisce i limiti di età e i termini ultimi entro i quali le petroliere monoscafo devono conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78. I limiti di età proposti sono inferiori a quelli previsti nella regola 13 G dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78 oppure sono applicabili a categorie di navi cisterna che non rientrano in questa regola a causa della loro dimensione. I termini ultimi previsti mirano ad impedire che le petroliere monoscafo continuino o comincino ad operare nei porti europei una volta raggiunta la data ultima a partire dalla quale non potranno più operare nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati Uniti. L'obbligo di rispettare tali norme sarà condizione di accesso ai porti degli Stati membri per tutte le petroliere di portata lorda superiore o uguale a 600 tonnellate, indipendentemente dalla bandiera battuta. Oltre a ciò tutte le navi cisterna di questa dimensione e battenti bandiera di uno Stato membro devono conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente introdotte in via accelerata.
11. La proposta prevede altresì, quale misura complementare, la sostituzione dell'attuale regime differenziato di diritti portuali e di pilotaggio stabilito dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio. Tale regime va abrogato in quanto non prevede una tariffazione differenziata per le petroliere monoscafo e le petroliere a doppio scafo provviste entrambe di cisterne a zavorra segregata. Inoltre, l'introduzione accelerata

⁵² GUL 319 del 12.12.1994, pag. 1.

delle nuove norme porterà al disarmo delle petroliere monoscafo sprovviste di cisterne di zavorra segregata a partire dal 2005; non vi saranno pertanto motivi per prorogare il regime attuale oltre quella data. Il nuovo regime di tariffazione differenziata dei diritti portuali e di pilotaggio ne prevede una riduzione per le petroliere a doppio scafo, riduzione che diminuirà col crescere dell'età della nave. Per le petroliere monoscafo sarà applicabile una maggiorazione che crescerà con l'aumentare dell'età. La proposta di regolamento stabilisce che la tariffazione differenziata cesserà di applicarsi non appena conclusa l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente.

12. La proposta prevede poi che il regolamento sia notificato all'IMO non appena adottato. La notifica è destinata ad informare il mondo marittimo internazionale delle nuove regole applicabili nella Comunità in materia di traffico di petroliere da, per e tra i porti degli Stati membri.
13. La proposta dà altresì mandato alla Commissione di modificare con procedura di comitato il regolamento per tener conto delle modifiche apportate ai pertinenti strumenti internazionali e adattare il livello delle riduzioni e maggiorazioni del sistema di tariffazione differenziata ad eventuali fluttuazioni nel ritmo di sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo durante il periodo di introduzione delle nuove norme.

COMMENTI AGLI ARTICOLI

Articolo 1

L'articolo 1 definisce lo scopo del regolamento, ossia rafforzare le norme di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento per le petroliere operanti da, per e tra i porti degli Stati membri, al fine di ridurre i rischi di inquinamento accidentale dovuto a collisioni o incaglio.

Per conseguire tale obiettivo occorre ridurre i tempi di applicazione alle petroliere monoscafo della regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78 relativa alle norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente. Il regolamento prevede inoltre, quale misura di accompagnamento, un sistema di tariffazione differenziata dei servizi portuali o di pilotaggio applicabile alle petroliere monoscafo e alle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente.

Articolo 2

L'articolo 2 definisce il campo di applicazione del regolamento. Questo si applica a tutte le petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, indipendentemente dalla bandiera battuta, che fanno scalo nei porti comunitari, e a tutte le petroliere della stessa dimensione che battono bandiera di uno Stato membro.

Articolo 3

L'articolo 3 contiene le definizioni dei concetti fondamentali del regolamento, derivate in gran parte dalle definizioni pertinenti della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL 73/78).

Articolo 4

L'articolo 4 stabilisce i limiti di età e i termini ultimi entro i quali le petroliere monoscafo devono soddisfare alle norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78. I limiti di età variano tra 23 e 30 anni e i termini ultimi cadono tra il 2005 e il 2015, in funzione dell'età e della configurazione delle navi cisterna. Il paragrafo 2 stabilisce che ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, non è ammessa la deroga prevista dalla regola 13 G(7) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78 che autorizza altre misure strutturali o operative in alternativa all'obbligo di costruzione del doppio scafo o tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78.

Articolo 5

L'articolo 5 stabilisce un sistema di tariffazione differenziata per i diritti portuali e di pilotaggio applicabili alle navi cisterna monoscafo e a doppio scafo o di configurazione equivalente, basato su una riduzione dei diritti applicabili a quest'ultima categoria di navi che diminuisce col crescere dell'età della nave. Per le petroliere monoscafo che non soddisfano ancora le norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente è applicabile una maggiorazione ai diritti portuali e di pilotaggio che cresce con l'aumentare dell'età della nave. I sistemi di tariffazione dei diritti portuali e di pilotaggio che non si basano sul criterio della portata lorda devono garantire quantomeno le medesime percentuali di riduzione e di maggiorazione previste nel sistema basato sulla portata lorda. Questo articolo stabilisce infine che il sistema di tariffazione differenziata cesserà di essere applicato non appena sarà completata l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente.

Articolo 6

L'articolo 6 prevede la notifica all'IMO dell'adozione del regolamento allo scopo di informare la comunità marittima internazionale delle nuove regole applicabili al traffico di petroliere da, per e tra i porti comunitari.

L'articolo 211 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), relativo all'inquinamento da navi, autorizza gli Stati costieri a imporre prescrizioni speciali quali condizioni all'accesso di navi straniere nei porti nazionali o alle vie navigabili interne o allo scalo nei terminali off-shore. Lo stesso articolo stabilisce che deve essere data adeguata pubblicità a tali prescrizioni, che queste devono essere comunicate alla competente organizzazione internazionale menzionando obbligatoriamente gli Stati che applicano le stesse norme nel quadro di accordi di cooperazione. La notifica all'IMO dell'adozione del presente regolamento soddisfa questa disposizione della convenzione UNCLOS.

Articolo 7

L'articolo 7, che contiene disposizioni relative ai controlli e alle relazioni sull'applicazione del regolamento, prevede che gli Stati membri verifichino regolarmente se le autorità portuali e di pilotaggio applicano correttamente il regime di tariffazione differenziata dei diritti applicabili, come prescritto all'articolo 5. Gli Stati membri sono tenuti a presentare ogni anno alla Commissione una relazione sulle verifiche effettuate entro i quattro mesi che seguono il periodo a cui si riferisce la relazione.

Articolo 8

L'articolo 8 istituisce un comitato di regolamentazione e contiene un riferimento alle procedure di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE⁵³, che disciplinano l'attività del comitato. L'articolo 8 fissa inoltre a tre mesi il periodo entro il quale il Consiglio deve agire conformemente alle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 6 della summenzionata decisione.

Articolo 9

L'articolo 9 autorizza la Commissione a modificare il regolamento e i suoi allegati conformemente alla procedura di cui all'articolo 8, al fine di aggiornare i riferimenti alle pertinenti regole MARPOL 73/78 in funzione di eventuali modifiche apportate alle stesse.

Inoltre prevede un adattamento, con la medesima procedura, delle percentuali delle riduzioni e delle maggiorazioni da applicare ai diritti portuali e di pilotaggio al fine di tener conto di eventuali fluttuazioni nel ritmo di sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo o di configurazione equivalente durante il periodo di introduzione delle nuove norme.

Articolo 10

Con il nuovo sistema di tariffazione differenziata dei diritti portuali e di pilotaggio stabilito dall'articolo 5, il sistema in vigore prescritto dal regolamento (CE) n. 2978/94 deve essere abrogato. Esso prevede diritti portuali e di pilotaggio differenziati per le petroliere provviste di cisterne di zavorra segregata sistemate a fini protettivi e per le petroliere che ne sono sprovviste. Basandosi esclusivamente su questo criterio, tuttavia, il sistema non consente una tariffazione differenziata applicabile alle petroliere monoscafo e alle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente.

Articoli 11 e 12

Nessun commento.

Allegato

L'allegato al regolamento stabilisce le percentuali delle riduzioni e delle maggiorazioni da applicare ai diritti portuali e di pilotaggio in funzione dell'età della nave.

⁵³ Decisione del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia
equivalente per le petroliere monoscafo
(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 Commissione⁵⁴,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁵⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵⁶,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁵⁷,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ambito della politica comune dei trasporti devono essere adottate nuove misure al fine di migliorare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento nei trasporti marittimi.
- (2) La Comunità è seriamente preoccupata per i sinistri causati da petroliere e per l'inquinamento delle coste comunitarie che ne consegue nonché per i danni provocati alla fauna, alla flora e ad altre risorse marine.
- (3) Nella comunicazione su una politica comune della sicurezza dei mari⁵⁸ la Commissione ha posto l'accento sulla richiesta del Consiglio straordinario Ambiente e Trasporti del 25 gennaio 1993 di sostenere le iniziative dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in materia di riduzione del divario tra la sicurezza delle navi di nuova costruzione e delle navi esistenti grazie a migliorie e/o al progressivo disarmo delle navi esistenti costruite secondo le norme precedenti, dopo un periodo di servizio ragionevole, con particolare riguardo per le petroliere che non soddisfano le norme della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e relativo Protocollo del 1978 (MARPOL 73/78) nella versione modificata entrata in vigore nel 1982.
- (4) Nella risoluzione su una politica comune della sicurezza dei mari⁵⁹ il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente la comunicazione della Commissione ed ha

⁵⁴ GU C [...] [...], pag. [...].

⁵⁵ GU C [...] [...], pag. [...].

⁵⁶ GU C [...] [...], pag. [...].

⁵⁷ GU C [...] [...], pag. [...].

⁵⁸ COM(93) 66 def. del 24.2.1993.

⁵⁹ GU C 91 del 28.3.1994, pag. 301.

sollecitato in particolare azioni volte a migliorare le norme di sicurezza delle navi cisterna.

- (5) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993⁶⁰ il Consiglio ha pienamente condiviso gli obiettivi formulati nella comunicazione della Commissione.
- (6) A livello internazionale l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha stabilito, nell'ambito della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e del relativo Protocollo del 1978 (MARPOL 73/78), norme definite a livello internazionale per la prevenzione dell'inquinamento che riguardano la progettazione e l'esercizio delle petroliere.
- (7) Il 6 marzo 1992 l'IMO ha adottato incisive modifiche della convenzione MARPOL 73/78 introducendo misure più severe in materia di norme di progettazione e di costruzione per le petroliere; esse sono entrate in vigore il 6 luglio 1993 e prevedono, per le petroliere consegnate a partire dal 6 luglio 1996, l'obbligo di doppio scafo o di tecnologia equivalente al fine di evitare un inquinamento da idrocarburi in caso di collisione o incaglio. Tali modifiche prevedono inoltre, per le petroliere monoscafo consegnate prima della data summenzionata, un programma di adattamento, avente effetto a decorrere dal 6 luglio 1995, in base al quale tali petroliere dovranno conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente entro 25 o in certi casi 30 anni dopo la data di consegna. Per effetto di tali misure a partire dal 2007 e, in taluni casi, dal 2012 le petroliere monoscafo esistenti che non soddisfano i requisiti MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata sistemate a fini protettivi non potranno più operare a livello internazionale a meno che soddisfino alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente previste dalla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78. Per quanto riguarda le petroliere monoscafo esistenti che soddisfano tali norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata a fini protettivi, il termine ultimo sarà raggiunto entro il 2026.
- (8) Prima dell'adozione di tali modifiche alla convenzione MARPOL 73/78 gli Stati Uniti avevano già adottato, nel 1990, l'*Oil Pollution Act* che stabilisce un obbligo di doppio scafo per le navi cisterna di nuova costruzione e per quelle esistenti. In base a tale legge le petroliere monoscafo non dotate di doppio fondo o di doppio guscio laterale non saranno più autorizzate a operare da e verso i porti statunitensi a partire dal 1° gennaio 2010 a meno che dispongano di doppio scafo. Inoltre nel periodo che precede tale termine ultimo le petroliere in questione non potranno, a decorrere dal 2005, operare da o verso i porti degli Stati Uniti una volta raggiunti i 25 anni di età o, in taluni casi, i 23 anni di età, a meno che siano dotate di doppio scafo. Per quanto riguarda le petroliere con doppio fondo e doppio guscio laterale il termine ultimo è fissato al 1° gennaio 2015 e il limite di età, nel periodo tra il 2005 e il 2015 è fissato a 30 anni e, in taluni casi, a 28 anni.
- (9) Considerate le differenze tra la normativa internazionale e il regime posto in vigore dagli Stati Uniti per quanto riguarda l'età limite delle navi e i termini ultimi per l'applicazione delle norme in materia di doppio scafo alle petroliere monoscafo esistenti, è prevedibile che a partire dal 2005 e in particolare dopo i termini ultimi del 2010 e del 2015, le petroliere monoscafo non più autorizzate ad operare da o verso i porti statunitensi a causa della loro età trasferiscano le loro attività verso altre regioni

⁶⁰ GUC 271 del 7.10.1993, pag. 1.

del mondo, ivi compresa l'Unione europea, e continuano ad operare fino al momento in cui saranno tenute a soddisfare le norme doppio scafo in funzione dei limiti di età previsti dalla convenzione MARPOL 73/78.

- (10) Il raffronto tra i dati statistici relativi all'età e ai sinistri delle navi cisterna rivela un aumento del tasso di sinistri per le navi più vetuste. È riconosciuto a livello internazionale che l'applicazione delle modifiche apportate nel 1992 alla convenzione MARPOL 73/78, che prevedono l'obbligo di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo esistenti di una certa età, garantirà un maggior livello di protezione contro l'inquinamento accidentale da idrocarburi in caso di collisione o incaglio.
- (11) È nell'interesse della Comunità varare misure per evitare che le petroliere monoscafo non più autorizzate a causa della vetustà o dopo i termini ultimi previsti, ai sensi dell'*Oil Pollution Act* del 1990, a operare da o verso i porti statunitensi, continuino o comincino ad operare da o verso porti europei, facendo sì che il rischio di inquinamento accidentale da idrocarburi delle acque europee persista o cresca.
- (12) Tali misure dovranno basarsi sui principi della convenzione MARPOL 73/78 per cui le petroliere monoscafo esistenti dovranno conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente prima di raggiungere una certa età. I limiti di età fissati in tali misure dovranno essere conformi a quelli stabiliti dall'*Oil Pollution Act* del 1990. A tal fine dovrà essere prevista una introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78 per le petroliere monoscafo esistenti, abbassando i limiti di età e stabilendo termini ultimi allineati su quelli fissati dall'*Oil Pollution Act* del 1990, dopo i quali le navi in questione dovranno risultare conformi alle norme per poter accedere ai porti e alle vie navigabili interne di uno degli Stati membri della Comunità.
- (13) La regola 13 G dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78, che prevede per le petroliere monoscafo l'obbligo di conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente, si applica esclusivamente alle petroliere per il greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 t e alle navi per trasporto di prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 t. Le norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78 si applicano alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 t consegnate dopo il 6 luglio 1996. Questa distinzione tra le classi di dimensione esclude dal campo di applicazione del regolamento le navi cisterna monoscafo per trasporto di greggio di portata lorda compresa tra 600 e 20 000 t, consegnate prima del 6 luglio 1996, nonché le navi cisterna per prodotti petroliferi di portata lorda compresa tra 600 e 30 000 t consegnate prima del 6 luglio 1996. Considerata l'importanza di questa categoria di petroliere di minor portata lorda nel traffico intracomunitario, devono essere adottate misure analoghe volte a garantire che anche queste navi si conformino alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78. A tal fine per questa categoria di petroliere monoscafo andrà prevista la progressiva introduzione delle norme doppio scafo e tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78 quale condizione per poter accedere a un porto o alle vie navigabili interne di uno degli Stati membri della Comunità.

- (14) Nella risoluzione sulla fuoriuscita di petrolio al largo delle coste francesi, adottata il 20 gennaio 2000⁶¹, il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente le iniziative della Commissione volte ad anticipare la data di introduzione dell'obbligo del doppio scafo per le petroliere.
- (15) L'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo dovrà essere accompagnata da misure complementari destinate ad incentivare il traffico delle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente ancor prima che scatti l'introduzione accelerata di tali norme. Le misure complementari dovranno consistere in incentivi finanziari per le petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente e in disincentivi finanziari per le petroliere monoscafo che operano da e verso i porti degli Stati membri della Comunità.
- (16) Le misure complementari dovranno basarsi sui principi stabiliti dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio, del 21 novembre 1994 sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata⁶². Tali principi prevedono una riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere più rispettose dell'ambiente rispetto alle petroliere che garantiscono un livello di protezione inferiore contro l'inquinamento da idrocarburi.
- (17) Il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio non tiene conto del maggior livello di protezione contro l'inquinamento accidentale da idrocarburi garantito dalle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente rispetto alle petroliere monoscafo. Di conseguenza, il regolamento non opera alcuna distinzione, in termini di riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio, tra le petroliere a doppio scafo e le petroliere monoscafo entrambe provviste di cisterne di zavorra segregata.
- (18) Considerato l'avvicinarsi del termine ultimo stabilito per le petroliere monoscafo che non soddisfano le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata sistemate a fini protettivi, non vi sono motivi di mantenere il regime di tariffazione differenziata stabilito dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio tra le petroliere di questo tipo e le petroliere che invece soddisfano le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata a fini protettivi.
- (19) Al fine di promuovere i traffici a destinazione dei porti comunitari delle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente, il regime di incentivi finanziari previsto dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio deve essere sostituito con un regime che, durante il periodo di introduzione accelerata delle nuove norme, promuova l'esercizio di petroliere che soddisfano le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente e dissuadano dall'esercizio di petroliere non ancora conformi. A tal fine il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio dovrà essere abrogato.
- (20) Gli incentivi finanziari per le petroliere che sono conformi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente e i disincentivi finanziari per le petroliere non ancora conformi dovranno basarsi su un sistema misto che preveda una riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio per la prima categoria di petroliere ed una maggiorazione per le petroliere non conformi della seconda categoria.

⁶¹ GUC [...] [...], pag. [...].

⁶² GUL 319 del 12.12.1994, pag. 1.

- (21) I diritti portuali e di pilotaggio devono essere commisurati ai servizi prestati ed essere calcolati in modo non discriminatorio.
- (22) Il sistema misto di riduzioni e maggiorazioni dei diritti portuali e di pilotaggio deve essere equilibrato onde evitare minori introiti ai soggetti che prestano servizi portuali e di pilotaggio ed evitare che tali perdite vadano a scapito della qualità dei servizi ovvero debbano essere compensate mediante l'aumento dei diritti portuali e di pilotaggio a carico delle navi che non trasportano idrocarburi o prodotti petroliferi.
- (23) Considerato il progressivo aumento del numero di petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente e della progressiva diminuzione del numero di petroliere monoscafo nel corso del periodo di introduzione accelerata occorre equilibrare gli introiti per i servizi portuali e di pilotaggio prevedendo riduzioni dei diritti portuali e di pilotaggio che diminuiscono con l'aumentare dell'età delle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente, e maggiorazioni che crescono con l'aumentare dell'età delle petroliere monoscafo. Tale sistema di tariffazione differenziata dovrà cessare di essere applicato non appena completata la sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente.
- (24) Le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento costituiscono delle misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione⁶³. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa.
- (25) Le disposizioni del presente regolamento che contengono riferimenti alle regole della convenzione MARPOL 73/78 possono essere modificate dalla Commissione, assistita dal comitato, al fine di renderle conformi alle modifiche a tali regole adottate o entrate in vigore. L'entità percentuale delle riduzioni e delle maggiorazioni da applicare ai diritti portuali e di pilotaggio prevista nell'allegato può a sua volta essere modificata dal comitato al fine di garantire il mantenimento dell'equilibrio degli introiti da diritti portuali e di pilotaggio in funzione del ritmo e del grado di sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente durante il periodo di progressiva introduzione delle nuove norme,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento ha lo scopo di prevedere:

- l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78 applicabili alle petroliere monoscafo, e
- un sistema di incentivi e disincentivi finanziari che preveda la riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere che soddisfano le norme in materia di doppio scafo o di

⁶³ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

tecnologia equivalente e la maggiorazione di tali diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere che non soddisfano ancora tali norme.

Articolo 2

Campo d'applicazione

Il presente regolamento si applica a tutte le petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 t

- che entrano in un porto o nelle vie navigabili interne di uno Stato membro, indipendentemente dalla loro bandiera, o
- che battono la bandiera di uno Stato membro.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento valgono le seguenti definizioni:

- (1) “MARPOL 73/78”: la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, quale modificata dal Protocollo del 1978, nonché gli emendamenti ad essa apportati, testo in vigore;
- (2) “petroliera”: nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1 (4) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78;
- (3) “portata lorda (PL)”: portata lorda quale definita nella regola 1 (22) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78;
- (4) “nuova petroliera”: nuova nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1 (26) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78;
- (5) “petroliera per greggio”: nave per il trasporto del greggio quale definita nella regola 1 (29) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78;
- (6) “nave da trasporto prodotti petroliferi”: la nave da trasporto prodotti quale definita nella regola 1 (30) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78;
- (7) “petroliera monoscafo”: una petroliera che non soddisfa le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78;
- (8) “petroliera a doppio scafo”: una petroliera che soddisfa le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78;
- (9) “età”: età della nave espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;
- (10) “autorità portuale”: un ente pubblico o privato che impone diritti alle navi per fornire loro attrezzature e servizi;

- (11) “autorità di pilotaggio”: un ente pubblico o privato autorizzato ad offrire servizi di pilotaggio alle navi.

Articolo 4

Conformità con le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente delle petroliere monoscafo

1. Gli Stati membri non autorizzano le petroliere monoscafo ad entrare nei loro porti o vie navigabili interne trascorsa la data che si presenta per prima tra quelle sotto indicate, salvo se entro la prima di tali date le petroliere in questione si sono conformate alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78:
 - (1) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate che non soddisfano le norme per le nuove petroliere di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18(4) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78, al raggiungimento dei 23 anni di età o il 1° giugno 2005;
 - (2) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate che soddisfano le norme per le petroliere nuove di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18(4) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78, al raggiungimento dei 28 anni di età o il 1° gennaio 2010;
 - (3) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 30 000 tonnellate che non soddisfano le norme per le petroliere nuove di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18(4) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78, al raggiungimento dei 25 anni di età o il 1° gennaio 2015;
 - (4) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 30 000 tonnellate che soddisfano le norme per le petroliere nuove di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18(4) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78, al raggiungimento dei 30 anni di età o il 1° gennaio 2015.
2. Non sono accettate, in alternativa all'osservanza delle prescrizioni di cui al paragrafo 1, altre misure strutturali o operative come la caricazione in equilibrio idrostatico di cui alla regola 13 G(7) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78.

Articolo 5

Differenziazione dei diritti portuali e di pilotaggio applicati alle petroliere a doppio scafo e alle petroliere monoscafo

1. Gli Stati membri garantiscono che le autorità portuali e le autorità di pilotaggio applichino alle petroliere un sistema di diritti portuali e di pilotaggio differenziati grazie al quale:
 - i diritti applicati alle petroliere a doppio scafo siano ridotti almeno in misura pari alle percentuali stabilite all'allegato rispetto ai diritti applicati alle petroliere monoscafo di pari portata lorda e di età inferiore ai cinque anni, e
 - i diritti applicati alle petroliere monoscafo siano maggiorati almeno in misura pari alle percentuali stabilite nell'allegato rispetto ai diritti applicati alle petroliere monoscafo di pari portata lorda e di età inferiore ai cinque anni.
2. Qualora l'applicazione dei diritti portuali e di pilotaggio si basi su criteri diversi dalla portata lorda, gli Stati membri garantiscono che il sistema di tariffazione applicato dalle autorità portuali e di pilotaggio preveda almeno le medesime percentuali di cui al paragrafo 1 per la riduzione dei diritti applicati alle petroliere a doppio scafo e per la maggiorazione dei diritti applicati alle petroliere monoscafo.
3. Il sistema di diritti portuali e di pilotaggio differenziati cesserà di essere applicato alla data che cade per ultima tra le date di cui all'articolo 4.

Articolo 6

Notifica all'IMO

La Presidenza del Consiglio e la Commissione informano l'Organizzazione marittima internazionale dell'adozione del presente regolamento menzionando espressamente l'articolo 211, paragrafo 3 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

Articolo 7

Controlli e relazioni

1. Gli Stati membri si accertano regolarmente che le autorità portuali e le autorità di pilotaggio applichino correttamente il sistema tariffario differenziato di cui all'articolo 5.
2. Gli Stati membri presentano ogni anno alla Commissione una relazione sui risultati dei controlli menzionando le infrazioni commesse dalle rispettive autorità portuali e di pilotaggio. La relazione è consegnata entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello su cui verte la relazione.

Articolo 8

Procedura del comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito in virtù dell'articolo 12, paragrafo 1, della direttiva 93/75/CEE del Consiglio⁶⁴.
2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto dell'articolo 7, paragrafo 3 e dell'articolo 8 della stessa.
3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE del Consiglio è fissato a tre mesi.

Articolo 9

Modifica

1. Gli articoli del regolamento che fanno rinvio alle regole dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78 possono essere modificati conformemente alla procedura di cui all'articolo 9 al fine di adeguarli agli emendamenti a tali regole adottati dall'IMO.
2. Le percentuali delle riduzioni e delle maggiorazioni del sistema di tariffazione differenziata dei diritti per i servizi portuali e di pilotaggio stabilite nell'allegato possono essere modificate conformemente alla procedura di cui all'articolo 8 al fine di tener conto del ritmo e del grado di sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo durante il periodo di progressiva introduzione delle norme.

Articolo 10

Abrogazione del regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio

Il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio, del 21 novembre 1994, sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata⁶⁵ è abrogato a decorrere da [12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].

Articolo 11

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano in tempo debito, e comunque entro la data di applicazione di cui all'articolo 12, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie all'applicazione del presente regolamento.
2. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, queste contengono un riferimento al presente regolamento o sono corredate da un siffatto

⁶⁴ Direttiva del Consiglio relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette ai porti marittimi della Comunità o che ne escono o che trasportano merci pericolose o inquinanti, GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19.

⁶⁵ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 1.

riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tutte le disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dal presente regolamento. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 12

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
La Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

Tariffazione differenziata dei diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente e per le petroliere monoscafo

Percentuali minime delle riduzioni e maggiorazioni applicabili ai sensi dell'articolo 5.

Età della nave	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	>25
<u>Riduzione</u> per le petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente	- 25%	- 20%	- 15%	- 10%	- 5%	nessuna
<u>Maggiorazione</u> per le petroliere monoscafo	nessuna	+ 10%	+ 15%	+ 20%	+ 25%	+ 30%

SCHEDA FINANZIARIA

1. TITOLO DELL'AZIONE

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo

2. LINEE DI BILANCIO

Parte A (cfr. punto 10)

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

3. BASE GIURIDICA

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

4. DESCRIZIONE DELL'AZIONE

4.1 Obiettivo generale

Protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento accidentale da idrocarburi provocato da petroliere grazie ad un'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo.

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

Durata indefinita

5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE/ENTRATE

5.1 Spesa non obbligatoria

5.2 Stanziamenti dissociati

5.3 Tipi di entrate previste: nessuno

6. NATURA DELLA SPESA/ENTRATA

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

Le spese operative sono destinate a finanziare l'organizzazione di riunioni annuali con esperti del comparto industriale e la realizzazione ogni tre anni di uno studio che valuti l'impatto, l'attuazione e l'efficacia della misura. Gli stanziamenti per tali spese operative sono illustrati nella tabella 7.2 e saranno finanziati sulla linea di bilancio B2-702.

Le spese amministrative sono destinate a coprire l'organizzazione di una riunione annuale del comitato di regolamentazione da istituirsi conformemente alla misura comunitaria proposta. Per le indicazioni sui costi che ne derivano cfr. tabella 10.3.

7. INCIDENZA FINANZIARIA

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

Il costo totale dell'azione è calcolato sommando i costi singoli su base annuale cominciando dall'anno n di entrata in vigore della misura comunitaria proposta (cfr. tabella 7.2).

I costi singoli consistono in un importo annuale di 5 000 euro per l'organizzazione di una riunione l'anno della durata di un giorno con esperti del comparto industriale. Ogni tre anni, inoltre, i servizi della Commissione intendono far realizzare uno studio che valuti l'impatto, l'attuazione e l'efficacia delle misure adottate. La valutazione periodica della misura sull'intero periodo di introduzione è necessaria perché la Commissione possa proporre, con procedura di comitato, le eventuali modifiche necessarie al sistema di incentivazione/penalizzazione mirato ad accelerare l'introduzione delle norme doppio scafo o tecnologia equivalente nella Comunità. Il costo dello studio è stimato a 100 000 euro.

La Commissione prevede che gli stanziamenti di impegno e gli stanziamenti di pagamento per i costi singoli saranno effettuati nello stesso anno (cfr. tabella 7.3).

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

Stanziamenti di impegno in milioni di EUR (prezzi correnti)

	anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ed esercizi successivi	Totale
– Studi				0,1		0,1	0,2
– Riunioni di esperti ⁶⁶		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informazione e pubblicazioni							
Totale		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

⁶⁶ Costi che rispondono ai criteri stabiliti nella comunicazione della Commissione del 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Scadenario degli stanziamenti di impegno e di pagamento

milioni di EUR

	anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ed esercizi successivi	Totale
Stanziamento di impegno		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225
Stanziamenti di pagamento							
anno n							
n+1		0,005					0,005
n+2			0,005				0,005
n+3				0,105			0,105
n+4					0,005		0,005
n+5 ed esercizi successivi						0,105	0,105
Totale		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

8. DISPOSIZIONI ANTIFRODE

- Controllo dell'osservanza delle procedure di convocazione degli esperti degli Stati membri alle riunioni del comitato di regolamentazione

9. ELEMENTI DI ANALISI COSTO/EFFICACIA

9.1 Obiettivi specifici e quantificabili; beneficiari

- Obiettivi specifici: collegamenti con l'obiettivo generale
Introduzione accelerata di nuove norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL 73/78) cui devono conformarsi le petroliere monoscafo.
- Beneficiari: necessità di distinguere i singoli obiettivi specifici e di indicare i beneficiari finali del contributo finanziario comunitario e intermediari interessati.

La presente proposta non prevede alcun contributo finanziario.

Il sistema di tariffazione differenziata proposto per i diritti portuali e di pilotaggio compensa la riduzione dei diritti a favore delle petroliere a doppio scafo con una maggiorazione dei diritti prelevati dalle petroliere monoscafo.

9.2 Giustificazione dell'azione

- Necessità di un sostegno finanziario della Comunità, tenuto conto in particolare del principio di sussidiarietà

La presente proposta non prevede alcun contributo finanziario.

- Scelta delle modalità di intervento

* Vantaggi rispetto ad eventuali iniziative alternative (vantaggi comparati)

Comparativamente ad interventi dei singoli Stati membri l'introduzione accelerata a livello comunitario delle norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo presenta il vantaggio di evitare distorsioni della concorrenza e gradi di sicurezza diversi. In tal modo si garantirà inoltre che tutte le petroliere che operano nei traffici verso l'Unione europea saranno tenute a conformarsi ad un unico insieme di norme e di procedure comuni applicabili in tutti i porti della Comunità, con conseguente maggiore chiarezza e parità di trattamento.

* Analisi delle azioni analoghe eventualmente condotte a livello comunitario o nazionale

Non esistono misure analoghe condotte a livello comunitario o nazionale alle quali riferirsi in tale contesto.

* Effetti derivati e moltiplicatori attesi

Gli effetti derivati e moltiplicatori attesi sono il riconoscimento a livello mondiale della normativa comunitaria che può far scattare un'azione a livello internazionale per il progressivo disarmo delle petroliere monoscafo in tempi più rapidi di quanto attualmente previsto dalla convenzione MARPOL 73/78.

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

Il fattore aleatorio principale è il ritmo al quale le petroliere monoscafo saranno sostituite con petroliere a doppio scafo nel corso del periodo di introduzione delle nuove norme. La proposta prevede pertanto la possibilità di adottare, con procedura di comitato, le percentuali di riduzione e di maggiorazione da applicare nel sistema di tariffazione differenziata dei diritti portuali e di pilotaggio al fine di salvaguardare gli introiti per i servizi portuali e di pilotaggio e di evitare che le minori entrate eventuali siano compensate da una minore qualità dei servizi o da un aumento dei diritti portuali e di pilotaggio per le navi che non trasportano idrocarburi o prodotti petroliferi.

9.3 Monitoraggio e valutazione dell'azione

- Indicatori prescelti

* Indicatori di risultato (misurazione delle risorse utilizzate)

Gli indicatori di risultato saranno forniti dagli Stati membri nelle relazioni sull'attuazione delle disposizioni del regolamento a livello nazionale, in particolar modo sull'applicazione del sistema di tariffazione differenziata per i diritti portuali e di pilotaggio.

* Indicatori di impatto (misurazione delle prestazioni rispetto agli obiettivi)

Costituiscono indicatori di impatto le summenzionate relazioni degli Stati membri nonché le informazioni sui controlli dello Stato di approdo, in particolare quelle relative alle carenze constatate e ai fermi di petroliere. Anche il numero e l'entità dell'inquinamento accidentale da idrocarburi dovuto ad avarie o cedimenti strutturali delle petroliere costituiranno altrettanti indicatori dell'impatto della misura proposta. Inoltre, l'articolo 7 del progetto di proposta impone agli Stati membri di riferire in merito all'applicazione del sistema di tariffazione differenziata.

- Modalità e frequenza delle valutazioni previste

Le valutazioni, che avranno luogo ogni anno, incombono agli Stati membri che sono tenuti a predisporre una relazione sull'attuazione del sistema di tariffazione differenziata dei diritti portuali e di pilotaggio nelle vie navigabili e nei porti sotto la loro giurisdizione.

- Valutazione dei risultati (opportunità di proseguire o rinnovare l'azione)

Le informazioni contenute nelle relazioni degli Stati membri consentiranno di valutare la necessità di adattare le percentuali di riduzione e di maggiorazione del sistema di tariffazione differenziata. A tal fine, è iscritta a bilancio la realizzazione di uno studio di valutazione nel corso del terzo anno, vale a dire successivamente ad ogni biennio soggetto ad obbligo annuale di relazione (cfr. tabella 7.3).

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

10.1 Incidenza sull'organico

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

10.3 Aumento di altre spese amministrative a seguito dell'azione

EUR

Linea di bilancio	Importi	Metodo di calcolo
A 7031 (comitati obbligatori)	9 750 €	Il comitato di regolamentazione istituito ai fini del presente regolamento si riunirà in media una volta l'anno per una giornata al fine di discutere di determinati aspetti legati all'attuazione del regolamento. L'importo del rimborso delle spese di viaggio sostenute dagli esperti nazionali per partecipare alla riunione è stimato a 650 €/esperto x 15.
Totale	9 750 €	

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

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

TITOLO DELLA PROPOSTA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

COM(...) ... def. del

LA PROPOSTA

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

Il trattato prevede l'adozione di una politica comune dei trasporti e le misure volte a darvi attuazione comprendono interventi destinati a migliorare la sicurezza nei trasporti marittimi come prescrive l'articolo 80, paragrafo 2 in combinato disposto con l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c).

A tale scopo l'obiettivo principale dell'azione in programma è quello di introdurre nella Comunità in modo armonizzato, accelerato e progressivo l'obbligo per le petroliere monoscafo di conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL 73/78). Un'attuazione armonizzata e accelerata a livello comunitario di queste norme internazionali è necessaria per ridurre in misura sostanziale i rischi e le conseguenze dell'inquinamento accidentale da idrocarburi in caso di collisione o di incaglio di questi tipi di navi. È altresì necessario evitare l'insorgere di distorsioni di concorrenza tra porti dovute all'applicazione di sistemi divergenti di diritti portuali e di pilotaggio applicabili alle petroliere monoscafo e doppio scafo o di tecnologia equivalente.

La Comunità ha grande interesse a garantire che il trasporto di greggio e di prodotti petroliferi derivati per mare sia effettuato in condizioni sicure ed accettabili, con il minimo rischio di inquinamento da idrocarburi in caso di incidenti. Un'azione armonizzata risulta necessaria per evitare il ripetersi di gravi episodi di inquinamento da idrocarburi a scapito delle coste europee, della fauna e flora e danni all'ambiente marino, come nel caso del naufragio della petroliera ERIKA al largo delle coste francesi del dicembre 1999.

Considerata la dimensione mercato interno del trasporto marittimo, un'azione a livello comunitario è l'unica via possibile per garantire il medesimo grado di tutela contro l'inquinamento da idrocarburi dovuto a incidenti di collisione o incaglio per tutte le petroliere che operano da, per e tra i porti europei e nel contempo ridurre i rischi di distorsioni della concorrenza tra porti a causa dell'applicazione di principi diversi in materia di diritti portuali e di pilotaggio a carico delle petroliere rispettose dell'ambiente.

IMPATTO SULLE IMPRESE

2. Soggetti interessati dalla proposta

- tipi di imprese
- classi di dimensione delle imprese (percentuale di piccole e medie imprese)
- aree geografiche particolari della Comunità dove operano tali imprese.

Il settore delle imprese interessato dalla presente proposta è quello delle imprese di trasporto marittimo che impiegano petroliere operanti nei traffici da, verso e tra i porti della Comunità europea per l'importazione e l'esportazione nonché la distribuzione di greggio e prodotti petroliferi derivati nella Comunità.

Il regolamento riguarda tutte le petroliere di portata lorda superiore a 600 tonnellate, a prescindere dalla loro bandiera quando sono impiegate da, verso e tra i porti degli Stati membri. Il regolamento non fa differenza tra le dimensioni delle imprese di navigazione che impiegano tali petroliere e i porti ai quali attraccano per il carico e lo scarico, visto che si applica a tutti i traffici marittimi di greggio e prodotti petroliferi trasportati da petroliere operanti da, per e tra porti comunitari. Il numero totale di petroliere esistenti a livello mondiale è, secondo le stime, intorno a 7 000. Considerata la percentuale rilevante delle importazioni ed esportazioni UE di greggio e prodotti petroliferi effettuate via mare, pari in media all'incirca a un terzo dei traffici mondiali via mare⁶⁷, una quota considerevole di tale naviglio approda ai porti comunitari per il carico e lo scarico del greggio e dei prodotti petroliferi. Per quanto riguarda i porti interessati, in gran parte si tratta di grandi porti, al pari delle imprese che gestiscono i terminali. In effetti molti dei terminali petroliferi appartengono o sono gestiti da grandi imprese petrolifere. Per quanto riguarda gli operatori del naviglio cisterniero operante nel settore, può trattarsi di grandi imprese o di controllate di grandi imprese, ma moltissime navi cisterna di dimensione in genere più piccola sono operate da imprese piccole e medie.

Queste imprese non sono concentrate in una specifica area geografica della Comunità: tutti gli Stati membri, tranne i due che non hanno sbocco sul mare, hanno porti marittimi che possono accogliere navi mercantili. L'Austria e il Lussemburgo sono quindi esclusi dall'applicazione delle disposizioni del regolamento riguardanti i porti. Tuttavia, poiché entrambi questi paesi sono Stati di bandiera, il regolamento è applicabile alle loro navi.

La prevista riduzione degli incidenti di inquinamento da idrocarburi dovuti a petroliere monoscafo avrà effetti favorevoli sull'ambiente marino e limiterà in misura rilevante il rischio e le conseguenze di gravi inquinamenti alle coste europee dovute a tali incidenti nonché i conseguenti costi finanziari, sociali e industriali. Saranno altresì evitati i perturbamenti del traffico marittimo che possono essere causati da tali incidenti e relativi costi e perdita di tempo per il salvataggio delle navi e dei carichi o, nella peggiore delle ipotesi, per la rimozione del relitto e il recupero dei carichi inquinanti, nonché la necessità di effettuare accertamenti per stabilire le cause della perdita.

⁶⁷ Cfr. cifre relative all'importanza degli scambi petroliferi per la Comunità nella comunicazione alla quale è allegata la presente proposta.

3. Imprese che sono tenute a conformarsi alle disposizioni proposte

Le imprese che operano petroliere e i porti di carico e scarico di questi prodotti debbono garantire che le petroliere monoscafo sono gradualmente sostituite da petroliere più rispettose dell'ambiente, vale a dire navi a doppio scafo o di tecnologia equivalente, conformemente al calendario accelerato specificato nella proposta che è basato su una combinazione di limiti di età delle navi e termini ultimi. In aggiunta le autorità portuali e di pilotaggio che forniscono servizi alle petroliere debbono applicare una tariffazione differenziata dei diritti portuali e di pilotaggio a seconda che si tratti di petroliere monoscafo o doppio scafo o di tecnologia equivalente.

4. Effetti economici probabili della proposta

- sull'occupazione
- sugli investimenti e sulla nascita di nuove imprese
- sulla competitività delle imprese

La proposta dovrebbe avere effetti favorevoli sull'occupazione in quanto la sostituzione accelerata delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo accrescerà la domanda di navi di nuova costruzione. Ciò dovrebbe esplicare effetti positivi sull'industria della costruzione navale e sull'industria che produce e fornisce le apparecchiature marine ad essa connesse. Tuttavia va notato che a causa della notevole capacità cantieristica disponibile nell'Estremo Oriente e dell'aggressiva politica dei prezzi di questa industria, gran parte delle commesse di nuove navi derivanti dall'introduzione accelerata delle nuove norme non andrà necessariamente ai cantieri europei. L'impatto positivo sull'occupazione per l'industria della costruzione navale europea può quindi essere abbastanza limitato. D'altro lato i produttori europei di attrezzature marine possono avvantaggiarsi della maggior domanda di navi di nuova costruzione in quanto il loro portafoglio ordini crescerà anche per le navi che saranno costruite al di fuori della Comunità. Infine la misura potrà avere effetti benefici sulle possibilità di occupazione dei marittimi europei. È da prevedere che la domanda di marittimi aventi alta qualificazione possa aumentare per effetto della sostituzione delle vecchie petroliere monoscafo con nuove petroliere a doppio scafo. Poiché queste nuove navi saranno equipaggiate con attrezzature più recenti, saranno necessari equipaggi meglio qualificati per un loro esercizio in condizioni di sicurezza. È altresì da prevedere che i proprietari delle nuove navi, diversamente da quelli che operano navi vetuste di scarso valore, preferiranno impiegare equipaggi qualificati per l'attività delle loro nuove acquisizioni.

L'introduzione accelerata di norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo dovrebbe avere effetti positivi sulla competitività degli operatori che privilegiano la qualità ed operano con petroliere moderne e rispettose dell'ambiente. Attualmente essi risentono della concorrenza sleale di operatori di navi inferiori alle norme e vetuste, i quali risparmiano tagliando sui costi della sicurezza e della prevenzione dell'inquinamento marino per offrire i prezzi più bassi per il trasporto del greggio e dei prodotti petroliferi. Questi bassi prezzi di mercato non consentono agli operatori di qualità di ottenere un corretto rendimento sui loro investimenti.

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

Per i motivi sopra indicati e per ragioni di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi non sono previste distinzioni nel campo d'applicazione del regolamento per quanto riguarda la dimensione delle navi o dei porti o delle imprese operanti nel settore. Considerando che la sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo è convenuta a livello internazionale in quanto misura necessaria per ridurre i rischi dell'inquinamento accidentale da idrocarburi, una distinzione di questo tipo non è considerata né necessaria, né auspicabile. Viceversa se fosse introdotta una distinzione di questo tipo verrebbe posto in essere un sistema di sicurezza a due livelli che comporterebbe rischi di distorsione della concorrenza.

Tuttavia la proposta cerca di salvaguardare l'equilibrio a livello proventi delle autorità portuali e di pilotaggio che forniscono servizi alle petroliere adibite al trasporto da, verso e tra i porti europei. Questo equilibrio sarà realizzato compensando la riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio a carico delle petroliere a doppio scafo con maggiorazioni dei diritti portuali e di pilotaggio a carico delle petroliere monoscafo.

ORGANISMI CONSULTATI

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

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

Sono stati consultati gli organismi di categoria dell'industria e delle professioni sui principali obiettivi e principi della proposta. In generale l'industria e gli organismi professionali ritengono il sistema di introduzione proposto estremamente rigido, pur apprezzando la necessità di adottare misure per promuovere sensibilmente la prevenzione di inquinamenti accidentali da idrocarburi. Alcuni di questi organismi non hanno atteso la proposta per annunciare che avrebbero adottato spontaneamente provvedimenti per contribuire a tali miglioramenti. Tutte queste idee di azioni volontarie assunte da alcune parti dell'industria marittima ed emerse dopo il naufragio dell'ERIKA mirano a dare una risposta motivata alla giusta preoccupazione dell'opinione pubblica e del mondo politico in materia di sicurezza del trasporto di

idrocarburi per mare. La proposta è ritenuta dall'industria una misura rigorosa, ma inevitabile per garantire che sia posta in essere una situazione di parità per tutti i soggetti coinvolti, in particolare per quelli che al momento non sono (ancora) pronti per impegnarsi direttamente in tali azioni di tipo volontaristico.