



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.12.2006
COM(2006) 863 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL
PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE
EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI**

**Modalità di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause
accidentali o intenzionali dopo il 2007**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL
PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE
EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI**

**Modalità di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause
accidentali o intenzionali dopo il 2007**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

L'azione comunitaria condotta dal 1978 nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali ha permesso di organizzare gradualmente una cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione.

Sulla base dell'esperienza acquisita, nel 2000 è stato istituito il quadro comunitario di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali¹ con la decisione n. 2850/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Esso ha permesso di semplificare le misure già adottate e di rafforzarne al contempo la coerenza, integrandole in un quadro unico di cooperazione per il periodo dal 1° gennaio 2000 al 31 dicembre 2006.

La preparazione e la risposta all'inquinamento marino si basano su tre pilastri: lo sviluppo di azioni di preparazione, un sistema comunitario di informazione per facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri, la semplificazione della risposta tramite il meccanismo comunitario di protezione civile².

Dalla sua creazione il quadro comunitario di cooperazione ha costituito un forum unico di scambio di migliori pratiche tra gli Stati membri, contribuendo a migliorare sensibilmente la preparazione dei responsabili e dei protagonisti della lotta contro l'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali negli Stati membri.

Oggi, 20 Stati membri costieri, nonché la Norvegia e l'Islanda, partecipano attivamente al quadro comunitario di cooperazione.

Dal 2001 si sono registrati nuovi sviluppi a livello comunitario nel settore della prevenzione, della preparazione e della risposta all'inquinamento marino, in particolare con la creazione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)³.

¹ Decisione n. 2850/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2000, che istituisce un quadro comunitario di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali.

² Decisione 2001/792/CE, Euratom del Consiglio, del 23 ottobre 2001, che istituisce un meccanismo comunitario inteso ad agevolare una cooperazione rafforzata negli interventi di soccorso della protezione civile.

³ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

La presente comunicazione traccia un bilancio dell'azione comunitaria nel settore della preparazione e della risposta all'inquinamento marino, e descrive in che modo il monitoraggio e lo sviluppo relativi saranno pienamente garantiti a partire dal 2007, con la scadenza del quadro comunitario di cooperazione.

2. BILANCIO DELL'AZIONE COMUNITARIA NEL SETTORE DELLA RISPOSTA ALL'INQUINAMENTO MARINO

2.1 Il quadro comunitario di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali

Il quadro comunitario di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali, creato nel dicembre del 2000, si basa per lo più sull'esperienza acquisita in materia a livello comunitario a partire dal 1978.

Il quadro comunitario, basato sull'articolo 175 del trattato che istituisce la Comunità europea, intende fornire sostegno e integrare le attività degli Stati membri destinate alla protezione dell'ambiente marino, dei litorali e della salute umana contro i rischi derivanti da fenomeni di inquinamento accidentale o intenzionale in mare, esclusi i flussi permanenti di inquinamento originati in terraferma. Esso riguarda l'inquinamento dovuto a cause accidentali o intenzionali – proveniente sia dalle navi, che dalle piattaforme *offshore*, sia dalla costa che dagli estuari - e comprende gli scarichi di sostanze nocive nell'ambiente marino, ivi compresi gli scarichi legati alla presenza di materiali scaricati in mare, come le munizioni.

In particolare, il quadro di cooperazione comunitaria mira a contribuire a migliorare le capacità di intervento degli Stati membri in caso di incidenti con versamento in mare di petrolio o di altre sostanze pericolose o di pericolo imminente di tale versamento. Esso si prefigge anche di contribuire alla prevenzione dei rischi e di consolidare i presupposti per un'assistenza reciproca efficace tra gli Stati membri. Infine, esso mira a promuovere la cooperazione tra gli Stati membri per prevedere un risarcimento dei danni secondo il principio "chi inquina paga".

L'attuazione del quadro di cooperazione avviene tramite un piano di azione annuale, basato in particolare su priorità fissate ogni anno con gli Stati membri. Le azioni possono concretizzarsi in corsi e seminari, scambi di esperti, esercitazioni, o progetti pilota destinati a perfezionare le tecniche e i metodi di intervento e di ripristino. Vengono anche organizzate azioni miranti a valutare l'impatto di un incidente sull'ambiente, o a trarre insegnamenti dagli interventi realizzati in caso di incidente. Il bilancio stanziato per le azioni per il periodo 2000-2006 era inizialmente di 7 milioni di euro.

Nel 2003 il Parlamento europeo, riconoscendo l'importanza del quadro comunitario, ha adattato gli importi di riferimento per tenere conto dell'allargamento. La dotazione finanziaria è stata portata a 12,6 milioni di euro per il periodo in oggetto.

Nell'ambito del quadro comunitario di cooperazione è stato anche istituito, sul sito Internet della Commissione, un sistema comunitario di informazione (CIS) per lo scambio tra gli Stati membri dei dati relativi alle capacità di intervento e alle misure adottate in caso di inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali. Il sistema comunitario di informazione si compone di una pagina principale comunitaria e delle pagine principali nazionali, contenenti informazioni sui mezzi di intervento disponibili a livello nazionale.

La Commissione è assistita da un comitato di gestione per l'inquinamento marino (*Management Committee for Marine Pollution (MCMP)*), composto da esperti provenienti dalle amministrazioni degli Stati membri (ambiente, trasporto o guardacoste). Oltre al voto sulle priorità annuali, il comitato di gestione ha la funzione di forum europeo di scambio di migliori pratiche tra gli Stati membri.

I mari europei sono oggetto di diversi accordi regionali (la convenzione di Barcellona, l'accordo di Bonn, la convenzione di Helsinki), e la Commissione ha un ruolo centrale attraverso la sua partecipazione attiva ai gruppi che si occupano della risposta all'inquinamento marino. Tuttavia, il comitato di gestione è il solo strumento a livello comunitario che rappresenta gli esperti dell'insieme delle zone regionali.

2.2 La risposta agli incidenti di inquinamento marino

Dal 2001, in caso di incidente, quando le dimensioni della catastrofe superano le capacità di reazione nazionale, il paese in cui ha avuto luogo l'incidente può fare appello al meccanismo di protezione civile e al centro di monitoraggio e informazione (*Monitoring and Information Centre (MIC)*).

Il meccanismo di protezione civile è stato creato nel 2001 per fornire, su richiesta, un sostegno in caso di urgenza e contribuire a migliorare il coordinamento degli interventi di soccorso attuati dagli Stati membri e dalla Comunità.

Se l'esistenza di diversi accordi regionali in materia di inquinamento marino accidentale facilita l'assistenza reciproca e la cooperazione tra gli Stati membri in questo settore, il meccanismo di protezione civile è lo strumento di riferimento a livello comunitario per facilitare la mobilitazione degli aiuti degli Stati membri in occasione di un incidente di inquinamento marino.

Ad esempio, nell'incidente che ha coinvolto il *Prestige*, il MIC ha risposto immediatamente alle richieste di assistenza delle autorità spagnole, facilitando la messa a disposizione di imbarcazioni speciali, di sbarramenti galleggianti e di aerei di sorveglianza. La Commissione ha anche organizzato rapidamente una missione di osservatori in Galizia. Essa ha anche contribuito ad assicurare il coordinamento tra la Spagna, il Portogallo e la Francia, tutti e tre colpiti dall'incidente, affinché venissero messi a disposizione mezzi adeguati a ciascuno di essi. Infine, ha diffuso le immagini satellitari della catastrofe analizzate dal centro comune di ricerca della Commissione.

Nell'estate del 2006 il MIC ha risposto molto rapidamente alla richiesta di assistenza proveniente dalle autorità libanesi per far fronte all'inquinamento che ha toccato il Libano. Quando le ostilità erano ancora in corso, il MIC ha inviato un gruppo di esperti per valutare i loci i bisogni reali e fornire un'assistenza scientifica e tecnica alle autorità locali. Tramite il MIC, si è potuto fornire al Libano attrezzature specializzate provenienti da 5 Stati membri. Il MIC ha anche trasmesso agli Stati membri l'analisi di immagini satellitari. La rete informale tra Stati membri creata nel quadro del comitato di gestione per l'inquinamento marino ha permesso di facilitare questa risposta globale: Stati di zone regionali diverse hanno proceduto all'inoltro in comune delle rispettive attrezzature verso un paese terzo.

2.3 La funzione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)

Nel 2002 è stata creata l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)⁴ al fine di assistere la Commissione e gli Stati membri in particolare nell'attuazione della normativa comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

Nel 2004 i compiti dell'Agenzia sono stati ampliati con il regolamento (CE) n. 724/2004 che impone all'Agenzia obblighi specifici in materia di lotta contro l'inquinamento causato dalle navi nella Comunità.

Ai sensi del predetto regolamento⁵, l'Agenzia è tenuta a fornire agli Stati membri e alla Commissione assistenza tecnica e scientifica nel settore dell'inquinamento accidentale o intenzionale causato dalle navi e a sostenere su richiesta i meccanismi di intervento antinquinamento degli Stati membri. La sua azione integra il quadro comunitario di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali e il meccanismo comunitario.

Per inserire in un quadro globale la sua azione nel settore della prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi e della lotta contro questa forma di inquinamento, nell'ottobre del 2004 l'Agenzia ha adottato, conformemente al regolamento, un piano di azione per la preparazione e l'intervento contro l'inquinamento da idrocarburi (di seguito "il piano di azione")⁶.

Dal marzo del 2006 gli Stati membri in cui si sono verificati incidenti possono chiedere all'Agenzia di fornire imbarcazioni antinquinamento, per sostenere con mezzi complementari le azioni intraprese dagli Stati membri per lottare contro l'inquinamento. Le imbarcazioni sono state identificate a seguito di una gara di appalto, e saranno stazionate in quattro zone, che coprono i mari europei. Le imbarcazioni noleggiate dall'Agenzia saranno messe a disposizione degli Stati membri che ne faranno richiesta tramite il meccanismo comunitario di protezione civile.

Il personale dell'Agenzia che opera nel settore della risposta all'inquinamento marino è considerevolmente aumentato nel corso del 2005, ed è composto ormai da circa 20 persone.

3. BILANCIO DELLE AZIONI INTRAPRESE AI SENSI DEL QUADRO COMUNITARIO DI COOPERAZIONE NEL SETTORE DELLA PREPARAZIONE

3.1 Il quadro comunitario ha permesso di attuare azioni con un impatto significativo

A partire dal 2000 sono state attuate più di 40 azioni, principalmente seminari, progetti pilota e corsi di formazione. È stata favorita la dimensione europea dei progetti: sono stati incentivati progetti ai quali partecipavano due o più Stati membri.

Le azioni hanno riguardato aspetti diversi: ricerca sui danni ambientali, riflessione sul ruolo delle comunità locali nella preparazione e nella risposta all'inquinamento marino, recupero del

⁴ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

⁵ Regolamento (CE) n. 724/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, recante modifica del regolamento (CE) n. 1406/2002 che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

⁶ Il piano di azione è stato adottato dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia in occasione della sua 9ª riunione svoltasi a Lisbona il 21 e il 22 ottobre 2004 (sito Internet: <http://www.emsa.eu.int>).

petrolio, trattamento dei rifiuti petroliferi, ruolo dei volontari in una catastrofe di grandi dimensioni.

Altre azioni di riferimento hanno risposto ad obiettivi più specifici del quadro comunitario di cooperazione.

Un progetto ha avuto ad oggetto la presenza in mare di depositi di munizioni e ai metodi di neutralizzazione. Le conclusioni del progetto, nonché gli studi condotti nel quadro di alcuni accordi regionali (in particolare HELCOM) hanno permesso di compiere progressi significativi in materia.

Per quanto riguarda la risposta all'inquinamento deliberato, molte azioni aventi ad oggetto gli scarichi operativi illeciti delle navi hanno permesso di promuovere lo scambio tra Stati membri. Inoltre è stato istituito in seno alla Commissione un gruppo di esperti incaricato del monitoraggio satellitare dell'inquinamento petrolifero in mare (EGEMP).

Lo scambio di esperienze a livello europeo, che costituisce il principale valore aggiunto dell'azione comunitaria nel settore della preparazione, è stato attuato tramite numerose azioni che hanno avuto un impatto significativo. In particolare, nel 2002 è stato varato un programma di scambio di esperti tra Stati membri (EUMAREX) per promuovere la formazione e lo scambio di esperienze. Dall'inizio del 2004 vi hanno partecipato 111 beneficiari provenienti da 15 paesi diversi, accolti in circa venti paesi.

Infine, il sistema comunitario di informazione (CIS), sul sito Internet della Commissione, è stato costantemente aggiornato nel corso del periodo 2000-2006, tenendo conto in particolare dell'allargamento. Il CIS è spesso indicato dagli Stati membri come uno strumento unico nel suo genere, che concretizza la cooperazione comunitaria nel settore dell'inquinamento marino.

La valutazione intermedia del programma, realizzata nel marzo del 2004, nonché la valutazione globale dei programmi di protezione civile, realizzata nel luglio del 2005, hanno evidenziato che le azioni di preparazione avevano permesso di ottenere risultati incoraggianti a livello nazionale, regionale e locale, ad esempio in termini di miglioramento dell'informazione al pubblico, o di presa di coscienza dell'importanza della preparazione. Inoltre le azioni hanno contribuito alla prevenzione dei rischi. Infine, negli ultimi anni gli investimenti nella formazione, lo scambio di esperienze e la preparazione hanno permesso lo sviluppo di una "cultura comune" nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali.

3.2 Il quadro comunitario ha fatto nascere altri strumenti legislativi

Dall'adozione del quadro comunitario di cooperazione, alcuni strumenti legislativi sono venuti a volte a sostituirsi agli obiettivi iniziali.

Il quadro di cooperazione mirava a *"promuovere la cooperazione tra Stati membri per prevedere un risarcimento dei danni secondo il principio "chi inquina paga"*. Sono stati organizzati seminari e progetti pilota, in particolare in seguito all'incidente del *Prestige*. Nello stesso tempo, è stata messa a punto la legislazione sul danno ambientale, con l'adozione della direttiva [2004/35/CE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale. Benché copra soltanto molto parzialmente l'inquinamento marino dovuto a cause accidentali,

la direttiva rappresenta tuttavia un primo passo verso la creazione di un quadro comune di responsabilità al fine di prevenire i danni ambientali causati dagli incidenti di questo tipo.

Tra gli obiettivi iniziali del quadro comunitario vi era il rafforzamento della cooperazione tra gli Stati membri per quanto riguarda l'inquinamento intenzionale e gli scarichi operativi illeciti delle navi. La direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni, assieme alla decisione quadro 2005/667/JAI del Consiglio finalizzata a rafforzare il quadro penale della repressione dell'inquinamento causato dalle navi, offre ormai un quadro giuridico per le predette azioni.

Infatti, la decisione quadro impone agli Stati membri di designare dei punti di contatto e prevede obblighi di informazione in caso di inquinamento che può toccare altri Stati membri. Inoltre, essa contiene disposizioni che facilitano la scelta della giurisdizione penale competente per la repressione dell'inquinamento causato dalle navi.

Altri strumenti legislativi sottolineano il valore aggiunto della cooperazione comunitaria in materia di preparazione e di risposta.

La strategia tematica per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino, adottata dalla Commissione il 24 ottobre 2005⁷, fissa obiettivi e principi comuni a livello comunitario, attuati a livello di regioni marine. Ogni regione dovrà definire obiettivi ambientali regionali, ed elaborare indicatori e misure di sorveglianza per valutare i progressi nel conseguimento degli obiettivi. Si prevede di incorporare azioni e obiettivi specifici nel settore della preparazione all'inquinamento.

Infine, il 7 giugno 2006 la Commissione ha pubblicato un libro verde dal titolo "Verso una politica marittima dell'Unione:" una visione europea degli oceani e dei mari ", che sottolinea le interazioni e le dipendenze esistenti tra i settori legati al mare, anche per quanto riguarda la preparazione e la risposta all'inquinamento marino.

4. IL RAFFORZAMENTO E LA PROSECUZIONE DELLE AZIONI DI PREPARAZIONE E DI RISPOSTA DOPO IL 1° GENNAIO 2007

4.1 Migliorare la preparazione dopo il 2007

Il rafforzamento della coerenza della politica comunitaria nel settore della preparazione all'inquinamento marino.

Le azioni condotte finora hanno avuto un impatto significativo. Hanno contribuito a fare nascere alcuni strumenti legislativi.

Nello stesso tempo, la Commissione, cosciente dell'importanza della posta in gioco, ha voluto proseguire e rafforzare le misure esistenti, proponendo un ruolo maggiore per l'Agenzia europea per la sicurezza marittima nella preparazione e nella risposta all'inquinamento marino.

⁷ Strategia tematica per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino COM(2005) 504 definitivo del 24.10.2005.

La Commissione incoraggia una maggiore coerenza della politica comunitaria in materia: il quadro comunitario di cooperazione non sarà rinnovato nella sua forma attuale, ma le azioni di preparazione continueranno e si amplieranno, nel quadro più adeguato possibile.

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima intende proseguire e sviluppare azioni di preparazione

Il ruolo dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima è considerevolmente cresciuto nel settore della preparazione all'inquinamento marino.

Il regolamento (CE) n. 1406/2002 che istituisce l'Agenzia, modificato dal regolamento (CE) n. 724/2004, ha permesso l'attuazione di alcune azioni di preparazione. Come indicato nel piano di azione per la preparazione e l'intervento contro l'inquinamento da idrocarburi (cfr. punto 2.3), l'Agenzia intraprende anche, nell'ambito del regolamento, azioni nel settore della preparazione per la realizzazione di operazioni di intervento efficaci.

Nel 2005 l'EMSA ha organizzato seminari in tema di risposta all'inquinamento marino, e ha pubblicato uno studio sull'utilizzo dei disperdenti. Nel 2006 l'EMSA ha proseguito l'organizzazione di seminari in tema di risposta all'inquinamento chimico o sul monitoraggio satellitare degli inquinamenti.

Secondo il piano di azione, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al finanziamento pluriennale dell'Agenzia⁸, attualmente in discussione⁹, evidenzia che l'Agenzia proseguirà le attività di sostegno nei settori dell'informazione, del coordinamento, della cooperazione e dell'assistenza operativa.

Nel suo programma di lavoro per l'anno 2007, l'Agenzia indica che intende proseguire anche in futuro con l'organizzazione di questo tipo di seminari o di studi. Anche se le modalità di finanziamento di dette azioni sarà diverso (gara d'appalto o organizzazione diretta da parte dell'Agenzia, piuttosto che cofinanziamento), esse continueranno a rispondere obiettivi sostanzialmente simili a quelli del quadro comunitario di cooperazione.

Altri programmi comunitari risponderanno a obiettivi specifici

Nel quadro di altri programmi comunitari, in particolare nell'ambito della politica di coesione e della politica della ricerca, sono in corso azioni specifiche nel settore della preparazione all'inquinamento accidentale o intenzionale, che continueranno dopo il 2007.

Si tratta di programmi destinati in particolare ad attuare azioni rispondenti ad alcuni degli obiettivi del quadro comunitario di cooperazione per i quali l'EMSA non è competente: la cooperazione con le autorità locali competenti e le organizzazioni di protezione della natura in materia di prevenzione dei rischi e di intervento, le valutazioni dell'impatto ambientale o la pulizia delle spiagge.

⁸ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento causato dalle navi e recante modifica del regolamento (CE) n. 1406/2002.

⁹ La proposta di regolamento è stata approvata dal Consiglio nel giugno del 2006 e dal Parlamento europeo nel settembre del 2006.

Il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) permette attualmente di cofinanziare, attraverso i programmi INTERREG di cooperazione transnazionale, misure preventive riguardanti, ad esempio, la sorveglianza del traffico marittimo, la protezione delle zone costiere, le strategie e i piani di gestione dei rischi, delle banche dati e dei modelli. Inoltre, nel quadro degli obiettivi 1 e 2 della politica di coesione, il FESR e il Fondo di coesione possono cofinanziare investimenti portuali per ridurre i rischi di incidenti, nonché attrezzature di intervento rapido e di trattamento dei rifiuti in caso di inquinamento. Tutti questi cofinanziamenti potranno continuare nel periodo 2007-2013, in applicazione dei tre obiettivi del FESR (convergenza, competitività regionale e occupazione, cooperazione territoriale) e dei settori di intervento del Fondo di coesione. Tuttavia, in applicazione del principio "chi inquina paga", la politica regionale in questo settore non sostituirà il FIPOL (Fondo Internazionale di Indennizzo per i danni causati dall'inquinamento da idrocarburi).

Inoltre l'inquinamento marino è una delle priorità definite dal programma "trasporto di superficie sostenibile" nel quadro del quinto e del sesto programma quadro di ricerca.

Proseguono quasi 17 azioni dedicate all'inquinamento marino, lanciate nel quadro del sesto programma quadro di ricerca. Si tratta di azioni riguardanti in particolare lo sviluppo di metodologie di analisi dei rischi, di strumenti di ausilio all'adozione di decisioni, di sistemi di rilevamento, o anche di sistemi di recupero del petrolio. Altri progetti di ricerca mirano a tracciare un bilancio per quanto riguarda l'utilizzo dei satelliti. Il settimo programma quadro di ricerca (2007-2013) proseguirà lo sviluppo di azioni di riferimento nel settore dell'inquinamento marino. Inoltre, il Centro comune di ricerca ha intenzione di avviare un'azione istituzionale dedicata alla sorveglianza marittima (MASURE).

Proseguirà lo scambio di migliori pratiche a livello comunitario

Dato il mancato rinnovo del quadro comunitario di cooperazione, il comitato di gestione (MCMP) non continuerà ad operare nella sua forma attuale. La Commissione è tuttavia convinta che l'esistenza di tale forum comunitario di scambio di migliori pratiche contribuisca a migliorare la risposta agli incidenti a livello europeo.

La Commissione provvederà dunque ad organizzare riunioni specifiche, con cadenza almeno annuale, alle quali saranno invitati i responsabili della preparazione e della risposta negli Stati membri. Le riunioni, che possono tra l'altro essere dedicate all'esame degli insegnamenti che possono essere tratti dagli incidenti, si svolgeranno in forum adeguati, o nell'ambito dell'EMSA.

4.2 Rafforzare le attività di risposta all'inquinamento marino accidentale dopo il 2007

Una risposta più coerente a livello europeo

Dal 2002 il meccanismo comunitario di protezione civile è lo strumento di riferimento a livello comunitario per quanto riguarda la risposta agli incidenti di inquinamento marino. La risposta fornita nel predetto quadro in occasione dell'incidente del *Prestige* o a seguito dell'inquinamento verificatosi sulle coste libanesi ha mostrato l'efficacia del dispositivo.

Nella sua risoluzione sul rafforzamento della sicurezza marittima, adottata il 27 aprile 2004 in seguito ai lavori della commissione temporanea sul rafforzamento della sicurezza marittima

(MARE), il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza della cooperazione transnazionale per la risposta agli incidenti, e la necessità di un buon coordinamento.

A partire dal 2007, il meccanismo comunitario di protezione civile continuerà ad essere lo strumento di riferimento per la risposta agli incidenti di inquinamento marino. Con la messa a disposizione da parte dell'EMSA di imbarcazioni antinquinamento tramite il meccanismo in caso di richiesta di assistenza di uno Stato membro, il ruolo del meccanismo viene ad essere rafforzato.

In questo contesto, la Commissione intende sviluppare il coordinamento tra il centro di monitoraggio e di informazione (MIC) e l'Unità "Risposta all'inquinamento marino" dell'EMSA per reagire alle catastrofi nel modo più efficace e più coerente. Come è stato dimostrato nel caso dell'inquinamento delle coste libanesi, l'Agenzia può fornire un'assistenza tecnica alla Commissione durante le catastrofi: il personale dell'Agenzia che dispone di una competenza specifica può essere di ausilio al MIC e/o allo Stato colpito; l'Agenzia può anche assistere gli Stati membri e la Commissione nella fornitura e nell'analisi di immagini satellitari.

L'Agenzia e il MIC hanno formalizzato accordi di lavoro intesi a facilitare il coordinamento: riguardano in particolare lo sviluppo di un sistema di allarme reciproco, l'integrazione dell'EMSA nel sistema comune securizzato di comunicazione e di informazione realizzato d'urgenza nel quadro del meccanismo di protezione civile (CECIS), la partecipazione dell'EMSA ai gruppi di esperti inviati in loco. Gli accordi saranno aggiornati regolarmente in futuro.

Rafforzamento del sostegno operativo fornito agli Stati membri

La Commissione intende sviluppare il sostegno operativo fornito agli Stati membri, in particolare tramite la mobilitazione di competenze in casi di urgenza, nonché tramite la diffusione fra gli Stati membri dell'esperienza acquisita in situazioni analoghe.

Il meccanismo, grazie alla sua rete che collega le amministrazioni degli Stati membri 24 ore su 24, continuerà a fornire un aiuto operativo utile, in particolare con lo scambio di informazioni sui bisogni esistenti. La Commissione intende migliorare la raccolta dei dati in caso di incidente e la diffusione degli aggiornamenti regolari ai paesi partecipanti.

La Commissione proseguirà la collaborazione con le altre organizzazioni internazionali partecipanti alla risposta, quali gli accordi regionali e le agenzie delle Nazioni Unite, al pari di quanto verificatosi nel caso dell'inquinamento in Libano.

Il sistema comunitario di informazione (CIS) integra in particolare i mezzi messi a disposizione dall'EMSA. La Commissione continuerà a gestire in futuro il sistema comunitario di informazione, che occupava un posto centrale nel quadro di cooperazione.

5. CONCLUSIONE

Da circa trenta anni l'azione comunitaria nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali è andata crescendo: la cooperazione tra Stati membri, informale agli inizi, si basa ormai su uno strumento di riferimento a livello europeo per facilitare la risposta, il meccanismo di protezione civile. L'esperienza delle catastrofi recenti ha mostrato che la

risposta data dall'Europa, in coordinamento con le istituzioni internazionali competenti in materia di inquinamento marino e con il sostegno dell'EMSA, è stata rapida ed efficace.

Gli incidenti di inquinamento marino intervenuti in passato hanno avuto un impatto sull'ambiente significativo. L'Unione deve fare di tutto per evitare che tali catastrofi si ripetano: le azioni di preparazione sono dunque più che mai necessarie. Nonostante la scadenza del quadro comunitario di cooperazione, la Commissione intende, a partire dal 2007, continuare a promuovere la sua azione nel settore della lotta contro l'inquinamento causato dalle navi. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima svolgerà un ruolo sempre più importante in questo settore. L'azione comunitaria a partire dal 2007 ne acquisterà in efficacia.