

IT

IT

IT



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 26.11.2008
COM(2008) 827 definitivo

2005/0240 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione comune del Consiglio in merito alla
proposta di**

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore
del trasporto marittimo**

**RECANTE MODIFICA DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE
in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE**

PARERE DELLA COMMISSIONE

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione comune del Consiglio in merito alla
proposta di**

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore
del trasporto marittimo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

L'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE prevede che la Commissione formuli un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura. Il parere della Commissione sugli emendamenti proposti dal Parlamento è contenuto nel presente documento.

2. ITER PROCEDURALE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio [COM(2005) 590 definitivo--C6-0226/2008--2005/0240(COD)]	13.12.2006
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo	13.9.2006
Data del parere del Comitato delle regioni	15.6.2006
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura	25.4.2007
Data di adozione della posizione comune	6.6.2008
Data del parere del Parlamento europeo in seconda lettura	24.9.2008

3. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

Data l'importanza di conoscere le cause dei sinistri marittimi per prevenire futuri incidenti, la proposta mira a istituire l'obbligo di svolgere inchieste sistematiche, secondo norme armonizzate e di alta qualità, in seguito ai sinistri marittimi di maggiore rilievo.

La proposta impone pertanto agli Stati membri, in quanto Stati di bandiera, Stati costieri o Stati titolari di interessi rilevanti, di svolgere inchieste in caso di sinistri marittimi gravi o molto gravi.

Negli altri casi di sinistro o di incidente, la proposta prevede l'obbligo di effettuare un esame per stabilire l'opportunità che sia svolta un'inchiesta.

Tali inchieste, che hanno come unico scopo quello di determinare le cause dei sinistri nonché le azioni atte a rimediarvi e non sono finalizzate all'attribuzione di responsabilità, devono seguire un metodo che sarà adottato mediante la procedura di comitato.

La proposta prevede inoltre che le inchieste vengano condotte da organismi permanenti e indipendenti, dotati di risorse adeguate e i cui inquirenti dispongano delle prerogative necessarie per portare a termine la loro missione.

Deve essere designato uno Stato a cui attribuire la responsabilità principale dell'inchiesta, ma quest'ultima deve essere svolta in collaborazione con tutti gli altri Stati interessati. A tal fine è previsto un quadro di cooperazione permanente, che deve essere completato da un sistema di allarme precoce e da una base di dati comunitaria per i sinistri marittimi che sarà gestita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Uno scambio di esperienze è infine garantito dall'obbligo di pubblicare un rapporto presentato conformemente a taluni requisiti minimi e contenente ove del caso raccomandazioni in materia di sicurezza che andranno prese in considerazione dalle autorità interessate.

4. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI ADOTTATI DAL PARLAMENTO EUROPEO

4.1. Emendamenti accolti dalla Commissione

La Commissione può accettare gli emendamenti 1, 2, 5, 6 e 16.

4.2. Emendamenti accolti in parte dalla Commissione

La Commissione può accettare l'emendamento 11 ma solo per quanto concerne gli aspetti relativi alla registrazione e al controllo; il resto dell'emendamento non è accettabile in quanto riguarda le attribuzioni dell'EMSA, che sono oggetto di un regolamento specifico.

L'emendamento 21 è anch'esso accettabile per quanto concerne il primo comma dell'articolo 8, paragrafo 1, della posizione comune ma non è accettabile per quanto concerne il secondo comma, che sulla questione dell'indipendenza risulta formulato in modo meno chiaro rispetto alla posizione comune.

L'emendamento 32 è accettabile per quanto riguarda l'introduzione di un riferimento ai risultati delle inchieste svolte ma non lo è con riguardo alle attribuzioni dell'EMSA, che sono oggetto di un regolamento specifico.

4.3. Emendamenti accolti in linea di principio dalla Commissione

L'emendamento 4 può essere accettato, ma a condizione di essere riformulato in modo da chiarire che gli elementi da prendere in considerazione nel quadro della revisione della metodologia d'inchiesta sono gli insegnamenti pertinenti che possono essere tratti dalle inchieste.

Analogamente, l'emendamento 15 è accettabile a condizione che venga precisato che, per migliorare la metodologia d'inchiesta, non devono essere prese in considerazione le

conclusioni delle inchieste ma solo gli insegnamenti che possono essere tratti dallo svolgimento di queste ultime.

L'emendamento 24 è accettabile se riformulato in modo da includere gli allarmi rapidi di cui all'articolo 16 della posizione comune.

L'emendamento 29 è anch'esso accettabile se riformulato in modo da precisare che il rapporto d'inchiesta, comprese le conclusioni e le eventuali raccomandazioni, sarà reso pubblico in particolare presso il settore marittimo.

L'emendamento 34 è accettabile a condizione che riguardi unicamente gli obiettivi della direttiva e non quelli dell'Unione.

4.4. Emendamenti respinti dalla Commissione

Gli emendamenti 3, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17 e 20 sono volti a reintrodurre le richieste di soccorso nel campo di applicazione della direttiva e a rendere le inchieste sempre obbligatorie, non solo per i sinistri molto gravi ma anche per quelli gravi. Tali emendamenti comportano tuttavia un notevole aggravio amministrativo per gli organismi di inchiesta, che dovrebbero invece potersi concentrare unicamente sui sinistri da cui possono essere tratti insegnamenti in vista della prevenzione di future catastrofi.

Gli emendamenti 12, 21, 22, 23 e 25 puntano ad assicurare una netta separazione fra le inchieste di sicurezza e quelle di altro genere, in particolare le indagini penali; in tal modo, essi rimettono in causa l'equilibrio, ottenuto a prezzo di lunghe discussioni in sede di Consiglio, fra l'indipendenza delle inchieste di sicurezza e le prerogative riconosciute da vari Stati membri al proprio giudice penale. In ogni caso, nell'ambito di una direttiva "primo pilastro" è impossibile prevedere disposizioni che limiterebbero le prerogative del giudice penale; nel quadro della direttiva è dunque impossibile ottenere una rigida separazione fra le due inchieste.

Gli emendamenti 18, 19 e 20 introducono nella direttiva un meccanismo, che implica la partecipazione della Commissione, volto a designare, in caso di conflitto fra gli organismi responsabili delle inchieste, un solo Stato membro chiamato a dirigere l'inchiesta. Benché la proposta della Commissione, ripresa su questo punto dalla posizione comune, sia volta ad evitare nella misura del possibile lo svolgimento di inchieste parallele, non è realistico volerle proibire del tutto e un meccanismo che affidi alla Commissione l'incarico di dirimere una controversia fra Stati membri su questo punto sarebbe politicamente assai delicato da applicare.

Gli emendamenti 26 e 27 sono volti a sostituire il punto h) della posizione comune con la formulazione figurante nel testo proposto dalla Commissione, che era tuttavia meno chiaro su questo aspetto.

L'emendamento 28 è volto ad estendere ai sinistri gravi i casi in cui l'organo inquirente dovrà sempre presentare un rapporto completo laddove in taluni casi, se non vi sono insegnamenti da trarre dall'inchiesta, sarebbe giustificato presentare soltanto un rapporto semplificato.

L'emendamento 30 è volto a dare alla Commissione la possibilità di fare introdurre modifiche sostanziali nei rapporti d'inchiesta; il contenuto di questi ultimi deve essere invece di esclusiva responsabilità degli organi inquirenti.

L'emendamento 31 impone alla Commissione di presentare ogni 3 anni un rapporto relativo all'attuazione della direttiva; l'utilità di un tale obbligo non è tuttavia in alcun modo dimostrata.

L'emendamento 33 è volto a creare per gli Stati membri l'obbligo di applicare le disposizioni delle linee direttrici dell'OMI relative al giusto trattamento dei marittimi in caso di inchiesta a seguito di un sinistro. Tali linee direttrici contengono numerose disposizioni che riguardano la procedura penale (o quella civile); è dunque impossibile renderle obbligatorie nel quadro di una direttiva "primo pilastro".

5. CONCLUSIONI

La Commissione modifica la propria proposta secondo quanto sopra indicato, in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE.