

La Commissione ricorda all'onorevole parlamentare che una relazione sulle azioni concernenti gli effetti del disastro della Prestige è stata adottata il 5 marzo 2003. La relazione tratta le azioni passate, presenti e future prese a livello comunitario per ovviare alle conseguenze del disastro della Prestige e per prevenire che incidenti analoghi accadano in futuro. È stata presentata al Consiglio europeo del 21 marzo 2003.

(¹) Risposta scritta dell'11.3.2003.

(²) GU C 242 E del 9.10.2003, pag. 63.

(2003/C 280 E/140)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-1262/03
di Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) al Consiglio

(3 aprile 2003)

Oggetto: Modifica del regime internazionale di indennizzo e responsabilità nel quadro della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile

Nella Comunicazione della Commissione al Consiglio del 5 marzo 2003 (¹) sulle misure da prendere per far fronte alle conseguenze della catastrofe della «Prestige», si constata che la Commissione ha proposto la modifica del regime internazionale di indennizzo e di responsabilità nel quadro della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile, affinché i responsabili di episodi di contaminazione si assumano la propria responsabilità finanziaria.

A che punto si trova questa iniziativa? Quali misure hanno adottato in questo senso gli Stati membri?

(¹) COM(2003) 105 def.

Risposta

(22 luglio 2003)

Negli ultimi anni il Consiglio ha manifestato varie volte il sostegno a una eventuale revisione della convenzione sulla responsabilità (CLC) del 1992 che disciplina la responsabilità degli armatori per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi. Già nelle conclusioni sulla sicurezza dei trasporti marittimi del dicembre 2000 il Consiglio ha invitato gli Stati membri a prendere in considerazione eventuali modifiche di norme applicabili per rendere responsabili altre parti diverse dagli armatori nonché introdurre la responsabilità illimitata degli armatori nel caso di violazione grave deliberata degli obblighi di sicurezza. Allo stesso modo nell'approccio comune assunto nel giugno 2001 in vista dei negoziati nel quadro del Fondo internazionale per l'indennizzo dei danni derivanti da inquinamento da idrocarburi che cita l'istituzione di un fondo supplementare per l'indennizzo dei danni da inquinamento da idrocarburi per le vittime di detto inquinamento, il Consiglio ha ammesso la necessità di un ampio esame dei problemi di responsabilità e indennizzo ad opera delle parti interessate per indennizzare i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi e ha dichiarato che gli Stati membri dovrebbero sostenere la revisione del regime del 1992 e parteciparvi attivamente.

Più recentemente il Consiglio europeo di Bruxelles del 21 marzo 2003 ha proclamato specificamente la necessità di un aumento della responsabilità degli operatori dei trasporti marittimi mediante l'emendamento delle disposizioni della convenzione sulla responsabilità civile. Infine il Consiglio Trasporti, telecomunicazioni e energia del 27 marzo 2003 ha sottolineato l'importanza che riveste in questo quadro il principio «chi inquina paga».

Consapevoli di questo stato di cose gli Stati membri partecipano attivamente alla revisione del presente regime di indennizzo e responsabilità, in particolare nel Gruppo istituito a questo scopo dall'assemblea del Fondo internazionale di indennizzo dell'aprile 2000. Tuttavia non è stato fissato nessun termine per l'adozione di eventuali modifiche.

In occasione della riunione del Gruppo che avrà luogo nel febbraio 2003 due Stati membri e la Commissione europea hanno presentato una proposta di modifica dell'attuale regime di responsabilità introducendovi la possibilità di far saltare la soglia alla quale l'armatore perde il diritto a limitare la propria responsabilità nei casi in cui sia stata individuata un'effettiva colpa da parte sua e a addossare la responsabilità ad altri. In un secondo documento uno Stato membro ha raccomandato la revisione della Convenzione sulla responsabilità civile in base a un approccio su due fronti consistente nel tornare a un

rigoroso trasferimento di responsabilità ad altri che non siano l'armatore registrato e a un aumento degli obblighi finanziari dell'armatore relativamente al finanziamento del proposto fondo supplementare per l'indennizzo dei danni derivanti da inquinamento da idrocarburi. Queste proposte entreranno a far parte del futuro dibattito in seno al gruppo. La prossima riunione è prevista per l'ottobre 2003.

(2003/C 280 E/141)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-1265/03
di Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) al Consiglio

(3 aprile 2003)

Oggetto: Risultati della decisione del Consiglio «Trasporti» del dicembre 2002 sulla conclusione di accordi tra gli Stati e le proprie industrie

Nel Consiglio «Trasporti» del dicembre 2002 è stata presa una decisione sulla conclusione di accordi tra gli Stati e le proprie industrie al fine di garantire un trasporto di qualità e proibire il trasporto di olio pesante combustibile in petroliere monoscafo.

Quali sono stati i risultati di questa decisione? Quali accordi hanno concluso i diversi Stati con le proprie industrie?

Risposta

(22 luglio 2003)

Come giustamente osservato dall'onorevole parlamentare, nelle conclusioni sulla sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento, adottate il 6 dicembre 2002 in risposta all'incidente della petroliera Prestige, il Consiglio ha esortato gli Stati membri a concludere accordi con le rispettive industrie per garantire trasporti di qualità ed eliminare le più vecchie navi monoscafo che trasportano gli idrocarburi pesanti e ha invitato la Commissione ad elaborare un modello di accordo a tal fine.

La Commissione ha comunque ritenuto più appropriato includere il divieto di trasporto di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo nella sua proposta di modifica del regolamento 417/2002 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, presentata al Parlamento europeo ed al Consiglio il 20 dicembre 2002, per poterne assicurare un'attuazione uniforme in tutta la Comunità.

Il Consiglio ha seguito l'impostazione della Commissione ed ha convenuto, nella sessione del 27 marzo 2003, un approccio generale su questa proposta, incluso un divieto di trasporto di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo.

Come indicato dalla Commissione nella sua comunicazione «Relazione al Consiglio europeo sulle misure da prendere per far fronte alle conseguenze della catastrofe della Prestige», del 5 marzo 2003, si ritiene che l'industria condivida l'opinione che la legislazione comunitaria sia il mezzo più appropriato per assicurare pari trattamento tra società concorrenti.

(2003/C 280 E/142)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-1277/03
di Dana Scallon (PPE-DE) al Consiglio

(4 aprile 2003)

Oggetto: Uniati in Romania

Il 7 febbraio 2002, dopo aver ottenuto il riconoscimento giuridico del suo diritto, la Chiesa di Ocna Mures della minoranza cattolica greca (chiamata anche Chiese cattoliche orientali o Uniate) in Transilvania, Romania, ha potuto riprendere possesso della sua chiesa.

Alcune settimane dopo, il 16 marzo 2002, mi è stato comunicato che i seguaci sono stati nuovamente cacciati fuori dalla chiesa dalla folla condotta da tre preti ortodossi, aiutati e sostenuti dalla polizia locale.