Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva 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)»

(98/C 73/18)

Il Consiglio, in data 11 settembre 1997, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 84, secondo comma, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha costituito il gruppo di studio e nominato relatore Whitworth.

Il Comitato economico e sociale, il 10 dicembre 1997, nel corso della 350ª sessione plenaria, ha nominato relatore generale Whitworth ed ha adottato, con 93 voti favorevoli e 5 astensioni, il seguente parere.

1. Proposta della Commissione

1.1. La Direttiva 95/21/CE [1] fissa le norme che gli Stati membri devono rispettare nell'ispezione delle navi che approdano nei loro porti e le disposizioni cui dette imbarcazioni devono ottemperare. Essa riveste un ruolo di primo piano nel quadro degli sforzi volti ad eliminare dalle acque comunitarie le navi che non rispondono ai requisiti previsti.

1.2. Nel parere sulla proposta di direttiva [2] iniziale della Commissione, il Comitato economico e sociale condivideva pienamente gli obiettivi perseguiti e formulava una serie di osservazioni dettagliate finalizzate ad una maggiore efficacia delle disposizioni.

1.3. La direttiva è entrata in vigore il 27 luglio 1995. La Commissione propone adesso di emendarla sotto tre profili:

a) La portata dei requisiti in materia di controllo dello Stato di approdo deve essere ampliata per includere i protocolli e gli emendamenti alle convenzioni internazionali indicate, apportati dopo il luglio 1995.

b) Occorre adottare una procedura che gli Stati membri applichino in mancanza di documentazione che comprovi la conformità con il codice internazionale di gestione della sicurezza che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), il quale entra in vigore il 1º luglio 1998 per le navi passeggeri, le petroliere, le chimichiere, le gasiere, le portarinfuse e le imbarcazioni ultrarapide di stazza pari o superiore a 500 tonnellate.

c) L'adattamento del testo della direttiva per tener conto dei futuri emendamenti agli strumenti internazionali da essa contemplati, potrà aver luogo tramite la procedura di comitato di cui all'articolo 19, attualmente applicabile solo agli allegati.

2. Osservazioni generali

2.1. Il Comitato accoglie senza indugio le proposte di cui alle lettere a) e c) in quanto mirano ad assicurare il pieno e tempestivo aggiornamento delle disposizioni di controllo dello Stato di approdo e la loro coerenza con le nuove norme internazionali in materia di sicurezza senza dover procedere all'elaborazione di una direttiva recante modifica.

2.2. La proposta di cui alla lettera b) merita un esame più approfondito. Il Codice ISM prevede che le società di navigazione mettano a punto e applichino standard di alta qualità per la gestione ed il funzionamento delle navi. Ciò implica l'elaborazione di politiche scritte e di procedure operative e d'emergenza, nonché l'esatta definizione delle responsabilità tanto a terra quanto in mare. Le amministrazioni nazionali sono tenute ad accertarsi che le società di navigazione che esercitano la propria attività sul loro territorio e le navi che battono la loro bandiera soddisfino ai requisiti del Codice, ed a comprovare tale circostanza tramite rispettivamente il Documento di Conformità rilasciato alla compagnia ed il Certificato di Gestione della Sicurezza rilasciato alle singole navi. Tali documenti figurano tra quelli che gli Stati membri sono tenuti a controllare a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva.

[1] Direttiva del Consiglio 95/21/CE del 19 giugno 1995 relativo 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) — GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1.

[2] GU C 393 del 31.12.1994, pag. 50.

2.3. Il Codice ISM entra in vigore il 1º luglio 1998 per le navi passeggeri, le petroliere, le chimichiere, le gasiere, le portarinfuse e le imbarcazioni ultrarapide di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate. Il Regolamento del Consiglio (CE) n. 3051/95 [1] ne disponeva l'applicazione anticipata al 1º luglio 1996 per i traghetti passeggeri roll on/roll off, a prescindere dalla loro bandiera, in servizio da e verso i porti dell'Unione europea. Detta proposta è stata accolta senza riserve dal Comitato che nel suo parere [2] ha riconosciuto l'enorme mole di lavoro necessaria per far sì che le compagnie fossero in grado di mettere a punto ed applicare le procedure richieste e le facessero adottare dalle autorità competenti entro questo nuovo termine.

2.4. L'esperienza ha dimostrato che tale monito era giustificato. Si teme adesso che, nonostante gli sforzi dei proprietari e degli operatori, gran parte delle 12 000 navi interessate non dispongano dei certificati di conformità entro il luglio 1998.

2.5. Date le circostanze, la Commissione propone adesso, in un'aggiunta all'articolo 9 della direttiva, di rendere il fermo obbligatorio dal 1º luglio 1998 nel caso in cui manchi detta documentazione, ma di permettere agli Stati membri, laddove non risultino altre carenze, di togliere l'ordine di fermo ed autorizzare la nave a lasciare il porto, precisando che le verrà rifiutato l'accesso a qualsiasi porto della Comunità finché non sarà in grado di esibire la documentazione richiesta.

2.6. L'emendamento alla direttiva rende obbligatorio il fermo in caso di non conformità con il Codice ma lascia, d'altro canto, alla discrezione degli Stati membri la possibilità di autorizzare le navi che al primo scalo in un porto comunitario dopo il 1º luglio 1998 non risultino conformi, ad interrompere il fermo e proseguire il viaggio ma solo in porti non comunitari. Giova osservare che l'emendamento impedirebbe ad una nave battente bandiera di uno Stato membro di tornare al porto di origine per ottenere la documentazione richiesta. In particolare, la nave non potrebbe avvalersi della clausola di forza maggiore di cui all'articolo 11, paragrafo 6, della direttiva.

3. **Osservazioni particolari**

3.1. Il Comitato ribadisce il proprio sostegno al Codice ISM, importante strumento per il miglioramento delle norme di sicurezza marittima a livello mondiale. Ritiene che il Codice vada applicato rigorosamente nei porti comunitari ed accoglie quindi con favore la proposta della Commissione di rendere obbligatorio il fermo di una nave in assenza di un documento di conformità e di un certificato di gestione della sicurezza riconosciuti.

3.2. Il Comitato riconosce nondimeno che al momento dell'entrata in vigore del Codice occorrerà risolvere grossi problemi di ordine pratico. Il processo di ispezione ed approvazione delle procedure a bordo, che dev'essere effettuato da un'autorità nazionale o da una società di classificazione prima del rilascio del documento di conformità e del certificato di gestione della sicurezza, è lungo e può esser soggetto ai ritardi burocratici. Il fermo in un porto comunitario in assenza di detta documentazione rischia di protrarsi molto più di quanto non occorra per rettificare un difetto materiale a bordo della nave. Il fermo di tutte le navi in tali condizioni dopo il 1º luglio 1998 potrebbe portare ad un grave congestionamento in molti porti comunitari e in alcuni casi potrebbe persino pregiudicarne la capacità di gestire le attività.

3.3. Il Comitato accetta di conseguenza la proposta della Commissione sintetizzata al punto 2.5 precedente, ma sottolinea che il meccanismo consistente nel rifiutare alla nave l'accesso a tutti gli altri porti comunitari fino al rilascio di un documento di conformità e di un certificato di gestione della sicurezza validi dev'essere del tutto efficace. A parte tale condizione, non dovrebbero esservi altre deroghe di nessun genere e le disposizioni del nuovo articolo 9 bis dovrebbero essere rispettate rigorosamente.

3.4. Va rilevato un punto particolare. Gli orientamenti provvisori per il controllo dell'applicazione del Codice ISM elaborati dal comitato del protocollo d'intesa (MOU) di Parigi fanno riferimento alla possibilità di riconoscere come valida alternativa al documento di conformità ed al certificato di gestione della sicurezza la presentazione di informazioni accettabili sull'applicazione della procedura dell'ISM. Il Comitato ritiene che tale deroga potenziale vada considerata con la massima cautela. È di estrema importanza che le disposizioni di controllo dello Stato di approdo siano applicate in modo uniforme in tutto il territorio comunitario per evitare che i proprietari siano tentati di inviare le navi non del tutto conformi ai requisiti in porti in cui il regime di ispezione sembra essere applicato in modo meno rigoroso.

3.5. In linea generale, il Comitato ritiene che la conferma del possesso di detta documentazione e degli altri certificati richiesti dalle procedure di controllo dello Stato di approdo potrebbe essere agevolata dall'adozione di una procedura di prenotificazione e suggerisce alla Commissione di vagliare tale opportunità nel corso di un prossimo studio in vista di un suo possibile sviluppo nell'ambito dell'IMO.

---

[1] Regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio dell'8 dicembre 1995 sulla gestione della sicurezza delle navi roll on/roll off da passeggeri — GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14.

[2] GU C 236 dell'11.9.1995, pag. 42.

3.6. Il Comitato rileva che a seguito dell'elaborazione della proposta di direttiva, e solo due settimane prima dell'adozione del parere, vale a dire il 27 novembre 1997, l'assemblea dell'IMO ha adottato un'ulteriore risoluzione sull'applicazione del codice ISM. Il Comitato si aspetta che la Commissione tenga conto del suo contenuto nel promuovere l'applicazione della direttiva.

Bruxelles, 10 dicembre 1997.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Tom JENKINS

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni — Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997-2001»

(98/C 73/19)

La Commissione europea, in data 16 aprile 1997, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 198 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla comunicazione di cui sopra.

La Sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Ghigonis, in data 12 novembre 1997.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 10 dicembre 1997, nel corso della 350ª sessione plenaria, con 79 voti favorevoli, 1 voto contrario e 5 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Nel 1993 la Commissione ha avviato un primo programma d'azione in materia di sicurezza stradale [1]. Da allora sono stati compiuti importanti passi avanti, in gran parte grazie all'opera di promozione condotta dalla Commissione e dal Parlamento europeo. Eppure la situazione non è ancora certo soddisfacente, come testimoniano del resto le cifre: ogni anno, sulle strade, muoiono 45 000 persone e i feriti sono 1,6 milioni.

1.2. È per tale motivo che, nella Comunicazione in oggetto, la Commissione propone una strategia complementare destinata ad accelerare i progressi in questo campo. La strategia, fondata sul principio secondo cui va tenuto conto dei costi elevati degli incidenti stradali (pari a circa 1 milione di ecu per ciascuna vittima) nelle politiche nazionali in materia di sicurezza, si muove in tre direzioni:

— raccolta e diffusione di informazioni e buone pratiche tramite, in particolare, l'introduzione di un sistema di informazioni in materia di sicurezza stradale a livello comunitario;

— misure atte a prevenire gli incidenti, limitando ad esempio il consumo di alcool e droghe o medicinali da parte dei conducenti e introducendo sistemi telematici;

— strumenti atti a limitare le conseguenze in caso d'incidente, e più precisamente lo sviluppo di programmi di valutazione della sicurezza e la presentazione di proposte di misure tecniche.

1.3. I principali elementi del programma 1997-2001 si possono pertanto così riassumere:

— una raccomandazione della Commissione che invita a tener pienamente conto dei costi assai elevati degli incidenti stradali, facendo più spesso ricorso all'analisi costi-benefici per le azioni in materia di sicurezza stradale;

— un sistema integrato di informazioni a livello comunitario che raccolga le statistiche sugli incidenti, i dati relativi all'esposizione al rischio, l'adozione di misure di sicurezza stradale, i lavori di ricerca, le migliori pratiche e l'applicazione della legislazione vigente in materia;

— azioni volte a scoraggiare la guida in situazioni di stanchezza o sotto l'effetto di alcool, medicinali o droghe;

[1] Comunicazione della Commissione su un primo programma d'azione in materia di sicurezza stradale (COM(93) 246).