

**Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Consiglio concernente le condizioni per l'esercizio di traghetti roll-on/roll-off e unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea nella Comunità»<sup>(1)</sup>**

(98/C 407/18)

Il Consiglio, in data 9 marzo 1998, ha deciso, conformemente al disposto del secondo paragrafo dell'articolo 84 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 formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Chagas, in data 15 luglio 1998.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 9 settembre 1998, nel corso della 357<sup>a</sup> sessione plenaria, con 109 voti favorevoli e 3 astensioni, il seguente parere.

### 1. La proposta della Commissione

1.1. Le norme di sicurezza di base nel campo del trasporto marittimo sono fissate a livello internazionale dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Dopo la tragedia del traghetto «Estonia» nel 1994, con la perdita di 852 vite umane, il Consiglio dei ministri dei Trasporti aveva chiesto alla Commissione europea di presentare una serie di proposte per garantire le migliori norme di sicurezza possibili ai passeggeri che viaggiano da o verso i porti comunitari.

1.2. I principali obiettivi della proposta, che si ricollega alla legislazione adottata dal Consiglio nel 1995, volta a rendere obbligatorio per i traghetti roll-on/roll-off (navi passeggeri che offrono un accesso orizzontale alle vetture e agli altri veicoli) il codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM)<sup>(2)</sup>, e alla proposta di direttiva che introduce un sistema di registrazione obbligatoria dei passeggeri sulle navi passeggeri<sup>(3)</sup>, sono i seguenti:

- realizzare una maggiore armonizzazione delle norme internazionali in materia di sicurezza,
- garantire l'efficace applicazione di tali norme e della relativa legislazione comunitaria,
- assicurare la trasparenza delle condizioni richieste per la gestione di servizi regolari di traghetti ro-ro e di unità veloci da e verso porti comunitari, e ciò per tutte le parti interessate, sia le amministrazioni dello Stato ospite e di bandiera, sia le compagnie.

1.3. La direttiva proposta è intesa a

- definire le condizioni di sicurezza che devono essere rispettate dalle imprese di navigazione per essere ammesse all'esercizio di tali navi e unità veloci;

- stabilire un regime di controllo e verifica dell'osservanza di tali condizioni prima della messa in servizio di tali navi o unità veloci e successivamente a scadenze periodiche;
- garantire il diritto dello Stato ospite di partecipare a qualsiasi inchiesta relativa a sinistri marittimi;
- evitare visite estese superflue da parte dello Stato di approdo;
- facilitare la destinazione o il trasferimento a servizi simili delle navi e delle unità veloci la cui conformità alla direttiva è accertata.

1.4. La direttiva proposta prevede quindi un regime di sicurezza comune a tutte le navi e unità veloci interessate, a prescindere dalla bandiera. Le navi devono essere dotate di un dispositivo di registrazione dei dati di viaggio (voyage data recorder, VDR) — l'equivalente della «scatola nera» sugli aerei — che registra le informazioni per agevolare le inchieste sui sinistri. Le compagnie devono garantire che il comandante di bordo disponga delle informazioni appropriate per quanto riguarda sia i sistemi di guida della navigazione basati a terra che altri sistemi di informazione istituiti dagli Stati membri conformemente all'articolo 10, paragrafo 2.

1.4.1. La Commissione sottolinea la necessità di una nuova direttiva, dato che gli obiettivi stabiliti non potranno essere conseguiti con la Direttiva 95/21/CE<sup>(4)</sup> (controllo dello Stato di approdo) che prevede solo la visita del 25 % minimo del totale delle navi straniere che facciano scalo nei porti degli Stati membri. Aggiunge poi che, al contrario della Direttiva 95/21/CE, la proposta in esame è destinata a tutti i traghetti e alle

<sup>(1)</sup> GU C 108 del 7.4.1998, pag. 123.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio dell'8 dicembre 1995 sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off — GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14. Parere del CES: GU C 236 dell'11.9.1995, pag. 42.

<sup>(3)</sup> Proposta di direttiva del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri — GU C 31 del 31.1.1997, pag. 5. Parere del CES: GU C 206 del 7.7.1997, pag. 111.

<sup>(4)</sup> Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, 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 del GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Parere del CES: GU C 393 del 31.12.1994, pag. 50.

unità veloci, indipendentemente dal loro impiego su tratte nazionali o internazionali.

## 2. Osservazioni generali

2.1. Il Comitato accoglie con favore la proposta che rappresenta una misura positiva per rafforzare la sicurezza dei passeggeri che viaggiano da e verso i porti della Comunità e del personale che lavora sui traghetti e le unità veloci in questione.

2.2. L'istituzione di un regime obbligatorio di vigilanza di ampia portata sembra essere un modo soddisfacente di conseguire l'obiettivo della sicurezza, considerate le diverse condizioni di lavoro negli Stati membri derivanti dalle differenze nei tipi di traghetti e nell'ubicazione delle rotte principali. Anche se si riconosce la necessità di essere in linea con il diritto internazionale, le Convenzioni, i codici e le risoluzioni dell'IMO, tale regime è auspicabile. Si osserva che la Commissione ha preso in considerazione l'ipotesi di attribuire il diritto di esercitare servizi di trasporto pubblico esclusivamente agli operatori comunitari. Sebbene ciò avrebbe semplificato la procedura di regolamentazione grazie all'applicazione diretta del diritto comunitario, la Commissione ha ritenuto che fosse contrario alla sua politica di apertura dei mercati.

2.2.1. La soluzione alternativa, scelta nell'ottica del mercato interno e della politica di apertura dei mercati, si rivelerà efficace ai fini delle norme e dei principi concordati internazionalmente, solo se vi saranno dei meccanismi soddisfacenti per le visite e per far rispettare le disposizioni. In tale contesto, la definizione del concetto di «Stato ospite» è corretta, ma deve comprendere ulteriori requisiti, obblighi e responsabilità e interessare tutte le navi e le unità veloci in questione, altrimenti finisce per coincidere con il concetto di «Stato di approdo».

2.2.2. I requisiti aggiuntivi destinati a migliorare la sicurezza devono essere trasparenti e concreti in modo da riscuotere la fiducia dell'opinione pubblica. Per guadagnare e mantenere tale fiducia è necessario adottare un approccio coerente e dinamico in tutta la Comunità.

2.3. Il concetto di una procedura investigativa sui sinistri efficiente ed efficace che coinvolga, oltre agli Stati di bandiera e/o di approdo, gli Stati membri dai cui porti partono e arrivano tali navi e unità veloci, è auspicabile ed indispensabile, per rassicurare i cittadini di tali Stati, in merito alla conduzione delle indagini.

2.4. Si è accolta con favore l'applicazione obbligatoria del codice ISM; la sua efficacia dipende tuttavia dall'in-

troduzione di un soddisfacente regime obbligatorio di vigilanza e di controllo.

2.5. Il Comitato approva il riferimento all'introduzione dell'obbligo di registrazione dei passeggeri, essenziale per le autorità di ricerca e salvataggio. In tale contesto si rimanda al parere del Comitato in merito alla proposta della Commissione sull'introduzione dell'obbligo di registrazione dei passeggeri<sup>(1)</sup>.

## 3. Osservazioni di carattere particolare

3.1. Si prende atto dell'inclusione nella direttiva delle unità veloci da passeggeri, dato che operano in diretta concorrenza con i traghetti roll-on/roll-off. Si ritiene siano inclusi anche i cosiddetti traghetti ro-ro da carico e le unità veloci da carico operanti in taluni Stati membri quando sono adibiti al trasporto di passeggeri.

3.2. Non dovrebbero essere previste eccezioni ai requisiti di sicurezza preliminari alla messa in esercizio di una nave o di un'unità veloce di questo tipo, né tanto meno alle ispezioni periodiche.

3.3. Nel riconoscere che taluni Stati membri, per adempiere ai loro obblighi, dovranno aumentare l'organico degli ispettori qualificati, la Commissione dovrebbe considerare meglio la questione del reperimento di fondi adeguati.

## 4. Osservazioni specifiche sui singoli articoli e sugli allegati

### 4.1. Articolo 5

4.1.1. Anche a rischio di ribadire un concetto ovvio, il Comitato sottolinea la necessità di garantire che, nel caso in cui le visite previste dalla legge siano effettuate dall'organismo di regolamentazione di uno Stato membro per i traghetti e le unità veloci battenti la sua bandiera, lo Stato ospite abbia la facoltà di verifica. Tale facoltà deve essere garantita finché il Protocollo relativo al Sistema armonizzato di vigilanza e certificazione del 1998 non sarà pienamente attuato. Gli articoli 5 e 6 dovrebbero prevedere l'obbligo per gli Stati ospiti di assicurare l'attuazione delle disposizioni.

4.1.2. Il Comitato è favorevole all'obbligo di installare un dispositivo di registrazione dei dati di viaggio (VDR) conforme alle norme tecniche fissate in ambito IMO.

<sup>(1)</sup> Proposta di direttiva del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri — GU C 31 del 31.1.1997, pag. 5. Parere del CES: GU C 206 del 7.7.1997, pag. 111.

#### 4.2. *Articolo 6*

4.2.1. Si accoglie con favore il fatto che, in caso di mancata cooperazione da parte dello Stato di bandiera, l'operatore possa ricorrere alla bandiera di un altro Stato. È importante che lo Stato di bandiera disponga dell'infrastruttura amministrativa necessaria per sostenere il regime di sicurezza istituito in ambito UE.

#### 4.3. *Articolo 7*

4.3.1. Non viene fatta alcuna menzione dei costi della visita iniziale che precede la messa in servizio di una nave o di un'unità veloce e delle visite condotte conformemente alle disposizioni di cui al paragrafo 3. Sarebbe opportuno affrontare la questione.

4.3.2. Per le visite successive diverse da quelle menzionate al paragrafo 3, in mancanza di disposizioni specifiche riguardanti i costi delle visite, si presume che si applichino le disposizioni della Direttiva 95/21/CE.

4.3.3. Si comprende la necessità che una delle visite occasionali venga eseguita nel corso di una traversata di linea, ma lo svolgimento della seconda visita occasionale non dovrebbe essere obbligatorio.

#### 4.4. *Articolo 8*

4.4.1. La prevista valutazione concertata da parte di un gruppo di ispettori qualificati degli Stati ospiti interessati è accolta con favore come mezzo per rimuovere le contraddizioni e ridurre gli inconvenienti per le compagnie. Occorre tuttavia chiarire il coordinamento delle responsabilità nel caso in cui sia interessato più di uno Stato ospite. Analogamente è necessario chiarire le disposizioni transitorie per le navi e le unità veloci attualmente in esercizio.

#### 4.5. *Articolo 9*

4.5.1. Si accoglie con favore la creazione di un meccanismo che assicuri l'inclusione dello/degli Stato/i ospite/i nel processo investigativo riguardante un sinistro. Occorre tuttavia chiarire meglio la relazione e il

coinvolgimento dello Stato ospite e dello Stato di bandiera nelle inchieste relative ai sinistri.

4.5.2. Il Comitato attribuisce notevole importanza all'istituzione da parte degli Stati membri di procedure per le indagini sulle vittime di incidenti marittimi precise e complete che comprendano tutte le parti interessate e rispettino le disposizioni del regolamento 21, capitolo I, della Convenzione SOLAS.

#### 4.6. *Allegato 3*

4.6.1. È necessario un riferimento alle carte nautiche e alle pubblicazioni che devono essere tenute a bordo (o in alternativa un'inclusione nell'allegato 5).

4.6.2. Il Comitato è favorevole alle disposizioni riguardanti la valutazione della fatica e la verifica dei turni di lavoro dell'equipaggio. In tale contesto si riconoscono le disposizioni dell'IMO e dell'OIL quale parametro adeguato.

#### 4.7. *Allegato 5*

4.7.1. Si accoglie con favore la prescrizione di cui al paragrafo 8 di vietare ai passeggeri di accedere ai locali di categoria speciale e ai locali di carico dei traghetti ro-ro mentre la nave è in navigazione. Essa è in linea con l'intento del Regolamento SOLAS II-1/ 20-3 (e punto II-1/B/17.2 dell'allegato 1 alla Direttiva 98/18/CE) sull'accesso ai ponti dei traghetti ro-ro. Si dovrebbe tuttavia approfondire la questione dato che risulta che su alcune rotte tale norma non venga rispettata.

#### 4.8. *Allegato 6*

4.8.1. In riferimento al paragrafo 3, si propone di sopprimere l'espressione «più comunemente utilizzata nella navigazione» e di sostituirla con «utilizzata per la comunicazione a bordo».

4.8.2. In riferimento al paragrafo 4, si propone di citare non solo la Convenzione SOLAS del 1974, ma anche i criteri fissati nell'allegato VII della Direttiva sul controllo dello Stato di approdo del 1995.

Bruxelles, 9 settembre 1998.

*Il Presidente  
del Comitato economico e sociale*

Tom JENKINS