

— l'articolo 20 della proposta abroga la decisione 73/391/CEE del Consiglio. L'allegato III della proposta, però, sotto il titolo «Decisione abrogata e relativa modificazione», riporta anche la decisione 76/641/CEE del Consiglio. Pertanto, per motivi di completezza, il testo dell'articolo 20 dovrebbe menzionare anche l'abrogazione delle modifiche apportate con la decisione 76/641/CEE.

2.6 Inoltre andrà prestata una particolare attenzione all'esattezza delle traduzioni della proposta di decisione, in quanto eventuali imprecisioni possono dar luogo a incertezza del diritto e falsa applicazione.

Bruxelles, 30 giugno 2004.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Roger BRIESCH

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del Codice internazionale di gestione della sicurezza

(COM(2003) 767 def. — 2003/0291 (COD))

(2004/C 302/05)

Il Consiglio, in data 13 gennaio 2004, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 10 maggio 2004, sulla base del progetto predisposto dalla relatrice BREDIMA SAVOPOULOU.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 30 giugno 2004, nel corso della 410^a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 155 voti favorevoli, 2 voti contrari e 4 astensioni.

1. Introduzione

1.1 Il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (Codice ISM) è stato adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 1979 come strumento per promuovere lo sviluppo di una cultura della sicurezza e di una coscienza ecologica nel settore della navigazione. Nel 1994 l'IMO ha deciso di rendere il Codice obbligatorio inserendo un nuovo capitolo IX, «Gestione della sicurezza delle navi», nella convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974.

1.2 L'applicazione del Codice è diventata obbligatoria in due fasi: il 1° luglio 1998 per le società di navigazione che gestiscono navi passeggeri, petroliere, chimichiere, gasiere e portarinfuse di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate impiegate in viaggi internazionali, il 1° luglio 2002 per le società di navigazione che gestiscono altre navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate impiegate in viaggi internazionali via mare.

1.3 In risposta alla tragedia della nave «Estonia», l'UE ha deciso di adoperarsi per anticipare al 1° luglio 1996 l'attuazione del Codice ISM nel caso dei traghetti passeggeri ro-ro impiegati all'interno della Comunità su rotte internazionali e interne, mediante il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio dell'8 dicembre 1995⁽¹⁾. Il Comitato economico e sociale europeo, nel proprio parere in merito, ha accolto con favore la proposta e appoggiato l'iniziativa della Commissione⁽²⁾.

1.4 Il regolamento è stato modificato due volte: a) dal regolamento (CE) n. 179/98⁽³⁾, relativo all'applicazione uniforme dei documenti e dei certificati ISM ai traghetti che prestano servizio in Europa, b) dal regolamento (CE) n. 1970/2002⁽⁴⁾, che tiene conto delle modifiche al Codice successivamente adottate dall'IMO, entrato in vigore il 26 novembre 2002.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ GU C 236 dell'11.9.1995, pag. 42.

⁽³⁾ GU L 19 del 24.1.1998, pag. 35.

⁽⁴⁾ GU L 302 del 6.12.2002, pag. 3.

2. La proposta della Commissione

2.1 In occasione dell'adozione del regolamento (CE) n. 3051/95, gli Stati membri e il Parlamento europeo hanno dichiarato che l'applicazione del Codice ISM ai traghetti passeggeri ro-ro non solo costituiva una priorità, ma era anche la prima di una serie di iniziative intese a migliorare la sicurezza in mare.

2.2 Il nuovo regolamento proposto ha portata più generale, sostituirà il regolamento (CE) n. 3051/95 e ha per obiettivo principale quello di facilitare un'applicazione corretta, rigorosa e armonizzata del Codice in tutti gli Stati membri e nei paesi in via di adesione. Il regolamento manterrà in parallelo le vigenti disposizioni comunitarie in materia di ISM applicabili ai traghetti ro-ro impiegati in servizi di linea da e per i porti europei, a prescindere dalla bandiera battuta.

2.3 Il regolamento si applicherà a tutte le società che gestiscono imbarcazioni di almeno uno dei seguenti tipi in ambito marittimo:

- navi da carico battenti bandiera di uno Stato membro impiegate in viaggi internazionali e interni,
- navi passeggeri battenti bandiera di uno Stato membro impiegate in viaggi internazionali,
- navi passeggeri impiegate in viaggi interni in tratti di mare delle classi A e B, come da definizione dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, a prescindere dalla bandiera battuta,
- traghetti passeggeri ro-ro che effettuano servizi di linea di traghetto passeggeri ro-ro da e per i porti degli Stati membri della Comunità, a prescindere dalla bandiera battuta, e
- navi da carico che effettuano servizi feeder di cabotaggio da e per i porti degli Stati membri della Comunità, a prescindere dalla bandiera battuta.

2.4 Il campo di applicazione del regolamento proposto si basa sulle disposizioni del capitolo IX della convenzione SOLAS e comprende tutte le navi battenti bandiera di uno Stato membro che rientrano nel campo di applicazione di tale convenzione, anche se effettuano viaggi interni. Per le navi passeggeri impiegate in viaggi interni, invece, le disposizioni si applicheranno unicamente alle navi che si spingono ad oltre 5 miglia dalla linea costiera, ma a prescindere dalla bandiera battuta.

2.5 Tutte le società che gestiscono navi appartenenti ad almeno uno dei tipi sopra menzionati saranno soggette al Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (Codice ISM) riportato al titolo I dell'Allegato. Gli Stati membri dovranno uniformarsi agli orientamenti relativi alla procedura di certificazione («Disposizioni all'attenzione delle amministrazioni riguardanti l'attuazione del Codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM)») di cui al titolo II dell'Allegato.

3. Osservazioni generali

3.1 Il Codice ISM costituisce uno dei principali passi avanti fatti dall'IMO nel settore della sicurezza marittima, in quanto definisce un quadro di riferimento che consente un'attuazione efficace delle sue convenzioni. Il Comitato, come ha già osservato nei suoi precedenti pareri, reputa che il regolamento (CE) n. 3051/95 sia stato utile, in quanto è servito ad anticipare di due anni l'applicazione del Codice ISM ai traghetti passeggeri

ro-ro e ad estenderne il campo di applicazione alle imbarcazioni di questo tipo impiegate in viaggi interni via mare.

3.2 Il Comitato rileva che, per le società di navigazione che gestiscono navi da carico e navi passeggeri impiegate in viaggi internazionali, l'obiettivo del regolamento proposto è già stato raggiunto, in quanto l'obbligo di uniformarsi al Codice ISM deriva dalla convenzione SOLAS. Analogamente, per le società di navigazione che gestiscono traghetti passeggeri ro-ro impiegate in viaggi interni, l'obiettivo è stato raggiunto mediante l'attuazione del regolamento (CE) n. 3051/95.

3.3 Il motivo fondamentale addotto dalla Commissione per giustificare la proposta è che il recepimento dell'intero Codice ISM e dei pertinenti orientamenti IMO nella legislazione comunitaria consentirà un'applicazione efficace del Codice nella Comunità. Il Comitato condivide tale motivazione e sostiene fino in fondo tale obiettivo nella misura in cui si riferisce a navi alle quali il Codice è già applicabile. In ordine al valore aggiunto della proposta di estendere l'applicazione del Codice ISM ad altri tipi di navi, però, il Comitato formula le seguenti osservazioni.

3.3.1 Il Codice ISM ha origine da un'iniziativa dell'industria ed è uno strumento volontario diretto a promuovere una navigazione di qualità. Come previsto, l'esperienza maturata con l'attuazione del Codice ISM fin dalla prima fase, vale a dire dal 1998, ne ha rivelato i punti forti e le lacune. È generalmente riconosciuto che, a livello di tutta la comunità marittima (Stati di bandiera, società di classificazione e di navigazione), sono necessari: una maggiore comprensione degli obiettivi del Codice, un migliore collegamento tra chi rilascia i certificati ISM, standard uniformi per la formazione dei responsabili del controllo della conformità al Codice. L'elemento fondamentale di una buona gestione della sicurezza è l'impegno dall'alto. Nella sicurezza marittima e nella prevenzione dell'inquinamento sono l'impegno e la motivazione dei singoli individui a tutti i livelli a determinare il risultato finale. Senza una comprensione del Codice ISM da parte delle componenti del cluster marittimo, il Codice potrebbe diventare un esercizio burocratico, come vorrebbero lasciare a intendere gli scettici.

3.3.2 Al giorno d'oggi la valutazione del rischio è largamente utilizzata come obiettivo e come strumento affidabile per misurare i miglioramenti in termini di sicurezza. Sulla base di questo approccio e tenuto conto della sua comprovata necessità, era del tutto giustificato, ed è stato appoggiato, l'obbligo di applicare il Codice ISM, nell'UE, ai traghetti che effettuano servizi di linea da e per i porti europei. Per lo stesso motivo, finora l'applicazione degli orientamenti a tutte le altre navi che effettuano viaggi interni è stata giustamente lasciata alla discrezione delle amministrazioni nazionali, in conformità con il principio di sussidiarietà. Il Comitato non è a conoscenza di alcuna legislazione nazionale che estenda l'obbligo di applicare il Codice ISM ad altre navi che effettuano viaggi interni.

3.3.3 Il Codice ISM, concepito per le navi che effettuano viaggi internazionali e che quindi sono molto distanti dalle amministrazioni e dalle società, impone notevoli obblighi alle società stesse e alla loro flotta, presuppone il rispetto delle convenzioni internazionali e incoraggia l'applicazione degli standard industriali. Le navi da carico impiegate esclusivamente in viaggi interni, invece, sono soggette a un regime di sicurezza disciplinato dalla legislazione nazionale e forse saranno implicitamente tenute a soddisfare il regime applicabile alle navi da carico impiegate in viaggi internazionali.

3.3.4 Il Comitato, in quanto difensore anche degli interessi delle piccole e medie imprese europee, è preoccupato per l'applicazione del Codice ISM alle piccole e medie imprese di navigazione che effettuano esclusivamente viaggi interni. Alla luce delle osservazioni sopra esposte, il regolamento proposto dovrebbe tener conto delle formalità burocratiche e del costo per la messa in conformità che deriverebbero dalla sua applicazione alle imprese di questo tipo. Saranno pertanto necessarie un'applicazione flessibile e/o delle deroghe.

4. Osservazioni specifiche

4.1 Articolo 3 — Applicazione

4.1.1 Il Comitato ritiene che, per motivi pratici, possano essere necessarie deroghe nei casi delle piccole navi da carico e delle navi passeggeri impiegate in viaggi interni, soprattutto se sono gestite dall'armatore stesso o sotto la sua supervisione diretta.

4.2 Articolo 4 — Obblighi di gestione della sicurezza

4.2.1 È possibile che le navi summenzionate siano implicitamente tenute a soddisfare il regime applicabile alle navi impiegate in viaggi internazionali. Il Comitato reputa che il regolamento dovrebbe stabilire chiaramente quali requisiti fondamentali del Codice ISM possano essere applicati alle navi in questione.

4.3 Articolo 5 — Certificazione

4.3.1 Il Comitato è favorevole all'applicazione obbligatoria della procedura di certificazione, che costituisce la principale motivazione valida del regolamento proposto.

4.3.2 Quanto ai paragrafi 2 e 6, ritiene che vada notato che i documenti di conformità e i certificati di gestione della sicurezza possono essere rilasciati da un'amministrazione anche su richiesta dello Stato di bandiera.

4.3.3 Secondo il Comitato, i testi dei paragrafi 4 e 9 debbono essere chiariti e snelliti alla luce delle disposizioni del Codice ISM, in quanto impongono inutili restrizioni e danno adito a confusione.

4.4 Articolo 7 — Procedura di salvaguardia

4.4.1 La procedura di salvaguardia non coinvolge, come invece dovrebbe, lo Stato membro o Stato di bandiera che ha rilasciato il certificato di conformità e che può doverne sospendere la validità o ritirarlo.

4.5 Articolo 9 — Relazioni

4.5.1 L'articolo fa riferimento a un modello che la Commissione dovrà mettere a punto e che andrà utilizzato per le rela-

zioni, ma non specifica su che cosa debbano vertere queste ultime. Va chiarito se le relazioni previste debbano riferire sul rispetto del regolamento e, più precisamente, delle procedure di certificazione da parte degli Stati membri o invece sulla conformità riscontrata a livello delle società di navigazione e della loro flotta nel quadro del controllo da parte dello Stato di bandiera e di quello di approdo.

4.6 Articolo 13 — Entrata in vigore

4.6.1 Coerentemente con le osservazioni formulate nelle sezioni 3 e 4, il Comitato reputa adeguato il periodo transitorio di un anno concesso alle navi da carico e alle navi passeggeri che effettuano viaggi interni per conformarsi al regolamento all'esame.

5. Conclusioni

5.1 Il Comitato appoggia il recepimento dell'intero Codice ISM e dei pertinenti orientamenti IMO nella legislazione comunitaria mediante il nuovo regolamento proposto, inteso a sostituire il regolamento (CE) n. 3051/95. Tuttavia, in termini reali, il valore aggiunto dell'estensione del campo di applicazione del regolamento potrebbe essere limitato, in quanto le navi che effettuano viaggi internazionali e i traghetti passeggeri ro-ro impiegati in viaggi interni sono già conformi al Codice.

5.2 Il Comitato rileva che l'esperienza maturata con l'attuazione del Codice ISM fin dalla prima fase, vale a dire dal 1998, ne ha dimostrato i punti forti e le lacune. Tutte le componenti del cluster marittimo coinvolte nell'attuazione del Codice dovrebbero comprenderne fino in fondo gli obiettivi; in caso contrario rischierebbe di diventare un esercizio burocratico. Questa necessità è più evidente per le società di navigazione e le navi finora escluse dal regime del Codice.

5.3 L'ipotesi di estendere l'applicazione del Codice ISM a tutte le navi impiegate in viaggi interni va riesaminata allo scopo di renderla più flessibile. Le nuove categorie di navi interessate potrebbero essere costrette, involontariamente e sproporzionatamente, ad uniformarsi al regime applicabile alle navi che effettuano viaggi internazionali, il che probabilmente comporterà costi di conformità proibitivi, soprattutto nel caso di navi gestite dall'armatore stesso o sotto la sua supervisione diretta. La procedura di certificazione prevista dal regolamento proposto va adeguata in modo da non imporre restrizioni inutili alle piccole e medie imprese di navigazione che effettuano viaggi interni. Pertanto potrà essere necessario prevedere delle deroghe o, in alternativa, stabilire quali requisiti fondamentali del Codice siano applicabili alle navi in questione.

Bruxelles, 30 giugno 2004.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Roger BRIESCH