

Parere del Comitato delle regioni in merito al «Terzo pacchetto di misure legislative per la sicurezza marittima nell'Unione europea»

(2006/C 229/06)

IL COMITATO DELLE REGIONI,

vista la lettera della Commissione europea, del 25 novembre 2005, con cui si chiede al CdR di elaborare un parere in merito al *Terzo pacchetto di misure legislative per la sicurezza marittima nell'Unione europea*,

viste la comunicazione della Commissione in merito al *Terzo pacchetto di misure legislative per la sicurezza marittima nell'Unione europea*, e le sette proposte di direttiva COM(2005) 586 def., COM(2005) 587 def., COM(2005) 588 def., COM(2005) 589 def., COM(2005) 590 def., COM(2005) 592 def., COM(2005) 593 def.,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza del 12 aprile 2005 di incaricare la commissione Politica di coesione territoriale di elaborare un parere sull'argomento,

visti la proposta di risoluzione del Parlamento europeo sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Prestige (2003/2066(INI)) e i lavori della commissione MARE (risoluzione MARE),

visti il parere del giugno 2004 dell'Associazione degli armatori della Comunità europea (ECSA), a nome delle associazioni degli armatori europei e dei rispettivi membri, i pareri del 10 giugno 2004 e del 10 marzo 2005 dell'Organizzazione europea dei porti marittimi (ESPO), a nome dei porti marittimi europei, e i pareri del gennaio 2006 di Intertanko, a nome dei rispettivi membri,

visti i lavori effettuati dal *Maritime Safety Umbrella Operation* (MSUO — Organizzazione quadro per la sicurezza marittima) e presentati nel corso del seminario sul tema *Refuge Area Best Practice: Identification, Planning and Stakeholder Involvement* («Le migliori pratiche per i luoghi di rifugio: individuazione, pianificazione e coinvolgimento delle parti interessate»), del 23 e 24 febbraio 2006 e la proposta avanzata in quell'occasione di mettere a punto e integrare nella direttiva un quadro per la gestione dei disastri grazie all'IMO,

viste le convenzioni marittime internazionali dell'IMO e tutte le relative risoluzioni ed emendamenti adottati dall'attuale assemblea,

visto il proprio progetto di parere (CdR 43/2006 riv. 2) adottato il 5 aprile 2006 dalla commissione Politica di coesione territoriale (relatrice: **Flo Lucas**, UK/ALDE, membro del consiglio comunale di Liverpool),

considerando quanto segue:

1. Dal momento che persiste l'utilizzo di navi che non soddisfano le norme di sicurezza, la necessità di adottare ulteriori misure per lottare contro gli Stati di bandiera, le società di classificazione, gli armatori, i gestori di navi, i noleggiatori, gli operatori di impianti e i comandanti che continuano a svolgere le loro attività in modo irresponsabile per accrescere i propri profitti, senza tenere conto delle norme internazionali e delle pratiche in materia di sicurezza.
2. Gli incidenti marittimi e le avarie che hanno causato vittime umane e inquinato oceani, aree costiere e marine regionali e locali, determinando significative perdite economiche, gravi danni all'ambiente e allarme tra la popolazione.
3. L'importanza di un sistema di trasporto marittimo europeo vivace e competitivo per le regioni e i centri urbani, specie quelli interessati dalla presenza di industrie, di esportazioni e di legami economici del settore marittimo.
4. La necessità di garantire il coordinamento con la strategia marittima comunitaria, l'esigenza di sinergie reciproche e la capacità di offrire soluzioni realistiche agli enti locali e regionali.
5. Nel contesto delle misure comunitarie in materia di trasporti, i principi di sussidiarietà e proporzionalità rivestono un'importanza particolare, dal momento che le competenze in ambito legislativo e attuativo sono spesso ripartite tra l'UE, gli Stati membri e le regioni.

6. Il quadro delle nuove proposte legislative:
- deve essere compatibile con le norme internazionali in vigore, convenute presso l'IMO,
 - deve essere in linea con i recenti sviluppi a livello internazionale,

ha adottato il seguente parere in data 15 giugno 2006, nel corso della 65ª sessione plenaria.

Il Comitato delle regioni

ritiene che il Terzo pacchetto di misure legislative per la sicurezza marittima «Erika III» possa migliorare in maniera considerevole la sicurezza del trasporto marittimo:

1. Proposta di direttiva in merito alla responsabilità degli Stati di bandiera

1.1 **è dell'avviso** che una maggiore responsabilizzazione degli Stati di bandiera e un'interpretazione armonizzata delle convenzioni IMO, comprese tutte le risoluzioni e gli emendamenti adottati finora dall'assemblea, andranno decisamente a vantaggio della flotta europea;

1.2 **reputa** che le proposte specifiche intese ad accrescere la pressione sulle navi che non rispondono alle norme di sicurezza, a ricompensare le navi gestite correttamente e a insistere maggiormente presso gli Stati di bandiera affinché si assumano le proprie responsabilità nel quadro della convenzione IMO, costituiscano la via più corretta da seguire;

1.3 **concorda** con la revoca della risoluzione IMO A.847(20) e la sostituzione di quest'ultima con la risoluzione IMO A.(...) (23) secondo la quale gli Stati membri sono tenuti a ottemperare effettivamente e coerentemente ai loro obblighi di Stati di bandiera in conformità con le convenzioni IMO e tenendo conto della risoluzione IMO A.(...)(23);

1.4 **crede** nella necessità di correggere le distorsioni di carattere economico e sociale nonché la prassi di impiegare equipaggi non adeguatamente qualificati, dovute a interpretazioni molto divergenti delle convenzioni dell'IMO da parte degli Stati di bandiera;

1.5 **ritiene** che il modo migliore per armonizzare l'interpretazione delle convenzioni dell'IMO, comprese tutte le risoluzioni e gli emendamenti adottati finora dall'assemblea, consista nell'applicare in maniera uniforme in tutta l'UE l'interpretazione data dall'IMO a dette convenzioni;

1.6 **insiste** sulla necessità di armonizzare sul piano comunitario i programmi di studio e le esigenze di formazione per conseguire i titoli professionali del settore, e di integrare tali disposizioni nel riconoscimento reciproco dei certificati di competenza;

1.7 **esprime preoccupazione** per la possibilità e la pratica di cambiare società di classificazione e/o Stato di bandiera in caso di controversia tra l'armatore o il gestore marittimo e la società di classificazione e/o lo Stato di bandiera su questioni concernenti la sicurezza, l'equipaggio, la manutenzione, l'attrezzatura e l'esercizio della nave;

1.8 **propone** che le società di classificazione e gli Stati di bandiera insistano sul pieno rispetto delle convenzioni dell'IMO prima di cambiare società di classificazione e/o bandiera di registrazione della nave. Inoltre, il pieno rispetto delle risoluzioni dell'IMO dovrebbe costituire un requisito essenziale perché la nave possa essere accettata da parte di una società di classificazione e/o di uno Stato di bandiera, e perché possa restare iscritta nella stessa classe o nello stesso registro;

1.9 **accoglie con favore** la decisione di integrare nella direttiva il complesso degli strumenti relativi al lavoro marittimo;

1.10 **sottolinea** la propria preoccupazione riguardo all'orario di lavoro della gente di mare, alla stanchezza per gli orari di lavoro eccessivamente prolungati e ai pericoli di errori, incidenti, danni e eventuali rischi di inquinamento legati al lavoro eccessivo e agli inadeguati periodi di riposo;

1.11 **è dell'avviso** che lasciare il diritto di dispensare le navi dall'osservanza delle norme di base in materia di Stati di bandiera alla totale ed esclusiva discrezione delle singole amministrazioni potrebbe tradursi — come in effetti avviene — nel raggiungimento di livelli di sicurezza diversi negli Stati membri, e quindi nella distorsione della concorrenza fra gli Stati di bandiera. Tale diritto dovrebbe pertanto applicarsi, ad esempio, solamente alle navi militari;

1.12 **raccomanda** che l'interpretazione armonizzata delle norme di sicurezza tecnica, attualmente applicabile alle navi da passeggeri, conformemente all'articolo 12 della direttiva del Consiglio 98/18/CE del marzo 1998, si applichi a tutte le navi mercantili e ai pescherecci;

1.13 **auspica** la massima collaborazione tra le Autorità marittime e le amministrazioni locali, per affrontare, con un approccio integrato, le problematiche connesse alla circolazione navale e all'impatto sullo sviluppo economico e sociale del territorio;

1.14 **concorda** con il fatto che, per l'attuazione dei loro obblighi di Stato di bandiera, le amministrazioni marittime degli Stati membri devono poter disporre di risorse idonee;

1.15 **accoglie con favore** la norma della direttiva circa l'allestimento di una banca dati che fornisca informazioni essenziali sulle navi battenti la bandiera di uno Stato membro e sulle navi che sono state cancellate dal registro di uno Stato membro;

1.16 **conviene** con il sistema di *audit* volontario degli Stati membri proposto dall'IMO, ma chiede che esso sia reso obbligatorio e rientri in un sistema di certificazione di qualità conforme alle norme ISO o a norme equivalenti specificate dalla CE;

1.17 **esprime preoccupazione** per la tendenza a criminalizzare e a vilipendere i comandanti. Benché vi siano occasioni in cui la colpevolezza è evidente, si tratta di un atteggiamento generalmente errato, inappropriato ed estremamente dannoso per dei professionisti che svolgono in modo efficiente un lavoro difficile, stressante e talvolta pericoloso;

1.18 **esprime preoccupazione** per la possibile riduzione del «diritto di passaggio inoffensivo» e del «diritto di libertà di navigazione» delle navi che solcano le acque degli Stati membri senza entrare in uno dei loro porti. Tali diritti andrebbero rispettati, nel limite del possibile, nell'interesse della sicurezza. Occorre chiarire all'industria navale che le navi di passaggio

hanno l'obbligo di navigare correttamente nel rispetto dei programmi VTS (servizi di gestione del traffico) e delle procedure di comunicazione;

1.19 **mostra apprensione** per il possibile onere amministrativo supplementare a carico degli alti ufficiali nel caso in cui la nave debba essere sottoposta a ispezione o si debba fornire un certificato di assicurazione. La proposta dell'IMO di ridurre le ispezioni dei certificati semplificando il processo grazie a processi di certificazione elettronica *on line* andrebbe estesa anche all'assicurazione e resa obbligatoria. Ciò dicasi anche per la proposta di direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo.

RACCOMANDAZIONI

Raccomandazione 1.1

Articolo 1

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
c) fornire un meccanismo per interpretare in modo armonizzato le misure stabilite dalle convenzioni IMO che sono state lasciate alla discrezione delle parti contraenti di tali convenzioni.	c) <u>garantire</u> fornire un meccanismo per un'interpretazione in modo armonizzata delle misure stabilite dalle convenzioni IMO, che sono state lasciate alla discrezione delle parti contraenti ricorrendo all'interpretazione <u>fornita dalla stessa IMO</u> di tali convenzioni.

Motivazione

L'interpretazione delle convenzioni dell'IMO è stata finora lasciata alle amministrazioni degli Stati di bandiera o ai tribunali che agiscono per conto di queste ultime, il che ha determinato interpretazioni divergenti e norme diverse. Allo scopo di armonizzare l'interpretazione delle convenzioni IMO occorre rendere obbligatoria l'interpretazione che di tali convenzioni dà la stessa IMO.

Raccomandazione 1.2

Articolo 2

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
a) convenzioni IMO: le convenzioni appresso elencate e relativi protocolli e modifiche successive, nonché codici di natura obbligatoria adottati nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), nella loro versione aggiornata: <ul style="list-style-type: none"> i) la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974); ii) la convenzione internazionale del 1966 sul bordo libero (LL 1966); iii) la convenzione internazionale del 1969 sulla misurazione del tonnellaggio delle navi (Tonnage 69); iv) la convenzione internazionale del 1973 sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi; v) la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (STCW 1978); vi) la convenzione del 1972 sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72); 	a) convenzioni IMO: le convenzioni appresso elencate e relativi protocolli e modifiche successive, nonché codici di natura obbligatoria adottati nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), nella loro versione aggiornata: <ul style="list-style-type: none"> i) la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974); ii) la convenzione internazionale del 1966 sul bordo libero (LL 1966); iii) la convenzione internazionale del 1969 sulla misurazione del tonnellaggio delle navi (Tonnage 69); iv) la convenzione internazionale del 1973 sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi; v) la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (STCW 1978); vi) la convenzione del 1972 sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72); vii) <u>il codice di regole di sicurezza pratiche per le navi che trasportano carichi di legname sul ponte;</u> viii) <u>il codice di regole di sicurezza pratiche per portarinfuse per carichi solidi.</u>

Motivazione

Il codice di regole di sicurezza pratiche per le navi che trasportano carichi di legname sul ponte andrebbe integrato in tutte le direttive del terzo pacchetto di misure legislative per la sicurezza marittima per i seguenti motivi:

- il carico di legname sul ponte è soggetto a spostamenti in caso di maltempo,
- d'inverno, soprattutto a latitudini elevate, il carico di legname sul ponte è soggetto alla formazione di ghiaccio.

Il codice di regole di sicurezza pratiche per portarinfuse per carichi solidi andrebbe anch'esso integrato in tutte le direttive del terzo pacchetto di misure legislative per la sicurezza marittima, dal momento che le portarinfuse si sono dimostrate tra le navi più pericolose. La movimentazione sicura e corretta delle rinfuse solide, compresi lo stivaggio e il livellamento del carico, la sequenza della caricazione delle stive contestualmente allo scarico della zavorra per non sollecitare inutilmente la nave, sono tutti elementi importanti per la sicurezza della nave stessa. A parte l'olio combustibile trasportato dalla nave, alcune portarinfuse per carichi solidi sono fonti di inquinamento marino.

Raccomandazione 1.3*Articolo 5*

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
<p>2. Quando immatricolano una nave nel loro registro, gli Stati membri si sforzano di assicurarsi che la nave in questione sia conforme alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. Se necessario, prendono contatti con il precedente Stato di bandiera.</p>	<p>2. Quando immatricolano una nave nel loro registro, gli Stati membri si sforzano di assicurarsi <u>devono esigere</u> che la nave in questione sia conforme alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili, <u>quale condizione preliminare per l'immatricolazione della nave da parte dello Stato membro</u>. Se necessario, prendono contatti con il precedente Stato di bandiera.</p>

Motivazione

La modifica si rende necessaria per porre fine alla deprecabile pratica di permettere la circolazione di «navi non conformi alla normativa» ricorrendo a bandiere estere di Stati meno esigenti, e nei casi di controversie con lo Stato di bandiera in merito alla sicurezza, alla composizione dell'equipaggio, all'operazione e alla manutenzione della nave.

2. Proposta di direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

2.1 **Ritiene** che il rafforzamento e il miglioramento dell'efficacia del regime di controllo da parte dello Stato di approdo si tradurrà in un vantaggio per la comunità;

2.2 **conviene** sul fatto che il rafforzamento dei controlli effettuati sulle navi avrà un impatto ambientale diretto e ricadute economiche e sociali positive, favorendo inoltre un ambiente competitivo più corretto nel settore marittimo;

2.3 **esprime preoccupazione** per l'obbligo dei piloti di segnalare le anomalie e di contribuire alle ispezioni dello Stato di approdo e di bandiera, al fine di rafforzare il controllo da parte dello Stato di approdo. Il compito di un pilota consiste nel pilotare la nave e nel prenderne temporaneamente il comando per le manovre portuali. I piloti non sono competenti in materia di ispezioni per lo Stato di approdo o di bandiera;

2.4 **richiama l'attenzione** sul fatto che l'età della nave non deve costituire l'unico criterio per applicare il regime delle ispezioni estese. La condizione della nave dipende anche da come ne è stata gestita la manutenzione, dal tipo di carico che ha trasportato e dalle zone marittime in cui ha transitato. Una nave relativamente nuova ma che non sia stata costruita nel rispetto delle norme stabilite, e che sia stata soggetta a una manutenzione inadeguata o insufficiente e a un esercizio disattento a causa di una gestione inadeguata e di un equipaggio poco competente e poco qualificato, anche se meno costoso, a seguito delle eccessive sollecitazioni legate alle operazioni di caricazione, scaricazione e zavorramento, oltre che al maltempo incontrato nei suoi spostamenti, sarà in condizioni peggiori e maggiormente soggetta a incidenti e a problemi di inquinamento rispetto ad una nave sì più vecchia, ma che sia stata costruita secondo le norme previste, che abbia avuto una buona manutenzione ed un equipaggio responsabile e preparato, e che sia stata operata in base alle migliori pratiche;

2.5 **chiede** un tasso di ispezioni del 100 % delle navi che approdano nei porti dell'Unione nel corso di un anno. Tuttavia suggerisce che in linea di principio ciascuna nave venga ispezionata una unica volta nel corso di ciascun anno, a meno che circostanze specifiche non giustifichino ispezioni più frequenti. I risultati della o delle ispezioni verranno immediatamente messi a disposizione degli Stati di approdo e di bandiera dell'Unione;

2.6 **concorda pienamente** con il proposito di rafforzare le disposizioni relative all'elemento umano.

RACCOMANDAZIONI

Raccomandazione 2.1

Articolo 5

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
3.4. Fino all'entrata in vigore delle misure previste dal paragrafo 2, i l'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue ogni anno un numero complessivo di ispezioni delle navi di cui al paragrafo 2 e all'articolo 7 pari ad almeno il 25 % del numero medio annuo di singole navi approdate nei suoi porti	3.4. Fino all'entrata in vigore delle misure previste dal paragrafo 2, l'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue ogni anno un numero complessivo di ispezioni delle navi di cui al paragrafo 2 e all'articolo 7 pari ad almeno il 25 % al 100% del numero medio annuo di singole navi approdate nei suoi porti

Motivazione

Il proposito di ispezionare il 25 % delle navi non cambierebbe di molto la situazione attuale.

Raccomandazione 2.2

Articolo 7

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
2. Quando una nave è stata autorizzata a lasciare un porto a condizione che le carenze riscontrate siano corrette nel porto successivo, l'ispezione dovrà limitarsi a verificare che tali carenze siano state effettivamente corrette.	2. Quando una nave è stata autorizzata a lasciare un porto a condizione che le carenze riscontrate siano corrette nel porto successivo, l'ispezione dovrà limitarsi a verificare che tali carenze siano state effettivamente corrette. Nessuna nave può essere autorizzata a rinviare la correzione delle carenze relative all'idoneità alla navigazione e al trasporto di merci e a navigare verso il porto successivo con la promessa di farvi correggere le carenze riscontrate. Queste vanno corrette prima che lo Stato di approdo o di bandiera autorizzi la nave a salpare per il porto successivo.

Motivazione

Tutte le navi che lasciano un porto devono dimostrare la propria idoneità alla navigazione e al trasporto di merci. Eventuali carenze possono pregiudicare il rispetto di tali obblighi.

Raccomandazione 2.3

Articolo 12

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave in questione.	L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante, al proprietario o al gestore della nave in questione.

Motivazione

Non tutte le navi sono gestite dai proprietari. Alcune navi sono proprietà di banche che decidono di affidarne la gestione e l'operazione a un gestore che agisce per loro conto.

Raccomandazione 2.4*Articolo 20*

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
La Commissione redige e pubblica ogni anno una lista nera relativa al comportamento di armatori e compagnie in conformità alle procedure e ai criteri di cui all'Allegato XV.	La Commissione redige e pubblica ogni anno una lista nera relativa al comportamento di armatori, <u>gestori, operatori, noleggiatori, navi, operatori di impianti</u> e compagnie in conformità alle procedure e ai criteri di cui all'Allegato XV.

Motivazione

Enumerando i singoli soggetti nell'articolo si evita che l'organo giudiziario competente interpreti il termine «armatore» come una categoria comprendente il responsabile dell'infrazione. È inoltre auspicabile che un'elencazione esplicita induca gli armatori, i gestori, gli operatori, i noleggiatori, le navi e gli operatori di impianti a controllarsi a vicenda, dal momento che figurare sulla «lista grigia o nera» può compromettere le loro attività economiche.

Raccomandazione 2.5*ALLEGATO VIII C (Articolo 8)*

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
<p>3. NAVI PORTARINFUSE</p> <ul style="list-style-type: none"> — eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte, — eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti, — eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali, — accesso ai vani carico, 	<p>3. NAVI PORTARINFUSE</p> <ul style="list-style-type: none"> — eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte, — eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti, — eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali, — accesso ai vani carico, — <u>cisterne di zavorra: esame di almeno una delle cisterne di zavorra nei vani carico dal passo d'uomo della cisterna/accesso al ponte, in un primo momento, e dall'interno ove l'ispettore constati l'esistenza di fondati motivi per un'ulteriore ispezione,</u>

Motivazione

Le navi portarinfuse, analogamente alle petroliere a doppio scafo, presentano problemi alle cisterne di zavorra, le quali sono soggette all'accumulo di sedimenti e a grave corrosione. Gli scarti di acciaio, le fessurazioni dovute a fatica e la deformazione dei rinforzi pregiudicano la sicurezza della nave. Tali fenomeni possono essere individuati solo con un'ispezione visiva e pertanto vanno inseriti nelle ispezioni da effettuare nello Stato di approdo.

3. Proposta di direttiva relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

3.1 **Accoglie con favore** l'introduzione di un capitolo sulla prevenzione nella politica comunitaria di sicurezza marittima, con misure che consentono la gestione operativa del rischio a livello comunitario;

3.2 **raccomanda** l'introduzione di sistemi AIS (sistemi di identificazione automatica) a bordo di tutti i pescherecci, sia le imbarcazioni da pesca costiera che quelle di altura, e non solo su quelli di lunghezza superiore a 15 metri. I pescherecci più a rischio sono soprattutto quelli di dimensioni minori dato che sono difficilmente identificabili a occhio nudo o con il radar se sono costruiti in legno o vetroresina;

3.3 **concorda pienamente** con la necessità di migliorare le procedure operative per affrontare efficacemente le situazioni di emergenza in cui si trovano le navi, e con l'importanza del problema delle garanzie per gli eventuali danni economici connessi all'accoglienza delle navi in pericolo.

RACCOMANDAZIONI

Raccomandazione 3.1

Articolo 1

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
<p>Articolo 1 paragrafo 8: L'articolo 20 è sostituito dal testo seguente: «Articolo 20 Accoglienza delle navi in pericolo nei luoghi di rifugio</p> <p>1. Gli Stati membri provvedono affinché, in base ai risultati della valutazione della situazione effettuata secondo il piano di cui all'articolo 20 bis, le navi in pericolo siano autorizzate ad entrare in un luogo di rifugio che permetta di limitare il rischio generato dalla loro situazione.</p> <p>2. L'accoglienza di una nave in pericolo in un luogo di rifugio costituisce oggetto di una valutazione preventiva della situazione e di una decisione presa da un'autorità indipendente competente designata dallo Stato membro.</p> <p>3. Le autorità di cui al paragrafo 2 si riuniscono regolarmente per scambiarsi esperienze e conoscenze e per migliorare le misure adottate in forza del presente articolo. Esse possono riunirsi in ogni momento, in caso di circostanze particolari, su iniziativa di una di esse o della Commissione.»</p>	<p>Articolo 1 paragrafo 8: L'articolo 20 è sostituito dal testo seguente: «Articolo 20 Accoglienza delle navi in pericolo nei luoghi di rifugio</p> <p>1. Gli Stati membri provvedono affinché, in base ai risultati della valutazione della situazione effettuata secondo il piano di cui all'articolo 20 bis, le navi in pericolo siano autorizzate ad entrare in un luogo di rifugio che permetta di limitare il rischio generato dalla loro situazione.</p> <p>2. L'accoglienza di una nave in pericolo in un luogo di rifugio costituisce oggetto di una valutazione preventiva della situazione e di una decisione presa da un'autorità indipendente competente designata dallo Stato membro.</p> <p><u>2(a) Le autorità di cui al paragrafo 2 consulteranno tutte le parti interessate correlate all'operazione di salvataggio e consulteranno in particolare le autorità (portuali) locali prima di decidere di accogliere una nave in pericolo in un luogo di rifugio.</u></p> <p><u>2(b) Le autorità di cui al paragrafo 2 dovranno inden-</u> <u>nizzare le autorità (portuali) locali per qualsiasi costo o danno risultante dalle decisioni di cui al paragrafo 2 qualora tali costi o danni non possano venir coperti im-</u> <u>mediatamente dall'armatore o dall'operatore della nave ai</u> <u>sensi dell'articolo X della direttiva XX/XXXX/CE (relativa</u> <u>alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei</u> <u>proprietari di navi).</u></p> <p>3. Le autorità di cui al paragrafo 2 si riuniscono regolarmente per scambiarsi esperienze e conoscenze e per migliorare le misure adottate in forza del presente articolo. Esse possono riunirsi in ogni momento, in caso di circostanze particolari, su iniziativa di una di esse o della Commissione.»</p>

Motivazione

La Commissione spiega nella motivazione che occorre chiarire e precisare le disposizioni esistenti riguardanti le navi in pericolo e i luoghi di rifugio, e prevede ora che l'accoglienza di una nave in pericolo in un luogo di rifugio sia oggetto di una valutazione preventiva della situazione da parte di un'autorità indipendente competente designata dallo Stato membro e dotata di potere decisionale.

L'intervento di un'autorità indipendente competente è senz'altro lodevole, poiché garantirà una decisione più imparziale riguardo la località migliore per accogliere una nave in pericolo. La proposta assegna ad un'autorità nazionale la facoltà decisionale circa l'accoglienza delle navi in pericolo, togliendola all'autorità portuale locale. Per mantenere una certa interazione e permettere relazioni di reciproca fiducia tra l'autorità portuale locale e l'autorità nazionale sarebbe certamente opportuno che la consultazione dell'autorità portuale sia resa obbligatoria.

Inoltre se la decisione finale circa l'accoglienza della nave in pericolo spetta all'autorità indipendente competente, ne consegue che le decisioni dell'autorità portuale possono venir annullate. La possibilità che l'autorità indipendente competente annulli le decisioni dell'autorità portuale può causare a quest'ultima oneri finanziari in seguito a decisioni che pur non ha preso. Non è logico che le autorità portuali debbano cercare di coprire costi e danni che non sono stati causati né dal loro operato né dalle loro decisioni.

È pertanto auspicabile che l'autorità indipendente competente sia pienamente responsabile delle proprie decisioni e si faccia carico delle eventuali compensazioni.

Raccomandazione 3.2

Articolo 1

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
<p>Articolo 1 paragrafo 9: È inserito il seguente articolo 20 bis: «Articolo 20 bis Piani per l'accoglienza delle navi in pericolo</p> <p>1. Gli Stati membri stabiliscono piani per rispondere ai rischi creati dalle navi in pericolo che si trovano nelle acque poste sotto la loro giurisdizione.</p> <p>2. I piani di cui al paragrafo 1 sono elaborati dopo aver consultato le parti interessate, tenendo conto delle pertinenti direttive dell'IMO di cui all'articolo 3, lettera a), e includono almeno i seguenti elementi:</p> <p>a) l'identità dell'autorità o delle autorità incaricate della ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme;</p> <p>b) l'identità dell'autorità competente per valutare la situazione, determinare un luogo di rifugio adeguato e decidere sull'accoglienza della nave in pericolo nel luogo di rifugio determinato,</p> <p>c) l'inventario dei potenziali luoghi di rifugio, nel quale siano ricapitolati gli elementi destinati a facilitare la valutazione e la rapida adozione delle decisioni, inclusa la descrizione dei fattori ambientali e sociali e delle condizioni naturali dei luoghi potenziali considerati;</p> <p>d) le procedure di valutazione relative alla determinazione del luogo di rifugio sulla base dei potenziali luoghi menzionati nell'inventario;</p> <p>e) i mezzi e gli impianti adeguati per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento;</p> <p>f) gli eventuali meccanismi internazionali di coordinamento e di decisione applicabili;</p> <p>g) le procedure relative alle garanzie finanziarie e alla responsabilità applicabili alle navi accolte in un luogo di rifugio.</p> <p>3. Gli Stati membri pubblicano il nome dell'autorità competente di cui all'articolo 20, paragrafo 2, e l'elenco dei punti di contatto adeguati per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme. Essi comunicano inoltre alla Commissione l'inventario dei luoghi di rifugio potenziali. Comunicano inoltre agli Stati membri vicini le informazioni pertinenti relative ai piani e ai luoghi di rifugio.</p> <p>Nell'applicazione delle procedure previste per i piani di accoglienza delle navi in pericolo gli Stati membri provvedono affinché tutte le informazioni pertinenti sui piani e i luoghi di rifugio siano messe a disposizione dei soggetti coinvolte nelle operazioni, comprese le imprese di assistenza e di rimorchio.»</p>	<p>Articolo 1 paragrafo 9: È inserito il seguente articolo 20 bis: «Articolo 20 bis Piani per l'accoglienza delle navi in pericolo</p> <p>1. Gli Stati membri stabiliscono piani per rispondere ai rischi creati dalle navi in pericolo che si trovano nelle acque poste sotto la loro giurisdizione.</p> <p>2. I piani di cui al paragrafo 1 sono elaborati dopo aver consultato le parti interessate, tenendo conto delle pertinenti direttive dell'IMO di cui all'articolo 3, lettera a), e includono almeno i seguenti elementi:</p> <p>a) l'identità dell'autorità o delle autorità incaricate della ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme;</p> <p>b) l'identità dell'autorità competente per valutare la situazione, determinare un luogo di rifugio adeguato e decidere sull'accoglienza della nave in pericolo nel luogo di rifugio determinato,</p> <p>c) l'inventario dei potenziali luoghi di rifugio, nel quale siano ricapitolati gli elementi destinati a facilitare la valutazione e la rapida adozione delle decisioni, inclusa la descrizione dei fattori ambientali e sociali e delle condizioni naturali dei luoghi potenziali considerati;</p> <p>d) le procedure di valutazione relative alla determinazione del luogo di rifugio sulla base dei potenziali luoghi menzionati nell'inventario;</p> <p>e) i mezzi e gli impianti adeguati per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento;</p> <p>f) gli eventuali meccanismi internazionali di coordinamento e di decisione applicabili;</p> <p>g) le procedure relative alle garanzie finanziarie e alla responsabilità applicabili alle navi accolte in un luogo di rifugio;</p> <p>h) <u>le procedure di compensazione per i costi e danni potenziali imputabili all'accoglienza di una nave in pericolo in un luogo di rifugio.</u></p> <p>3. Gli Stati membri pubblicano il nome dell'autorità competente di cui all'articolo 20, paragrafo 2, e l'elenco dei punti di contatto adeguati per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme. Essi comunicano inoltre alla Commissione l'inventario dei luoghi di rifugio potenziali. Comunicano inoltre agli Stati membri vicini le informazioni pertinenti relative ai piani e ai luoghi di rifugio.</p> <p>Nell'applicazione delle procedure previste per i piani di accoglienza delle navi in pericolo gli Stati membri provvedono affinché tutte le informazioni pertinenti sui piani e i luoghi di rifugio siano messe a disposizione dei soggetti coinvolte nelle operazioni, comprese le imprese di assistenza e di rimorchio.»</p>

Motivazione

È opportuno che le procedure di compensazione per i costi e danni potenziali imputabili all'accoglienza delle navi in pericolo in un luogo di rifugio siano incluse già nella fase di pianificazione delle risposte ai rischi rappresentati dalle navi in pericolo nelle acque territoriali di uno Stato membro.

Infatti le autorità portuali e le comunità locali possono venir esposte a rischi di inquinamento o ad altri rischi, come quello di un'esplosione, e possono inoltre subire danni sul piano economico se ne dovesse ad esempio conseguire un blocco dei porti, dei ponti, delle chiuse o delle strade. Tali danni potrebbero essere assai significativi ed aumentare rapidamente. Un blocco potrebbe inoltre avere effetti anche al di fuori dell'area portuale, dato che tutta una serie di aziende dell'entroterra dipendono dalle merci che transitano nel porto. I fondi internazionali compensano i danni dovuti all'inquinamento da petrolio, ma non coprono le altre perdite che i porti possono subire sul piano economico.

Dato che non vi è ancora un obbligo di assicurazione per tutte le navi, non c'è alcuna garanzia che la nave in pericolo abbia un'assicurazione capace di intervenire. Inoltre, anche in caso una tale assicurazione sia stata stipulata, può avvenire che le parti che hanno subito il danno non riescano a coprire i costi se l'assicuratore può invocare clausole o circostanze a sua difesa.

La nuova direttiva relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori permetterà senz'altro di migliorare notevolmente l'attuale quadro legislativo. Tuttavia è opportuno che le disposizioni della direttiva in oggetto, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, siano ulteriormente migliorate per garantire che le autorità portuali possano essere rapidamente e completamente indennizzate per i danni ed i costi connessi all'accoglienza delle navi in pericolo.

In tal modo le autorità portuali e quelle locali verranno incoraggiate a svolgere un ruolo pro-attivo nell'offrire un luogo di rifugio. Ciò garantirà una cooperazione effettiva ed efficace con l'autorità indipendente competente che la Commissione chiede venga istituita in ciascuno Stato membro.

Nel terzo pacchetto sulla sicurezza marittima è stata lasciata aperta la questione della compensazione delle autorità portuali nonostante il Parlamento europeo avesse chiesto esplicitamente, nella risoluzione del 2004 sul rafforzamento della sicurezza marittima ⁽¹⁾, che la Commissione presentasse proposte circa il compenso finanziario per i luoghi di rifugio.

Raccomandazione 3.3

Articolo 1

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
<p>Articolo 1, paragrafo 10 «È inserito il seguente articolo 20 ter: Articolo 20 ter Garanzie finanziarie</p> <p>1. Prima di accogliere una nave in pericolo in un luogo di rifugio lo Stato membro può richiedere all'esercente, all'agente o al capitano di una nave la presentazione di un certificato di assicurazione o di una garanzia finanziaria ai sensi dell'articolo X della direttiva XX/XXXX/CE (relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei proprietari di navi) che copra la sua responsabilità per i danni causati dalla nave.</p> <p>2. La mancanza del certificato di assicurazione o della garanzia finanziaria non esonera gli Stati membri dalla valutazione preventiva e dalla decisione di cui all'articolo 20.»</p>	<p>Articolo 1, paragrafo 10 «È inserito il seguente articolo 20 ter: Articolo 20 ter Garanzie finanziarie</p> <p>1. Prima di accogliere una nave in pericolo in un luogo di rifugio lo Stato membro può richiedere all'esercente, all'agente o al capitano di una nave la presentazione di un certificato di assicurazione o di una garanzia finanziaria ai sensi dell'articolo X della direttiva XX/XXXX/CE (relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei proprietari di navi) che copra la sua responsabilità per i danni causati dalla nave.</p> <p>2. La mancanza del certificato di assicurazione o della garanzia finanziaria non esonera gli Stati membri dalla valutazione preventiva e dalla decisione di cui all'articolo 20.</p> <p>3. <u>Le autorità di cui al paragrafo 2 dell'articolo 20 saranno responsabili per tutte le procedure giudiziarie contro gli esercenti, agenti o capitani delle navi in pericolo intese a recuperare i costi e coprire i danni causati.»</u></p>

Motivazione

Le autorità portuali figurano tra i numerosi creditori tra i quali, in caso di incidente, è necessario suddividere la compensazione disponibile grazie ai fondi internazionali o all'assicurazione della nave. Nonostante le significative responsabilità loro assegnate per l'accoglienza delle navi in pericolo, le autorità portuali spesso figurano in fondo alla coda dei creditori. Inoltre i fondi internazionali compensano i danni dovuti all'inquinamento da petrolio, ma non coprono le perdite nelle quali i porti possono incorrere sul piano economico.

⁽¹⁾ Risoluzione del Parlamento europeo sul rafforzamento della sicurezza marittima – Relatore Dirk Sterckx
Cfr. http://www.europarl.eu.int/comparl/tempcom/mare/pdf/res_it.pdf

I porti e le comunità di piccole dimensioni che subiscono danni in seguito all'accoglienza obbligatoria di una nave in pericolo possono non avere il personale, le risorse finanziarie o la competenza giuridica per portare avanti procedure giudiziarie di lunga durata contro l'esercente, l'agente o il capitano di una nave allo scopo di recuperare i costi oppure i danni subiti senza neppure essere responsabili per la decisione che li ha provocati.

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

4.1 **Concorda** con l'obiettivo generale della Commissione di migliorare la sicurezza marittima, stabilendo orientamenti chiari su scala comunitaria per l'esecuzione di inchieste tecniche e lo scambio di esperienze dopo un sinistro marittimo grave, e condivide l'importanza di tali inchieste;

4.2 **si dichiara favorevole** al fatto che le inchieste sugli incidenti si basino essenzialmente sulla prevenzione dei rischi e sui principi e sulle raccomandazioni dell'IMO, e che il loro fine ultimo sia quello di migliorare la legislazione, l'esercizio delle navi, l'applicazione di misure d'urgenza e la prontezza a ricorrervi;

4.3 Evidenzia la necessità di fare ampio uso dei modelli e della metodologia per le inchieste sugli incidenti marittimi elaborata nel quadro dell'IMO.

RACCOMANDAZIONI

Raccomandazione 4.1

Articolo 2

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
(d) pescherecci di lunghezza inferiore a 24 metri;	(d) pescherecci di lunghezza inferiore a 24 metri;

Motivazione

Nella direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e in quella sulla responsabilità dello Stato di bandiera la Commissione sostiene, a ragione, che la pesca costituisce una delle attività più pericolose. Quanto minori sono le dimensioni della nave, tanto maggiori sono le possibilità di incidenti, i quali hanno spesso come conseguenza la perdita di vite umane. Si propone pertanto di sopprimere la lettera d) dell'articolo 2 e di effettuare per i pescherecci le medesime inchieste approfondite sugli incidenti e sulle avarie previste dalla direttiva per gli incidenti e le avarie che colpiscono le navi mercantili.

5. Direttiva relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime

5.1 **Concorda** con la necessità di effettuare un controllo efficace e una valutazione delle società di classificazione, delle loro filiali e imprese partecipanti, di introdurre sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi e di istituire, a livello internazionale e comunitario, meccanismi di ispezione tecnica esaustivi che forniscano informazioni affidabili sul reale stato delle navi;

5.2 **condivide** la proposta in base alla quale gli organismi riconosciuti devono istituire una struttura comune di valutazione e certificazione della qualità. Aggiunge che tale struttura dovrà essere indipendente, disporre di tutti i mezzi necessari per poter svolgere il proprio lavoro in modo continuo e approfondito, ed essere in grado di proporre misure sia individuali che collettive destinate a migliorare la qualità del lavoro degli organismi riconosciuti;

5.3 **conviene** sulla necessità di estendere la cooperazione tra gli organismi riconosciuti affinché i loro regolamenti siano compatibili e vengano interpretati ed applicati, così come le convenzioni internazionali, in modo uniforme, allo scopo di creare una base comune di valutazione e strumenti che permettano di adottare le misure correttive necessarie a realizzare un livello di sicurezza uniforme nell'UE, la cooperazione tecnica tra le società di classificazione, la compatibilità dei regolamenti e l'applicazione in tutta l'UE dell'interpretazione delle convenzioni internazionali data dall'IMO, portando quindi a un vero riconoscimento reciproco dei certificati di classe, compresi quelli relativi all'equipaggiamento marittimo;

5.4 **chiede** che l'ultima parte del punto (31) sia modificato da «e coinvolgere, ove necessario, lo Stato di bandiera» in «e metterle immediatamente a disposizione dello Stato di bandiera».

RACCOMANDAZIONI

Raccomandazione 5.1

Articolo 12

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
2. Fatto salvo il paragrafo 1, qualora l'organismo non adotti i provvedimenti preventivi e correttivi prescritti dalla Commissione, o intervenga con un ritardo ingiustificato, la Commissione può infliggere una penalità di mora fino a quando i provvedimenti richiesti non siano pienamente attuati.	2. Fatto salvo il paragrafo 1, qualora l'organismo non adotti i provvedimenti preventivi e correttivi prescritti dalla Commissione, o intervenga con un ritardo ingiustificato, la Commissione <u>può richiedere che la Corte di giustizia delle Comunità europee infligga</u> ere una penalità di mora fino a quando i provvedimenti richiesti non siano pienamente attuati.

Motivazione

Si ritiene che per il responsabile dell'infrazione sia più accettabile che le sanzioni vengano applicate dalla Corte di giustizia su proposta della Commissione, anziché direttamente dalla Commissione.

Raccomandazione 5.2

Articolo 20

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
Gli organismi riconosciuti fissano e attuano prescrizioni comuni adeguate per i casi di trasferimento di classe che richiedono precauzioni particolari. Tali casi devono comprendere quanto meno il trasferimento di classe di navi di quindici anni o più e il trasferimento da un organismo non riconosciuto a un organismo riconosciuto.	Gli organismi riconosciuti fissano e attuano prescrizioni comuni adeguate per i casi di trasferimento di classe che richiedono precauzioni particolari. Tali casi devono comprendere quanto meno il trasferimento di classe di navi di <u>quindici</u> dieci anni o più e il trasferimento da un organismo non riconosciuto a un organismo riconosciuto <u>o da un organismo riconosciuto a un organismo non riconosciuto.</u>

Motivazione

Di norma il periodo di riclassificazione dura quattro anni con un anno di proroga, per cui in pratica sono cinque anni in tutto. Dopo dieci anni, in termini operativi una nave non è più efficiente quanto una nave di più recente costruzione. Può infatti risultare necessario sostituire parti in acciaio delle paratie e dei rinforzi, oppure sostituire le tubazioni per la zavorra marittima e il carico, soprattutto i gomiti. È il momento ideale per vendere la nave a un prezzo relativamente basso affinché sia il nuovo proprietario a effettuare le riparazione e a pagarle. Di norma il nuovo proprietario è meno esigente e la nuova bandiera è una bandiera di comodo. Analogamente, la nuova società di classificazione non è necessariamente un «organismo riconosciuto», come la definisce la Commissione.

6. Regolamento relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente

6.1 **Accoglie positivamente** l'iniziativa della Commissione di integrare la convenzione di Atene nel diritto comunitario rendendo in tal modo obbligatoria l'assicurazione delle navi passeggeri invece di lasciarla alla discrezione del proprietario tramite i cosiddetti *P&I clubs* (associazioni di copertura assicurativa);

6.2 **accoglie con favore** l'iniziativa di estendere l'ambito di applicazione della convenzione di Atene al traffico interno; considera tuttavia sproporzionato estendere tale ambito di applicazione anche alle vie navigabili interne; **chiede** alla Commissione di chiarire la definizione di vie navigabili interne, suggerendo che in questo settore è sufficiente adottare misure di portata meno ampia;

6.3 **accoglie con favore** il fatto che, nel caso di sinistri marittimi, il protocollo del 2002 alla convenzione di Atene introduca un regime di responsabilità oggettiva, che quest'ultima sia finalizzata a migliorare la posizione di chi chiede il risarcimento, visto che la responsabilità non è imputabile a un atto di negligenza o a colpa del vettore, e che quindi non vi sia bisogno per chi promuove l'azione risarcitoria di dimostrare la responsabilità del vettore;

6.4 **prende atto** delle perplessità espresse dai proprietari di navi e dai *P&I club* riguardo all'articolo 3, paragrafo 1 della convenzione di Atene sulla responsabilità per sinistri causati da atti terroristici;

6.5 **evidenzia** la necessità di individuare delle proposte accettabili a livello internazionale per trovare una soluzione unica all'impasse provocata dal rifiuto del mercato assicurativo di riconoscere l'ammissibilità delle nuove condizioni in materia di responsabilità e i relativi requisiti assicurativi promossi dalla proposta di regolamento della Commissione.

7. Direttiva relativa alla responsabilità civile e alle garanzie finanziarie degli armatori

7.1 **Concorda** con l'auspicio espresso dal Parlamento europeo di realizzare una politica marittima europea globale e coerente, finalizzata a creare uno spazio europeo di sicurezza marittima fondato sull'istituzione di un regime di responsabilità esteso a tutta la catena del trasporto marittimo;

7.2 ritiene tuttavia che ogni normativa relativa alla responsabilità e al risarcimento in materia di inquinamento marittimo debba necessariamente essere adottata a livello internazionale;

7.3 **accoglie con favore** eventuali modifiche delle norme attualmente in vigore allo scopo di impegnare la responsabilità di altri soggetti responsabili diversi dagli armatori delle navi e a prendere in considerazione l'introduzione di una responsabilità illimitata degli armatori in caso di inosservanza grave o deliberata dei loro obblighi in materia di sicurezza;

7.4 **sottolinea** il fatto che qualsiasi modifica che si renda necessaria alla Convenzione sulla responsabilità civile dovrà mantenere l'equilibrio nella partecipazione delle due parti in causa (armatori e operatori di trasporto), conformemente alle disposizioni promosse attraverso le proposte di impegno volontario del settore dell'armamento;

7.5 **chiede** che tra gli «altri soggetti responsabili diversi dagli armatori delle navi» rientrino i gestori di navi e i noleggiatori;

7.6 **esprime preoccupazione** per la necessità, nell'applicazione della direttiva, di riconoscere la compatibilità con il diritto internazionale;

7.7 **propone** che il comandante della nave non figuri fra gli «altri soggetti responsabili diversi dagli armatori delle navi» a meno che non si sia reso colpevole di negligenze gravi durante l'esecuzione dei suoi compiti;

7.8 **esprime preoccupazione** per le differenze tra la direttiva in parola e le convenzioni internazionali dell'Aia e dell'Aia-Visby, nonché le norme di Amburgo, sulla responsabilità degli armatori in base alle polizze di carico, alle lettere di trasporto marittime non negoziabili e ai contratti di noleggio utilizzati nel trasporto marittimo internazionale, differenze che possono creare confusione circa il regime di responsabilità da applicare, dal momento che la formulazione della direttiva in esame non specifica se essa si applichi solamente ai danni derivanti da inquinamento oppure se includa altri danni a terzi;

7.9 **conviene** con la Commissione sul fatto che l'istituzione di un sistema di assicurazione obbligatoria concorrerà all'obiettivo della messa al bando delle navi non a norma;

7.10 **chiede** che nella polizza di assicurazione per la nave si dichiari con chiarezza che essa copre i danni ai luoghi di rifugio.

RACCOMANDAZIONI

Raccomandazione 7.1*Articolo 1*

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
La presente direttiva disciplina taluni aspetti degli obblighi di responsabilità civile cui sono soggetti gli operatori della filiera del trasporto marittimo e prevede un'adeguata protezione finanziaria dei marittimi contro il rischio di abbandono.	La presente direttiva disciplina taluni aspetti degli obblighi di responsabilità civile cui sono soggetti gli operatori e coloro che fanno uso della filiera del trasporto marittimo e prevede un'adeguata protezione finanziaria dei marittimi contro il rischio di abbandono.

Motivazione

L'espressione «operatori e coloro che fanno uso della filiera del trasporto marittimo» comprende i noleggiatori diversi dai locatori a scafo nudo che utilizzano le navi, comprese quelle non a norma, con contratti di noleggio a tempo (*time charters*), per escursioni (*trip charters*), per viaggi (*voyage charters*) e per viaggi consecutivi (*consecutive voyage charters*). Essi vanno inclusi nella direttiva e devono adempiere ai medesimi obblighi previsti per i «proprietari di navi», cioè offrire una garanzia finanziaria. Dopo tutto l'inquinamento da idrocarburi è causato proprio dalle loro navi. Ne deriverebbero le seguenti conseguenze:

- la garanzia che i noleggiatori rispettino l'obbligo di non usare navi non a norma,
- il vantaggio commerciale derivante dal noleggio di una nave non a norma a tariffe di nolo inferiori sarebbe vanificato dal maggiore costo della garanzia finanziaria dal momento che comprenderebbe il rischio di usare una nave non a norma,
- l'uso di navi non a norma diventerebbe finanziariamente poco allettante per i noleggiatori che troverebbero una minore disponibilità di carichi,
- si ridurrebbe pertanto l'incentivo a operare, noleggiare e utilizzare navi non a norma e i proprietari di tali navi sarebbero obbligati ad adempiere a tutte le norme internazionali in materia di navi, equipaggi e operazione oppure a demolire le navi stesse.

Raccomandazione 7.2*Articolo 2*

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
	(7) Occorre aggiungere una definizione del termine «operatore», usato nell'articolo 1 della direttiva.

Motivazione

È necessario anticipare eventuali domande su che cosa si intenda per «operatore».

Gli enti locali e regionali svolgono un ruolo centrale nell'attuazione della strategia, adoperandosi nella bonifica delle aree inquinate, offrendo zone di rifugio per le navi, fornendo assistenza alle navi in difficoltà, o nei casi in cui i cittadini stessi sono operatori marittimi o soccorrono persone in pericolo. Delude perciò che il Terzo pacchetto di misure legislative per la sicurezza marittima non attribuisca la dovuta importanza al ruolo di tali enti nella realizzazione degli obiettivi stabiliti.

Bruxelles, 15 giugno 2006

Il Presidente
del Comitato delle regioni
Michel DELEBARRE