

# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XII**  
N. 114

## RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 APRILE 1997

Risoluzione  
sulla comunicazione della Commissione  
« Verso una nuova strategia marittima »

*Annunziata il 9 giugno 1997*

IL PARLAMENTO EUROPEO,

vista la Comunicazione della Commissione [COM(96)0081 – C4-0237/96],

vista l'Audizione pubblica tenutasi il 29 ottobre 1996,

vista la sua risoluzione del 6 giugno 1996 sulla Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni sulla politica comune dei trasporti – programma d'azione 1995-2000 (1),

visti la relazione della commissione dei trasporti e turismo e i pareri della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale, della commissione per la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'energia, della commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pubblica e la tutela dei consumatori, della commissione per la politica regionale e della commissione per le relazioni economiche esterne (A4-0067/97),

A. considerando che il trasporto marittimo riveste una primaria rilevanza per la Comunità, visto che il 90 per cento degli scambi totali con il resto del mondo e il 35

(1) G.U. C 181 del 28 giugno 1996, pag. 21.

per cento degli scambi interni all'Unione si effettuano via mare,

B. considerando che i principi di un mercato aperto sono stati applicati al fine di creare una struttura coerente per la politica comunitaria nel settore del trasporto marittimo, basato sul libero mercato e su giuste condizioni di concorrenza,

C. considerando tuttavia che tali misure che creavano le basi per un reale mercato unico nel trasporto marittimo, non erano coerenti e compatibili con le condizioni del mercato e della competitività per le altre modalità di trasporto e in particolare per il settore marittimo non tenevano in sufficiente considerazione la situazione internazionale della navigazione,

D. considerando che la comunicazione della Commissione in oggetto deve essere considerata congiuntamente alla comunicazione « Costruire il futuro dell'industria marittima europea » e alla prossima comunicazione sulle relazioni marittime esterne,

E. considerando che nella sua comunicazione la Commissione espone un'analisi corretta della situazione del trasporto marittimo nell'Unione europea ed esamina il settore marittimo alla luce delle regole che si applicano nell'industria,

F. considerando che il mercato interno dei trasporti marittimi non è basato su una legislazione sociale armonizzata,

G. considerando che tale analisi individua anche le cause che hanno portato all'attuale declino dell'industria comunitaria del trasporto marittimo, specialmente per quanto riguarda i trasporti di rinfusa e quelli di linea, e suggerisce le misure atte a porre rimedio alla situazione,

H. considerando che, in ragione della complessità dei problemi sottolineati, della diversa importanza del trasporto marittimo nei vari Stati membri nonché delle diverse tradizioni prevalenti e del carattere

internazionale del trasporto marittimo, occorre predisporre misure positive per porre rimedio alla situazione che si è venuta a creare in questo settore,

I. considerando i progressi già raggiunti nella legislazione dell'Unione relativa alla sicurezza marittima, del progresso analogo e delle prospettive future nell'ambito dell'Organizzazione internazionale marittima (OIM), dell'apertura dei mercati intracomunitari e delle relative misure di accompagnamento da incorporare al più presto nella legislazione dell'Unione,

J. considerando che i nuovi settori di azione proposti nella comunicazione della Commissione e il raggiungimento di un accordo globale nel settore del trasporto marittimo, grazie ad accordi internazionali che garantiscano la competitività e la sicurezza del trasporto marittimo, dipendono da fattori che sfuggono, in larga misura, alle competenze dell'Unione ma possono essere molto influenzati da un uso coerente ed efficace delle politiche di mercato dell'Unione,

K. considerando che uno dei problemi principali cui la flotta dell'Unione deve dar fronte è quello del trasferimento a registri extracomunitari, cioè il trasferimento delle navi dai registri degli Stati membri a registri meno costosi di paesi terzi (Panama, Cipro, Liberia), il che consente di risparmiare a livello di costi dell'equipaggio e di oneri fiscali; considerando inoltre che oggi il 56 per cento del tonnellaggio comunitario è immatricolato in registri stranieri,

L. considerando che la politica dell'Unione in materia di sicurezza marittima dovrebbe garantire un alto livello qualitativo per la flotta dell'Unione,

1. accoglie favorevolmente la proposta della Commissione per una nuova strategia nel settore marittimo e ritiene che possa diventare uno strumento concreto e coerente per la promozione dello sviluppo del trasporto marittimo nella Comunità e nel commercio mondiale;

2. considera che tutti gli sforzi finora compiuti dall'Unione per estromettere le navi non rispondenti alle norme dalle acque e dai porti comunitari hanno contribuito a migliorare i livelli di sicurezza in tali acque;

3. appoggia in particolare la politica di mantenimento delle navi sotto le bandiere degli Stati membri della Comunità e raccomanda l'obiettivo di una riduzione al 25 per cento dei trasferimenti a registri extracomunitari della flotta entro l'anno 2005;

4. condivide l'analisi della Commissione sulle difficoltà e sui problemi inerenti al rafforzamento delle regole sulla sicurezza in mare, sia da parte degli Stati di bandiera che dei porti dello Stato di approdo, e la sottolineata necessità di promuovere soluzioni per un controllo indipendente e attendibile del naviglio;

5. ritiene che uno strumento legale non possa essere sufficiente, da solo, per rispondere all'esigenza fondamentale di garantire la sicurezza e che, a tal fine, possa essere necessario adottare misure specifiche, in particolare mediante la cooperazione e il coordinamento operativo tra le autorità statali;

6. rileva la sua preoccupazione di fronte alla diminuzione del numero di marittimi qualificati nell'Unione, in particolare dal momento che la maggior parte degli incidenti in mare sono causati da errori e/o omissioni umane;

7. constata che non è stato trattato nella comunicazione della Commissione l'impatto sui trasporti dell'Unione e sull'occupazione del personale marittimo del regime applicabile al personale marittimo che lavora su navi battenti una bandiera di comodo, introdotto dalla Federazione dei lavoratori nel settore del trasporto internazionale (ITF), attualmente applicato a livello mondiale;

8. considera che le disposizioni delle convenzioni ILO 111, 87 e 98 e le disposizioni sociali della convenzione ILO 147 nonché il relativo protocollo di recente approvazione (Ginevra, ottobre 1996) dovrebbero applicarsi a tutte le navi dell'Unione e attraverso il controllo da parte dello Stato di approdo (PSC) a tutte le navi che navigano in acque dell'Unione;

9. ritiene che, vista la carenza attuale e futura di personale marittimo qualificato nell'Unione, sia urgentemente necessario, per porre fine a tale situazione, esaminare, in consultazione con le parti sociali, le misure necessarie, in particolare le possibilità di finanziamento, per attirare i giovani verso la professione marittima e incoraggiare la formazione e la riqualificazione del personale marittimo, nonché il miglioramento delle condizioni e dell'orario di lavoro;

10. invita pertanto la Commissione a presentare quanto prima nuove proposte per rendere migliori e più attraenti le condizioni di lavoro a bordo, non solo per la mano d'opera attualmente impiegata in questo settore ma anche per la prossima generazione di personale marittimo, assicurando per esempio opportunità di mobilità lavorativa e di riqualificazione professionale, più compiti da svolgere a terra, migliori condizioni per il tempo trascorso in mare e un sistema di assicurazione;

11. chiede alla Commissione di elaborare quanto prima nuove proposte legislative per porre fine alla progressiva delocalizzazione all'esterno dell'Unione delle attività armatoriali e per rendere più competitivi i costi di gestione della flotta;

12. ritiene altresì che la formazione dei marinai e degli ufficiali debba rappresentare una priorità per rispondere alle esigenze, garantire un elevato livello di qualità delle conoscenze dei marittimi comunitari, garanzia di sicurezza ed efficienza, e contribuire in tal modo a:

una trasposizione efficace di norme di sicurezza rigorose a bordo e a terra,

una più efficace protezione delle fragili risorse marine delle nostre acque costiere,

un miglioramento del capitale umano nelle regioni marittime;

13. auspica inoltre l'adozione di misure positive — fiscali ed economiche — che incoraggino gli armatori comunitari ad assumere equipaggi europei e che permettano di ridurre i costi di impiego del personale marittimo;

14. ritiene che, a causa del mancato rispetto delle norme di sicurezza e dei costi sociali, le navi non rispondenti alle norme, in particolare quelle battenti bandiera di comodo, aumentino il rischio di incidenti in mare e causino distorsioni della concorrenza, con ripercussioni negative sulle condizioni di lavoro del personale marittimo comunitario;

15. ritiene che se i proprietari o i noleggiatori delle navi non avessero l'intero onere dei costi e fossero applicati elevati standard qualitativi in materia di sicurezza da parte dello Stato di bandiera europeo o da un porto dello Stato di approdo europeo, l'industria comunitaria marittima sarebbe più competitiva;

16. ritiene che la Commissione dovrebbe prendere in considerazione una limitazione delle emissioni nocive causate dai motori delle navi ed elaborare un piano d'azione volto a porre termine all'inquinamento da petrolio;

17. ritiene che per quanto riguarda un ottimale, indipendente ed effettivo controllo, da parte di uno Stato di bandiera o di un Porto dello Stato di approdo, della sicurezza del naviglio, debba essere messo in atto un provvedimento che preveda delle sanzioni reali per le navi al di fuori della norma e per i proprietari senza scrupoli; nel sistema attuale la nave viene semplicemente trattenuta in porto fino a quando non sono ultimati i lavori riparatori; questo non pone una pressione reale sui pro-

prietari delle imbarcazioni né, per di più, fa tardare veramente la nave; è parimenti completamente improduttivo nel caso delle imbarcazioni che assumono un equipaggio sottoqualificato o totalmente privo di preparazione o non coperto da un regime adeguato in materia di previdenza sociale;

18. si compiace del potenziamento delle risorse, dell'applicazione armonizzata del fermo delle navi e del miglioramento del controllo dello Stato di approdo, del sistema base di dati/informazioni e del fatto che la sua trasparenza sia garantita;

19. ritiene che le misure proposte dalla Commissione per evitare il trasferimento di navi dell'Unione a bandiere di comodo nonché la riduzione dei posti di lavoro per il personale marittimo comunitario siano ragionevoli; che occorran tuttavia maggiori dettagli e precisazioni onde permettere l'esame approfondito e la valutazione di talune delle misure proposte, dal momento che il loro impatto potrebbe avere implicazioni più ampie nell'Unione; che in tale contesto occorra valutare ulteriormente i vantaggi delle proposte della Commissione concernenti un regolamento che istituisce un registro navale comunitario e una definizione comune di armatore comunitario (1989/1991) e che non sia pertanto il caso di ritirare tali proposte;

20. ritiene che il controllo da parte dello Stato di approdo sia fondamentale per garantire la piena applicazione degli strumenti concordati a livello internazionale e che la direttiva concernente il controllo dello Stato di approdo, entrata in vigore nel luglio 1996, dovrebbe dare un importante contributo alla sicurezza; la Comunità deve svolgere un ruolo di rilievo per garantirne l'applicazione uniforme ed efficace nonché l'adeguamento alla luce dei nuovi sviluppi; sollecita l'attuazione più rapida possibile dell'iniziativa proposta dalla Commissione per migliorare la formazione e l'efficienza degli ispettori;

21. sollecita la Commissione a valutare la possibilità di introdurre diritti di porto

differenziati, basati su criteri di sicurezza e su criteri ambientali;

22. ritiene che, dietro consultazione dell'industria, l'impegno per l'esercizio sicuro del trasporto marittimo vada esteso agli armatori di navi mercantili quando essi abbiano un'effettiva influenza sulla scelta della nave nonché accesso a informazioni attendibili sulle condizioni dell'imbarcazione;

23. ribadisce comunque che l'onere finanziario sotto forma di sanzioni, proposto nei confronti degli utenti delle navi sotto-standard, è difficile da far accettare nella forma astratta in cui lo ha presentato la Commissione; tale obbligo potrà essere imposto a condizione che gli spedizionieri marittimi abbiano la possibilità di scegliere la nave e possiedano informazioni sulla condizione delle imbarcazioni che possono utilizzare;

24. sostiene che bisognerebbe predisporre gli strumenti normativi adeguati a livello comunitario per facilitare l'accesso a tale informazione, così come un sistema di identificazione delle navi altrettanto sicuro; queste esigenze imposte agli Stati di bandiera e ai porti dello Stato di approdo dell'Unione devono naturalmente applicarsi ai doppi registri che esistono in alcuni Stati membri;

25. ritiene che tutte le parti interessate debbano essere consultate in misura esauriente onde essere in grado di valutare pienamente le implicazioni pratiche;

26. ritiene a tale proposito che la nuova strategia marittima della Comunità debba mirare a fare chiarezza sull'attuale confusione relativa allo statuto legale del doppio registro, particolarmente per quanto riguarda la conformità con le nuove norme di concorrenza dell'Unione, e debba rendere chiaro il fatto che tutte le legislazioni comunitarie sul trasporto marittimo si applicano a questi registri in modo equo;

27. ribadisce la necessità di un registro europeo delle navi onde consentire un livello di qualità e di sicurezza uniforme nel settore marittimo, fornendo così un quadro di azione uniforme e migliorando la competitività dell'industria marittima europea; tale requisito non dovrebbe comportare un inutile onere finanziario per quelle società navali che ne adottino gli standard;

28. sostiene energicamente l'introduzione di una politica comunitaria coerente verso i paesi terzi al fine di creare e sviluppare accordi bilaterali tra la Comunità e singoli paesi terzi nonché il rafforzamento del ruolo della Comunità in seno all'IMO e all'ILO, tra l'altro per quanto riguarda le convenzioni e le risoluzioni attuate da queste due organizzazioni;

29. propone che l'osservanza degli accordi IMO, relativi al rispetto della sicurezza in mare e alla navigazione sicura sul piano ambientale, debba essere introdotta come condizione in tutti gli accordi di sviluppo e di mercato internazionale tra l'Unione e gli Stati terzi, considerando il fatto che le navi fuori norma o quelle che non rispettano la protezione dell'ambiente e/o la necessità di un equipaggio qualificato, non solo si arrogano ingiustamente un vantaggio sul piano della competitività ma costituiscono, in egual misura, una minaccia per il livello di protezione sociale e la sicurezza del personale marittimo e per la tutela dell'ambiente;

30. segnala, a tale riguardo, l'importanza di esercitare e rafforzare il controllo dello Stato di approdo su tutte le navi che navigano nelle acque comunitarie, che sostino o no in un porto comunitario; chiede in particolare che tutte le navi che trasportano carichi pericolosi o inquinanti siano tenute a chiedere l'approvazione della rotta seguita che dovrebbe evitare, nella misura del possibile, le riserve costiere ecologicamente sensibili;

31. pone l'accento sull'esistenza di un rapporto triangolare tra le condizioni so-

ciali del personale marittimo, la sicurezza e la protezione dell'ambiente;

32. invita la Commissione ad avviare o sponsorizzare uno studio approfondito sulle conseguenze del regime ITF per il personale marittimo che lavora a bordo di navi iscritte in un registro aperto, sui trasporti marittimi comunitari e sull'occupazione del personale marittimo dell'Unione;

33. ritiene che i trasporti marittimi non rappresentino solo un'industria ausiliaria alle importazioni e alle esportazioni europee, ma un'industria a pieno titolo, con le sue responsabilità in termini di profitti e perdite, operante su un mercato mondiale caratterizzato da un'aspra concorrenza;

34. sottolinea l'importanza di mirare a norme qualitative di livello elevato attraverso agevolazioni fiscali e diritti portuali differenziati, che dovrebbero basarsi in particolare sulla non dannosità per l'ambiente e sulla sicurezza;

35. appoggia l'approccio della Commissione sulla necessità di mantenere aperti i mercati ed esprime le proprie preoccupazioni quanto al rifiuto degli Stati Uniti di firmare il trattato GATS;

36. sottolinea, pur appoggiando il flessibile approccio della Commissione sugli aiuti di Stato nel settore marittimo, che tali aiuti devono mirare alla promozione dell'industria navale comunitaria nel mercato globale internazionale, del relativo know-how in campo marittimo e dell'ampia gamma di industrie in questo settore;

37. pone poi l'accento sulla necessità che queste misure di aiuto, se si fondano sul legame economico tra Stati membri e la bandiera nazionale o la compagnia stabilitasi nello Stato membro, siano trasparenti e non portino a distorsioni della concorrenza all'interno del mercato unico e di conseguenza condanna l'aiuto statale indiretto creato dal sistema della bandiera di comodo a livello internazionale e dalla deregolamentazione dei registri nazionali o

l'introduzione di secondi registri a livello europeo;

38. incoraggia gli Stati dell'Unione ad adottare misure di carattere finanziario e fiscale che possano agevolare l'investimento navale da parte delle imprese del settore;

39. ritiene che le misure nazionali d'aiuto, determinate nella forma più adeguata dallo Stato membro interessato, dovrebbero orientarsi in particolare sulla preparazione e il reclutamento del personale marittimo e del personale a terra, sull'imposizione fiscale, sul sostegno alla sicurezza sociale e sull'ampliamento delle opportunità di lavoro in questo settore;

40. anche se accetta la volontà della Commissione di limitare la sua azione nel trasporto marittimo all'armonizzazione e alla supervisione delle misure nazionali che mirano a potenziare l'industria marittima nell'Unione, ritiene però che sia necessario promuovere una strategia comune per far fronte nel modo più adeguato alla concorrenza internazionale e per garantire il rispetto delle regole internazionali;

41. considera che, a questo riguardo, le condizioni per il raggiungimento di una sana competitività tra il trasporto marittimo e le altre forme di trasporto debbano essere esaminate dalla Commissione e auspica che quest'ultima presenti quanto prima proposte concrete mirate all'eliminazione delle condizioni sperequate incontrate dal trasporto marittimo, in particolare dalle navi operanti il cabotaggio;

42. ribadisce la necessità di includere i porti marittimi nelle reti transeuropee di trasporto quali punti di interconnessione tra il trasporto marittimo e le altre modalità di trasporto e di promuovere la navigazione a corto raggio (azione costiera e interinsulare) e lungo raggio per i collegamenti all'interno della Comunità;

43. sottolinea che, soprattutto nelle regioni costiere, vi sono enormi possibilità di

miglioramento dei collegamenti di trasporto marittimi, nel senso di un prolungamento via mare dei corridoi di trasporto terrestri;

44. giudica indispensabile, allo stato attuale della concorrenza internazionale, finanziare misure di sostegno al trasporto marittimo europeo per compensare gli innegabili sovraccosti imposti alla flotta comunitaria dal rispetto delle norme sociali e di sicurezza vigenti nell'Unione; giudica che per evitare distorsioni di concorrenza e garantire la coerenza di tali misure debba essere seguito un vero e proprio approccio comunitario che tenga altresì conto della necessità di aiuti di carattere regionale nel quadro della politica di concorrenza;

45. deplora, in linea generale, che la strategia della Commissione non comporti uno scadenziario per la sua attuazione e che un numero troppo esiguo di proposte concrete sia atto a far fronte alle sfide;

46. deplora vivamente, tenuto conto dell'importanza del settore marittimo nel suo insieme ai fini dello sviluppo economico delle regioni marittime dell'Unione europea, che la strategia della Commissione, dominata dalle esigenze di competitività sul piano mondiale, ignori la dimensione regionale dei problemi sollevati;

47. chiede alla Commissione di sviluppare un regime europeo per la raccolta dei rifiuti delle navi, come l'acqua di sentina, e di coordinare un efficace sistema di punti di deposito a livello europeo;

48. richiama l'attenzione sulla necessità di stimolare gli investimenti all'interno dell'Unione, tramite l'adozione di misure comunitarie e nazionali che coinvolgano elementi fiscali e operativi che potrebbero promuovere il clima economico/politico appropriato, necessario per ulteriori sviluppi della flotta dell'Unione e per il potenziamento delle prospettive occupazionali del personale marittimo comunitario;

49. appoggia lo sviluppo di un'infrastruttura tecnologica sensibile ed economicamente vantaggiosa per le reti marittime transeuropee;

50. ritiene che una vera e propria strategia marittima sia ipotizzabile solo se viene attuata un'ampia politica di ricerca nel settore della concezione delle imbarcazioni; chiede alla Commissione di riflettere sull'importanza di questo aspetto in sede di elaborazione del quinto programma quadro di ricerca e insiste affinché i programmi europei di riconversione degli arsenali servano altresì a raccogliere tali sfide;

51. ritiene indispensabile adottare programmi comunitari di ricerca e di sviluppo per l'adozione di strutture informatiche nei porti europei e programmi di formazione nel settore per il personale dei porti stessi;

52. rileva la necessità di chiarire le conseguenze per l'occupazione nel settore del trasporto marittimo derivanti dalla soppressione delle vendite « tax free » e « duty free »;

53. propone che quando paesi terzi presentano domanda di adesione all'Unione europea si tenga conto della sicurezza della navigazione e quindi delle condizioni indicate nei registri navali, specialmente per i paesi che mostrano sistematicamente un tasso di detenzione molto superiore alla media delle relazioni annuali MOUPSC (Memorandum d'intesa/controllo dello Stato d'approdo) e che sono inclusi negli elenchi della guardia costiera statunitense;

54. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni, nonché ai governi e parlamenti degli Stati membri.

DAVID MARTIN  
*Vicepresidente*