



Bruxelles, 11 novembre 2016
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2016/0170 (COD)

13785/16
ADD 2

MAR 277
CODEC 1543

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)
n. doc. prec.:	13381/16 MAR 263 CODEC 1462
n. doc. Comm.:	9953/16 MAR 160 CODEC 846
Oggetto:	<i>Preparazione della sessione del Consiglio "<u>Trasporti, telecomunicazioni e energia</u>" del 1° dicembre 2016</i> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/45/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri – Orientamento generale = <i>Dichiarazione della Germania e dell'Irlanda</i>

Si trasmette in allegato per le delegazioni una dichiarazione comune della Germania e dell'Irlanda da iscrivere nel verbale del Comitato dei rappresentanti permanenti e del Consiglio.

Dichiarazione dell'Irlanda e della Germania sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/45/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

Riguardo alle navi a vela

Gli obiettivi dichiarati della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri sono il raggiungimento di un elevato livello di sicurezza e la rimozione degli ostacoli agli scambi commerciali, mediante l'istituzione di norme di sicurezza armonizzate ad un livello appropriato per le navi da passeggeri e le unità veloci adibite a viaggi nazionali.

Tuttavia, l'Irlanda e la Germania ritengono che la proposta REFIT non raggiunga tali obiettivi. Ciò è dovuto al fatto che il programma REFIT esclude le navi a vela dal campo di applicazione della direttiva, eliminando quindi le norme di sicurezza armonizzate e introducendo di conseguenza ostacoli agli scambi commerciali. La sicurezza delle navi a vela continua ad essere una importante problematica in materia di sicurezza. Si sono verificati numerosi incidenti marittimi molto gravi e di grande impatto che hanno coinvolto navi di questo tipo, compresa di recente la nave scuola "Astrid" che è affondata al largo dell'Irlanda. Fortunatamente, grazie agli eroici sforzi di soccorso sono stati tratti in salvo tutti i giovani passeggeri e l'equipaggio a bordo. La relazione su tale incidente è stata pubblicata dalla Commissione di indagine sugli incidenti marittimi dell'Irlanda e invitiamo tutti a leggerla per vedere quanto poco mancava a una tragedia marittima di grandi dimensioni. Detta relazione ha evidenziato molte delle gravi problematiche in materia di sicurezza associate a tali navi e dovremmo considerare l'episodio in questione come un avvertimento per affrontare con urgenza la sicurezza delle navi di questo tipo che trasportano così tanti giovani. È inoltre degno di nota il fatto che l'incidente dell'"Astrid" si è verificato quando la nave stava utilizzando il motore, per cui riteniamo che non vi siano giustificazioni ai tentativi della proposta REFIT di operare una distinzione tra le navi a vela e a motore e le navi soltanto a motore, in quanto è ben noto che le cosiddette navi a vela utilizzano i motori per considerevoli periodi di tempo, anche quando navigano a vela. I cittadini europei non ci perdoneranno se si verificherà una tragedia con tali navi.

In aggiunta, l'Irlanda e la Germania evidenziano che l'esclusione di tali navi a vela dal campo di applicazione della direttiva introdurrà ostacoli al loro utilizzo in tutta l'UE, in quanto le norme armonizzate vigenti saranno sostituite da una combinazione di requisiti nazionali differenti. Ciò avrà un impatto negativo sull'uso di tali navi in eventi culturali quali le regate di navi d'alto bordo, e si ripercuoterà inoltre negativamente sul mercato della fornitura e vendita di tali navi.

Va inoltre rilevato che tali navi a vela dotate di motore rientrano nel campo di applicazione della convenzione SOLAS dell'IMO e devono essere in possesso di un certificato internazionale di sicurezza per nave da passeggeri per i viaggi internazionali tra gli Stati membri dell'UE, il che non cambierà se saranno adottate le modifiche della proposta REFIT. Poiché tali navi a vela rientrano nel campo di applicazione della convenzione SOLAS, la direttiva dell'UE 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo è di applicazione ed esse devono essere ispezionate in conformità di detta direttiva ed essere registrate in THETIS. Non vi è, pertanto, alcun vantaggio derivante dall'esclusione di tali navi dalla direttiva REFIT in quanto ciò riduce la sicurezza marittima e introduce ostacoli agli scambi commerciali di tali navi.
