

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento di seduta

FINALE
A5-0326/2001

10 ottobre 2001

*****II**

RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA

relativa alla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse
(7193/1/2001 – C5-0292/2001 – 2000/0121(COD))

Commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

Relatore: Rijk van Dam

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA.....	5
MOTIVAZIONE.....	6

PAGINA REGOLAMENTARE

Nella seduta del 13 febbraio 2001 il Parlamento ha definito la sua posizione in prima lettura sulla proposta/sulla proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse (COM(2000) 179 - 2000/0121 (COD)).

Nella seduta del 5 luglio 2001 la Presidente del Parlamento ha annunciato di aver ricevuto la posizione comune, che ha deferito alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (7193/1/2001 - C5-0292/2001).

Nella riunione dell'11 luglio 2000 la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo aveva nominato relatore Rijk van Dam.

Nelle riunioni del 10 luglio 2001, 10 settembre 2001 e 10 ottobre 2001 ha esaminato la posizione comune e il progetto di raccomandazione per la seconda lettura.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato il progetto di risoluzione legislativa con 44 voti favorevoli e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione Konstantinos Hatzidakis (presidente), Rijk van Dam (vicepresidente e relatore), Helmuth Markov e Emmanouil Mastorakis (vicepresidenti), Pedro Aparicio Sánchez (in sostituzione di Carmen Cerdeira Morterero), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Giuseppe Brienza (in sostituzione di Sir Robert Atkins, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Felipe Camisón Asensio, Massimo Carraro (in sostituzione di Rosa Miguélez Ramos, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Luigi Cocilovo (in sostituzione di Luigi Cesaro), Gerard Collins, Paolo Costa, Francis Decourrière, Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Francesco Fiori (in sostituzione di Mathieu J.H. Grosch, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Sérgio Marques, Erik Meijer, Francesco Musotto, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Demetrio Volcic, Mark Francis Watts, Theresa Zabell (in sostituzione di Juan Ojeda Sanz, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento) e Sabine Zissener (in sostituzione di Giorgio Lisi, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento).

La raccomandazione per la seconda lettura è stata depositata il 10 ottobre 2001.

Il termine per la presentazione di emendamenti sarà indicato nel progetto di ordine del giorno della tornata nel corso della quale la relazione sarà esaminata.

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse (7193/1/2001 – C5-0292/2001 – 2000/0121(COD))

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione comune del Consiglio (7193/1/2001 – C5-0292/2001),
 - vista la sua posizione in prima lettura¹ sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2000) 179²),
 - vista la proposta modificata (COM(2001) 158³),
 - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE,
 - visto l'articolo 78 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (A5-0326/2001),
1. approva la posizione comune;
 2. constata che l'atto è adottato in conformità della posizione comune;
 3. incarica la sua Presidente di firmare l'atto congiuntamente al Presidente del Consiglio, a norma dell'articolo 254, paragrafo 1, del trattato CE;
 4. incarica il suo Segretario generale di firmare l'atto per quanto di sua competenza e di procedere, d'intesa con il Segretario generale del Consiglio, alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee;
 5. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

¹ GU C 276 del 1.10.2001, pag. 41.

² GU C 311 del 31.10.2000, pag. 240.

³ GU C 180 del 26.6.2001, pag. 273.

MOTIVAZIONE

Il motivo della proposta di direttiva COM(2000) 179), presentata dalla Commissione, sulla sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione delle navi portarinfuse è da ricercarsi nelle preoccupanti statistiche sul numero di incidenti nei quali sono state coinvolte navi portarinfuse nonché il numero di vittime da essi provocate. Nella relazione del Parlamento in prima lettura (PE 300.202) su questo tema è contenuta un'esposizione approfondita della gravità e della portata di tali incidenti.

A grandi linee nella sua proposta la Commissione ha presentato due aspetti. In primo luogo, il recepimento nella legislazione UE del codice BLU (Bulk Loading/Unloading - caricazione/scaricazione di rinfuse) che attualmente è stato concordato a titolo volontario all'interno dell'IMO, ma raramente applicato. Tale codice contiene procedure riguardanti l'interfaccia nave/porto. Secondo, la Commissione propone di obbligare i terminali nei quali si svolge regolarmente il carico e lo scarico di rinfuse a dotarsi di un sistema di gestione della qualità, al fine di favorire l'armonizzazione di procedure per la sicurezza della caricazione/scaricazione delle portarinfuse nei terminali dell'UE.

Il Parlamento ha sottoscritto l'obiettivo e le linee guida della proposta, pur adottando in prima lettura 14 emendamenti alla proposta nella seduta plenaria del 13 febbraio 2001. Gli emendamenti più importanti riguardavano due aspetti: l'obbligo delle autorità di intervenire nelle operazioni di caricazione o di scaricazione qualora venga loro comunicato che queste potrebbero mettere a repentaglio la sicurezza della nave o dell'equipaggio; e il miglioramento dello scambio di informazioni tra i soggetti interessati.

Nella sua posizione comune il Consiglio ha ripreso quasi integralmente, ma in ogni caso secondo lo spirito, 11 dei 14 emendamenti del Parlamento, respingendone quindi tre (4, 8 e 14).

Inoltre il Consiglio ha aggiunto alcuni elementi al testo iniziale e ha apportato un gran numero di modifiche di carattere redazionale.

La vostra relatrice intende valutare brevemente i punti salienti del testo del Consiglio all'esame.

Campo di applicazione

Il testo del Consiglio fa rientrare nel campo di applicazione della direttiva tutte le portarinfuse e tutti i terminali all'interno dell'UE, eccetto gli impianti utilizzati solo in circostanze eccezionali per il carico o lo scarico di rinfuse e le navi portarinfuse che effettuano il carico o lo scarico esclusivamente con le proprie attrezzature. Inoltre all'articolo 4 la verifica dell'idoneità delle navi da parte dei gestori dei terminali è limitata agli aspetti operativi. Analogamente i gestori devono soltanto tenere manuali informativi riguardanti le loro attività (articolo 5, paragrafo 3). Vista la correlazione tra obiettivo e mezzi, tali limitazioni paiono logiche e accettabili.

Sistema di gestione della qualità

Il Consiglio ha apportato una serie di modifiche alle disposizioni originarie relative all'obbligo del sistema di gestione della qualità (articoli 5 e 6). I terminali di recente istituzione devono poter ottenere un'autorizzazione temporanea ad operare in quanto le procedure di certificazione possono essere avviate soltanto a partire dall'entrata in funzione. Lo scopo è infatti quello far concordare il sistema in vigore con le norme convenute. Ai terminali in attività è concesso un periodo di transizione di 3 anni per sviluppare un sistema di gestione della qualità ed un ulteriore anno per ottenere la certificazione. Nuova è la disposizione che prevede che possono essere applicati anche i sistemi (almeno) equivalenti alla norma ISO 9001:2000. La vostra relatrice giudica positivamente queste aggiunte. Da un lato, in quanto non si pongono obblighi impossibili ai nuovi terminali e, dall'altro, perché queste disposizioni comportano che i terminali che già possiedono un adeguato sistema di gestione della qualità (non conforme a ISO 9001:2000), non sono tenuti a sviluppare un sistema della stessa qualità a costi elevati.

Notifica e relazioni

Il Parlamento ha presentato vari emendamenti tesi a completare lo scambio di informazioni tra i diversi soggetti, compreso il capitano e le società di classificazione, al fine di migliorare la sicurezza del personale della nave sia all'interno che all'esterno del terminale. Inoltre sono stati presentati emendamenti che ritenevano necessaria una valutazione da parte della Commissione dei vari elementi della direttiva. Quasi tutti gli emendamenti di questo genere (2, 5, 6, 9, 10 e 11) sono stati ripresi nel testo del Consiglio. Il Consiglio ha apportato alcune modifiche alle varie procedure (articoli 13-16), in merito alle quali la relatrice non ha alcuna obiezione.

La vostra relatrice vorrebbe richiamare l'attenzione soltanto su tre punti.

In primo luogo sul *considerando 13* nel quale si è ommesso il destinatario al quale vanno notificate le carenze.

Secondo, sull'*articolo 10, paragrafo 1*, che non prevede che le informazioni su *tutti* gli eventuali danni alle strutture o all'equipaggiamento della nave siano segnalate alla società di classificazione competente. Le disposizioni di cui al secondo paragrafo offrono la garanzia che ciò succeda in quasi tutti i casi in cui i danni compromettono l'idoneità alla navigazione. Infatti, spesso le ispezioni e le verifiche da effettuare sono delegate dagli Stati di bandiera a società di classificazione.

Terzo, la riparazione immediata di danni deve essere effettuata con soddisfazione non soltanto del comandante ma anche dell'autorità competente prima che la nave lasci il porto. (*articolo 10, paragrafo 2*). Tale disposizione si discosta dal codice BLU e impone inoltre all'autorità competente (se non si tratta dell'organismo incaricato del controllo dello Stato del porto) determinati compiti per quali essa non è l'ente responsabile. Ciononostante prevedere la soddisfazione anche dell'autorità competente comporta un'ulteriore garanzia per la verifica dell'idoneità alla navigazione di una nave. Inoltre, ciò significa che le varie situazioni riguardanti l'organizzazione e l'esecuzione di compiti d'ispezione negli Stati membri sono riconosciute e approvate.

Varie

Infine il Consiglio ha apportato alcune piccole modifiche ai vari allegati, con le quali sono sopprese alcune disposizioni superflue, aggiungendo ulteriori garanzie di sicurezza.

Procedura

La vostra relatrice ritiene che, se fossero presentati ulteriori emendamenti al testo all'esame, gli effetti positivi dei suddetti potenziali chiarimenti sarebbero vanificati dalla perdita di tempo nell'applicazione della direttiva. Pertanto la vostra relatrice propone di procedere all'approvazione senza emendamenti.