



13 APRILE 2012

## DICHIARAZIONE DEL GIGLIO

### Conciliare sicurezza marittima e sviluppo del trasporto passeggeri

Questa dichiarazione viene pubblicata in occasione della Conferenza del Giglio del 12-13 aprile 2012, e riguarda in particolare la questione delle navi per passeggeri. Si iscrive nel quadro dell'iniziativa ERIKA IV. Questa iniziativa, condotta nell'ambito della CRPM, mira a far sentire la voce delle Regioni marittime e ad incoraggiare l'azione dell'Unione Europea in materia di sicurezza marittima. Nell'ambito dell'agenda marittima della CRPM, si articola con un vasto insieme di altre iniziative relative all'azione dell'Unione Europea in questo settore, sotto il profilo economico, sociale ed ambientale.

L'incidente del Costa Concordia ha fin d'ora suscitato un insieme di reazioni da parte delle autorità italiane locali, regionali e nazionali, come pure da parte delle organizzazioni rappresentative del settore delle crociere marittime e delle istituzioni ed autorità europee ed internazionali<sup>1</sup>. Come organizzazione politica rappresentativa delle Regioni marittime, la CRPM si felicita di queste prime reazioni, che mostrano l'intenzione di adottare le misure che si riveleranno a seconda dei casi, necessarie a seguito delle analisi avviate tanto dal settore delle crociere marittime che dalle istituzioni ed autorità nazionali, europee ed internazionali.

In questo contesto e in questa fase, la CRPM :

- Esprime il suo dolore e la sua solidarietà nei confronti delle vittime e delle loro famiglie. La CRPM esprime altresì la sua riconoscenza a tutte le autorità e le persone che si sono attivate nelle operazioni di salvataggio e di assistenza.
- Chiede alle Istituzioni ed Autorità europee ed internazionali di associare direttamente le Regioni marittime ai loro lavori sulla sicurezza marittima, e per quanto possibile a quelli in corso relativi alle navi passeggeri. Le Regioni marittime sono attori di primo piano, sia per il sostegno che portano al settore marittimo, di cui parallelamente beneficiano, sia per il notevole impatto degli incidenti marittimi sui territori. Quando si producono, tali incidenti implicano, da parte delle Regioni, una forte capacità di risposta tecnica e politica.
- Sottolinea il fortissimo contributo del settore delle crociere marittime alla crescita dell'Europa e dei suoi territori marittimi, nonché il fatto che per proseguire la forte crescita del settore occorre continuare a tendere verso un livello massimo di sicurezza marittima.
- Sottolinea che la tendenza delle navi al gigantismo e lo sviluppo del settore delle crociere marittime suscitano specifici problemi e interrogativi in materia di sicurezza marittima, tra cui quello di una precisa definizione della possibilità di navigare in alcune zone e quello dell'attuazione, a livello internazionale o europeo, di un sistema di controllo e di autorizzazione del traffico simile a quello esistente nel campo della navigazione aerea, al fine di inquadrare più rigorosamente i margini di manovra delle navi, rafforzato, ove del caso, da sanzioni adeguate. Misure che devono andare di pari passo con il miglioramento del coordinamento tra le diverse autorità competenti e con una presa in considerazione rafforzata dei dati e delle informazioni disponibili, in particolare meteo-marine, nel regolare e controllare il traffico. La tendenza al gigantismo solleva anche altre questioni, come la formazione dei capitani e degli equipaggi, la

<sup>1</sup> VEDI

[OMI](#)

[Dibattito al Parlamento europeo](#)

[Commission européenne \(S. Kallas\)](#) e [Nota d'informazione del 16 marzo 2012 all'attenzione degli Stati Membri](#)

[European Cruise Council](#)

stabilità delle navi in caso d'incidente, le procedure di evacuazione e di attuazione delle legislazioni europee esistenti in materia di sicurezza marittima.

- Chiede all'Unione Europea di proseguire senza interruzioni la sua azione in materia di sicurezza marittima, al fine di anticipare i nuovi rischi posti dallo sviluppo delle attività e di porre rimedio agli attuali deficit in materia di sicurezza. Questo implica anzitutto l'attuazione delle regolamentazioni esistenti, in particolare del pacchetto Erika III e dell'insieme dei regolamenti europei pertinenti in materia di sicurezza marittima, e rende altresì necessari nuovi progressi su certi temi, tra cui il coordinamento degli strumenti di sorveglianza marittima tra le autorità e le organizzazioni competenti, al fine di rendere più precisi, interoperativi e disponibili i dati ottenuti con i diversi strumenti (radar, satelliti ed altri mezzi di controllo a distanza o ravvicinati), particolarmente nelle zone più pericolose o sensibili, e di rafforzare anche il coordinamento degli strumenti di intervento in caso di incidente. Questo implica anche l'approfondimento della dimensione marittima dell'agenda sociale europea, in un contesto in cui il fattore umano è di un'importanza cruciale. Sono pure necessari passi avanti nel campo della compensazione dei danni ecologici, che le attuali regolamentazioni internazionali ed europee non permettono di compensare in modo soddisfacente, nonché nel campo della lotta anti-inquinamento e delle capacità - in mare e a terra, in particolare nei porti - di raccolta e di trattamento delle materie inquinanti e dei rifiuti provenienti dal traffico e dagli incidenti marittimi. Parallelamente, occorre che siano sostenuti dai fondi europei disponibili gli investimenti necessari a permettere un miglior controllo del traffico marittimo, e a garantire in definitiva una maggiore sicurezza, in particolare per mezzo dello sviluppo degli strumenti tecnologici..
- Chiede agli Stati membri dell'Unione Europea di esprimere, con l'appoggio della Commissione Europea, una posizione ambiziosa, forte ed unita, nell'ambito dell'Organizzazione Marittima Internazionale.

## **I - LE REGIONI MARITTIME SOLIDALI**

1. L'incidente del Costa Concordia porta in primo luogo la CRPM ad esprimere il suo dolore e la sua solidarietà nei confronti delle vittime e delle loro famiglie. Sono in corso un'inchiesta e procedure giuridiche che determineranno le responsabilità.
2. Esprime il proprio riconoscimento per la risposta che il Dipartimento della Protezione Civile Italiana, insieme alle autorità locali, le Forze dell'Ordine, le associazioni di volontariato e i cittadini dell'Isola del Giglio hanno saputo dare per trarre in salvo i passeggeri della Costa Concordia e prestare loro assistenza fino al rientro presso le proprie abitazioni.

## **II - LE REGIONI MARITTIME, ATTORI DI PRIMO PIANO**

### **I trasporti e il settore delle crociere marittime. Fonte di crescita per i territori marittimi**

3. Il settore delle crociere marittime, attualmente in forte crescita, rappresenta un vantaggio socio-economico considerevole per la competitività dei territori marittimi dell'Europa. In sinergia con gli sforzi dispiegati a livello europeo e nazionale, le Regioni portano un sostegno molto importante attraverso le loro politiche.

### **Tutti gli incidenti marittimi hanno una portata regionale e politica**

4. Le Regioni marittime sono anche naturalmente molto interessate direttamente, quando il caso si presenta, dagli incidenti marittimi, il cui impatto sul loro territorio è considerevole a molti titoli, che implicano una capacità d'intervento tecnico e di reazione politica forti ed immediate da parte loro.

### **Il far sentire la voce delle Regioni marittime nei dibattiti europei ed internazionali, riguarda la sicurezza marittima.**

5. Le Regioni marittime ed i loro rappresentanti devono essere considerati come partner a pieno titolo dalle istituzioni ed autorità nazionali, europee ed internazionali, nel settore della prevenzione e della risposta agli incidenti marittimi.
6. La CRPM, parallelamente al suo attuale coinvolgimento in un gran numero di iniziative europee nel settore del Mare, sollecita i rappresentanti delle Regioni marittime ad associarsi direttamente e sul lungo termine ai lavori in corso a livello europeo ed internazionale che riguardano la sicurezza delle navi passeggeri.

### **III - LA TENDENZA DELLE NAVI AL GIGANTISMO, FONTE DI PROBLEMI SPECIFICI IN TERMINI DI SICUREZZA**

#### **Continare a garantire un livello massimo di sicurezza**

7. La prosecuzione della forte crescita attuale del settore delle crociere marittime implica il dover garantire un livello di sicurezza massimo ai passeggeri, agli equipaggi, e ai territori che costeggiano le vie di navigazione. Questo implica in particolare l'esistenza di norme di sicurezza adeguate per permettere lo sviluppo di queste attività, e garantire la loro compatibilità sia con le altre attività economiche e sociali legate al mare, che con la protezione e lo sfruttamento sostenibile delle risorse ambientali.
8. Anche se il rischio zero non esiste, l'evoluzione delle norme di sicurezza e degli sforzi specifici intrapresi in questi ultimi anni dai settori interessati è sostanziale, e ha permesso alle attività di trasporto marittimo di raggiungere un livello molto alto di sicurezza. Il mantenimento di questo livello suppone una capacità di adattamento per far fronte alle nuove sfide poste dal continuo sviluppo del settore.

#### **Rispondere alle questioni poste dallo sviluppo di navi sempre più grandi**

9. L'evoluzione del settore navi passeggeri, ed in particolare la tendenza al gigantismo, solleva un insieme di problemi particolari in termini di sicurezza marittima. Il trasporto di un gran numero di persone solleva problematiche particolari, che riguardano ad esempio le procedure di rimorchio, di evacuazione e di salvataggio. Parallelamente, lo sviluppo del traffico delle navi passeggeri di grande dimensione solleva altri problemi, come quello delle zone di navigazione.
10. Queste questioni dovranno trovare risposta a livello nazionale, europeo ed internazionale. Le analisi e i lavori attualmente condotti a livello europeo ed internazionale porteranno dei primi elementi di risposta. Molte di esse (stabilità delle navi, evacuazione, formazione) fanno parte di quelle su cui la Commissione Europea lavora già dal 2010, e che saranno oggetto di proposte da parte sua nel 2012 e 2013<sup>2</sup>.

#### **Definire le zone di navigazione da evitare da parte delle navi passeggeri oppure esigenze specifiche per la navigazione in alcune zone ?**

11. In via generale, si pone la questione di un sistema di controllo e di autorizzazione del traffico simile a quello esistente nel campo della navigazione aerea, al fine di inquadrare più rigorosamente i margini di manovra delle navi.
12. La definizione di zone da evitare per le navi passeggeri di una certa dimensione è un'opzione che potrebbe essere maggiormente utilizzata, in particolare per le zone pericolose, o in prossimità di zone d'interesse da un punto di vista ambientale. Il decreto adottato dal governo italiano, che proibisce alle navi passeggeri di una certa dimensione di avvicinarsi a meno di due miglia nautiche dalle riserve e dai parchi naturali, è un esempio di decisioni di questo tipo. Potrebbe anche essere previsto di delimitare con maggiore precisione la possibilità delle navi passeggeri di una certa dimensione di avvicinarsi ad alcune coste. Poiché l'Unione Europea non ha competenza specifica per intervenire in questo settore, l'adozione di misure in questo senso a livello europeo o internazionale potrebbe essere prevista nel quadro dell'OMI, in collegamento con gli Stati.

#### **Rafforzare i sistemi e le regole del controllo del traffico marittimo ?**

13. La questione del controllo del traffico marittimo, ed in particolare del carattere obbligatorio dei dispositivi di controllo delle navi è da collegare a quella delle zone di navigazione. Il rafforzamento delle norme relative all'attrezzatura ed all'utilizzo obbligatorio di alcuni sistemi di controllo potrebbe essere previsto per facilitare il controllo del traffico da parte delle autorità responsabili della vigilanza di alcune zone.
14. Più in generale, una dimensione da approfondire è quella del rafforzamento dei sistemi di controllo delle strade marittime, il consolidamento dei sistemi di meteo marina arricchiti di dati misurabili a scala locale in collegamento con la cartografia delle zone a rischio o di particolare interesse ambientale.

---

<sup>2</sup> <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/12/st07/st07710.en12.pdf>

## **Rafforzare la formazione dei capitani e degli equipaggi delle navi passeggeri ?**

15. Circa l'80% degli incidenti che si producono nelle acque dell'UE implica un errore umano<sup>3</sup>. Prendere in considerazione il fattore umano, e le sue condizioni di lavoro, sembra cruciale per migliorare la sicurezza marittima.
16. Il rafforzamento della formazione del personale navigante è un'opzione da prevedere, in particolare per quanto riguarda le procedure di evacuazione. In questa prospettiva, le analisi avviate dalle società del settore delle crociere marittime porteranno chiarimenti notevoli. Parallelamente, le riflessioni condotte dalla Commissione Europea con le imprese del settore, relative all'interesse di un approccio volontario, attraverso ad esempio un label europeo e volontari di formazione, potrebbe costituire una via da esplorare, senza escludere la possibilità di misure legislative obbligatorie a livello europeo, se necessario.

## **Quale evoluzione delle navi in termini di stabilità ?**

17. La questione della stabilità delle navi è di un'importanza particolare nel caso delle navi passeggeri, che devono rimanere il più possibile stabili in caso d'incidente, date le difficoltà in caso di evacuazione. La questione della stabilità è attualmente oggetto di riflessioni specifiche a livello europeo ed internazionale, che devono essere incoraggiate.

## **Quale evoluzione delle procedure di evacuazione in caso d'incidente ?**

18. Queste questioni possono rientrare nello stesso tempo in nuove iniziative nell'ambito dell'OIM e dell'Unione Europea. Appaiono fra quelle che riguardano in modo specifico le analisi avviate dall'industria delle crociere marittime.

## **Qual'è la situazione attuale dell'attuazione delle legislazioni europee in materia di sicurezza marittima ?**

19. Alcuni aspetti della sicurezza marittima delle navi passeggeri sono collegati all'attuazione delle norme internazionali, europee e nazionali esistenti, ed in particolare ad alcune norme europee adottate nel quadro del pacchetto ERIKA III. Nel gennaio 2012, solo il 40% degli Stati membri avevano adottato il complesso degli atti di attuazione che avrebbero dovuto già allora essere adottati, e la Commissione Europea aveva già aperto più di 80 procedure contro gli Stati membri inadempienti. La CRPM esprime quindi nuovamente la sua preoccupazione sull'argomento, e chiede oggi alla Commissione Europea di proseguire la sua azione per garantire l'attuazione di queste norme.

## **IV - PER UNA FORTE VOLONTA' EUROPEA IN MATERIA DI SICUREZZA MARITTIMA**

### **La sicurezza delle navi passeggeri, elemento di un approccio globale della sicurezza marittima**

20. La questione delle navi passeggeri tocca molti temi che riguardano la sicurezza marittima. In aggiunta ai punti prima ricordati, sono necessari nuovi progressi su certi temi, tra cui il coordinamento degli strumenti di sorveglianza marittima e di intervento in caso di incidente, la dimensione marittima dell'agenda sociale europea, la compensazione dei danni ecologici e la lotta anti-inquinamento.
21. Sotto il profilo dei problemi sociali, il rafforzamento della qualità delle condizioni di lavoro a bordo deve rimanere un obiettivo permanente. A livello europeo ed internazionale, molte vie sono possibili<sup>4</sup>.
22. Sotto il profilo dei problemi ambientali, la compensazione dei pregiudizi ecologici derivanti da incidenti marittimi rimane una sfida principale. Sarà necessaria una forte evoluzione del diritto europeo ed internazionale per riconoscere questi pregiudizi, facilitare la determinazione delle responsabilità, e permettere una compensazione completa e soddisfacente dei pregiudizi subiti. Le proposte, in corso di negoziato, della Commissione europea, riguardanti le piattaforme petrolifere, costituiscono un progresso potenziale significativo e devono essere considerate come un primo passo.

<sup>3</sup> Su questa questione : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0287:FIN:FR:HTML>

<sup>4</sup> [http://www.crpm.org/pub/agenda/1812\\_note\\_social\\_maritime\\_agenda\\_presentation\\_final\\_fr.pdf](http://www.crpm.org/pub/agenda/1812_note_social_maritime_agenda_presentation_final_fr.pdf)

### **La sicurezza marittima, tema principale dell'agenda marittima europea integrata**

23. In una visuale più ampia, la sicurezza marittima rinvia ad un largo spettro di temi che dipendono da diverse politiche europee. Per la diversità dei temi interessati, e tanto sotto un profilo economico che sociale o ambientale, essa ha titolo a rientrare pienamente nell'ambito dell'approccio marittimo integrato dell'Unione Europea. La CRPM chiede in conseguenza alla Commissione Europea di inserire la sicurezza marittima nel cuore dell'agenda dell'Europa del mare, in particolare nella prospettiva della Conferenza interministeriale sul mare prevista nell'ottobre 2012 sotto Presidenza cipriota.

### **Per una voce europea forte ed unita nell'ambito dell'Organizzazione Marittima Internazionale**

24. Molte delle questioni che riguardano la sicurezza delle navi passeggeri, e più in generale la sicurezza marittima, sono di competenza dell'Organizzazione Marittima Internazionale. È responsabilità dell'Unione Europea e dei suoi Stati membri far sentire una voce nello stesso tempo forte ed unita in questo quadro.