



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 4.12.2002
COM(2002) 720 definitivo

2002/0075 (COD)

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998,
relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri**

(presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250,
paragrafo 2 del trattato CE)

RELAZIONE

Nella sessione plenaria del 7 novembre 2002 il Parlamento europeo ha approvato, con un certo numero di emendamenti, la proposta della Commissione di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri [COM(2002) 158-3, 2002/0075 (COD)].

Il Parlamento europeo condivide in gran parte gli elementi costitutivi della proposta della Commissione; tuttavia, ha presentato una serie di emendamenti sulla base dei quali la Commissione propone ora di inserire alcune modifiche al suo testo originario.

Gran parte degli emendamenti proposti dal Parlamento europeo sono in sostanza chiarimenti e miglioramenti del testo della proposta originaria; altri migliorano il testo della proposta ovvero ne rendono più stringenti alcune disposizioni. Un emendamento è stato motivato dal PE con riferimento al principio di sussidiarietà. La Commissione ha recepito tutti gli emendamenti nella presente proposta modificata. Essi riguardano principalmente i seguenti aspetti:

- L'inserimento di un nuovo considerando in cui si chiarisce che il calendario per l'introduzione dei requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro esistenti (previsto al nuovo articolo 6 bis, paragrafo 2) lascia impregiudicato l'obbligo per gli Stati membri aderenti all'Accordo di Stoccolma di rispettare i requisiti specifici di stabilità.
- L'aggiunta di due nuove definizioni all'articolo 2 della direttiva. Nella prima si chiarisce il significato del termine "nave passeggeri ro-ro" in linea con la definizione SOLAS quale figura nell'allegato I della direttiva; la seconda riguarda il termine "età" di una nave, allineandola a quella già recepita nella vigente normativa comunitaria¹.
- Un adeguamento della definizione di "persone a mobilità ridotta", per renderla più breve e più specificamente mirata al trasporto di passeggeri via mare.
- Chiarimenti nel nuovo articolo 6 bis, in relazione ai requisiti specifici di stabilità per le navi passeggeri ro-ro adibite alle rotte interne in modo da istituire riferimenti diretti ai pertinenti articoli della nuova direttiva sui requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri.
- La soppressione della norma in tema di armonizzazione dei requisiti di stabilità per le navi passeggeri ro-ro che operano in prossimità della costa (classi C e D) costruite anteriormente all'1/10/2004 che sono attualmente soggette a requisiti nazionali equivalenti a quelli di SOLAS. Il Parlamento europeo ha sottolineato il fatto che le disposizioni oggi in vigore hanno il vantaggio di tener conto della natura eminentemente locale del servizio espletato da queste navi. La Commissione ha accettato tale posizione in quanto compromesso politico.

¹ La stessa definizione ricorre nel regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 417/2002, del 18 febbraio 2002, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere a scafo singolo e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94; GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1.

- Un'aggiunta al nuovo articolo 6 *ter* relativo all'accessibilità e ai requisiti di sicurezza a bordo per le persone a mobilità ridotta, allo scopo di precisare che questi requisiti si applicano ai mezzi di trasporto pubblico. Alcune modifiche sono state altresì introdotte nello stesso articolo per quanto attiene le date entro le quali gli Stati membri dovranno riferire alla Commissione in merito all'attuazione delle misure comunitarie.
- Miglioramenti al testo del nuovo allegato III (orientamenti), con specifico riferimento alle raccomandazioni dell'IMO per gli anziani e i disabili ed alcune integrazioni testuali a favore dei passeggeri con disturbi sensoriali.
- Modifica della data di recepimento della direttiva, il cui termine è adesso fissato a 18 mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento.

In considerazione di quanto sopra esposto e in ottemperanza all'articolo 250, paragrafo 2, la Commissione modifica di conseguenza la propria proposta originaria.

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998,
relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione²,

visto il parere del Comitato economico e sociale³,

visto il parere del Comitato delle regioni⁴,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁵,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri⁶ prevede un livello di sicurezza uniforme per persone e beni sulle navi e sulle unità veloci nuove ed esistenti, quando entrambe le categorie di navi e unità veloci sono adibite a servizi nazionali e stabilisce le procedure di negoziato a livello internazionale per l'armonizzazione delle norme in materia di navi da passeggeri adibite a servizi internazionali.
- (2) La definizione di tratto di mare è essenziale per l'applicazione della direttiva 98/18/CE alle diverse categorie di navi da passeggeri. Detta direttiva prevede una procedura di pubblicazione dell'elenco dei tratti di mare che si è rivelata di difficile attuazione, donde la necessità di stabilire una procedura funzionale e trasparente, che permetta di controllare effettivamente l'attuazione della direttiva.
- (3) Per armonizzare il livello di sicurezza delle navi da passeggeri nella Comunità, è opportuno sopprimere la deroga concessa alla Grecia circa il calendario di applicazione dei requisiti di sicurezza.

² GU C ... del ..., pag. ...

³ GU C ... del ..., pag. ...

⁴ GU C ... del ..., pag. ...

⁵ GU C ... del ..., pag. ...

⁶ GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1.

- (4) La direttiva [yyyy/xx/CE] sui requisiti specifici di stabilità per le navi da passeggeri ro-ro⁷ introduce requisiti di stabilità più rigorosi per le navi da passeggeri ro-ro adibite a servizi internazionali da e per i porti comunitari; tali misure più rigorose devono essere applicate anche alle navi adibite a servizi nazionali in pari condizioni di mare. La mancata applicazione di tali requisiti di stabilità comporta il ritiro progressivo dal servizio delle navi da passeggeri ro-ro dopo un certo numero di anni di servizio.
- (4a) In considerazione delle modifiche strutturali che potrebbe rendersi necessario apportare alle navi ro-ro da passeggeri per conformarle ai requisiti specifici di stabilità, i requisiti stessi saranno applicati progressivamente, in modo da lasciare alle industrie del settore un lasso di tempo sufficiente per conformarvisi; a tale scopo deve essere fissato un calendario in base al quale scaglionare la loro progressiva applicazione alle navi esistenti. Questo calendario non deve incidere sull'applicazione dei requisiti specifici di stabilità da parte degli Stati aderenti all'Accordo di Stoccolma.**
- (5) È necessario tener conto, in maniera rapida e flessibile, delle modifiche apportate ai pertinenti strumenti internazionali come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni dell'OMI (Organizzazione marittima internazionale).
- (6) In virtù della direttiva 98/18/CE, il Codice internazionale di sicurezza per le unità veloci contenuto nella risoluzione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO (*Maritime Safety Committee* - MSC 36 (63)) del 20 maggio 1994 si applica a tutte le unità veloci che effettuano servizi nazionali. L'OMI ha adottato un nuovo codice per le unità veloci (2000 HSC Code - *International Code for Safety for High Speed Craft, 2000*), contenuto nella risoluzione MSC-97(73) del comitato per la sicurezza marittima dell'OMI, del 5 dicembre 2000, che si applica a tutte le unità veloci costruite a partire dal 1° luglio 2002 compreso. La direttiva 98/18/CE deve poter essere aggiornata in modo flessibile, in modo da applicare anche alle unità veloci adibite a servizi nazionali gli sviluppi intervenuti a livello internazionale.
- (7) È importante tener conto del livello di sicurezza e accessibilità da garantire alle persone a mobilità ridotta che viaggiano su navi da passeggeri e unità veloci adibite a servizi nazionali negli Stati membri.
- (8) La direttiva 98/18/CE deve pertanto essere modificata in conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 98/18/CE è modificata come segue.

- 1) All'articolo 2 è sono aggiuntæ ~~la~~ le seguente*i* lettera*e*:

"e bis) "nave ro-ro da passeggeri": una nave che trasporti più di 12 passeggeri e disponga di locali di carico ro-ro o di locali di categoria speciale, quali definiti nel regolamento II-2/A/2 contenuto nell'allegato;"

⁷ GU L ... del ..., pag. ...

"h bis) "età": l'età della nave espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;"

"(w) ~~"persone a mobilità ridotta": tutte le persone che hanno~~ **chiunque abbia una particolare** difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, **compresi gli anziani,** ~~segnatamente i disabili, comprese le persone con disturbi sensoriali e mentali e quanti impiegano sedie a rotelle, persone con difficoltà motorie, persone di bassa statura, persone con bagagli pesanti, anziani, le gestanti, persone con carrelli della spesa e persone con~~ **chi accompagna** bambini **piccoli** a seguito (anche nei passeggi)."

2) L'articolo 4, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente.

"2. Ciascuno Stato membro:

(a) elabora e, **se necessario,** aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione, che delimitano le zone nelle quali le classi di navi possono operare tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo specifico, applicando i criteri di cui al paragrafo 1;

b) pubblica tale elenco in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima;

c) notifica alla Commissione dove si trovano tali informazioni e la informa quando sono apportate modifiche all'elenco."

3) Sono aggiunti gli articoli 6 bis e 6 ter.

"Articolo 6 bis

Requisiti di stabilità e ritiro dal servizio progressivo delle navi ro-ro da passeggeri

1. Tutte le navi ro-ro da passeggeri di classe A, B, C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione, alla data del 1° ottobre 2004 o successivamente devono essere conformi **alle disposizioni degli articoli 6, 8 e 9** della direttiva [yyyy/xx/CE] **relativa** ai requisiti specifici di stabilità **per le navi ro-ro da passeggeri.** ~~stabiliti dalla direttiva [yyyy/xx/CE].~~

2. Tutte le navi ro-ro da passeggeri delle classi A e B la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004 devono essere conformi ai requisiti specifici di stabilità previsti dalla **alle disposizioni degli articoli 6, 8 e 9 della** direttiva [yyyy/xx/CE] **relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri** entro il 1° ottobre 2010, tranne se esse sono state ritirate dal servizio a tale data o a una data successiva alla quale aggiungono 30 anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ~~gennaio~~ **ottobre** 2015.

3. ~~Tutte le navi ro-ro da passeggeri di classe C e D la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione, anteriormente al 1° ottobre 2004 devono essere conformi al disposto del paragrafo II 1/B/8 dell'allegato I entro il 1° ottobre 2010, tranne se esse sono state ritirate dal servizio a tale data o a una data successiva alla quale raggiungono 30 anni di età, ma comunque non più tardi del 1° gennaio 2015."~~

"Articolo 6 ter

Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta

1. Gli Stati membri ~~adottano~~, **provvedono affinché vengano adottate, ove possibile** sulla base degli orientamenti di cui all'allegato III, le opportune misure affinché i passeggeri a mobilità ridotta possano accedere in modo sicuro a tutte le navi da passeggeri di classe A, B, C e D ed a tutte le unità veloci **utilizzate per il trasporto pubblico** la cui chiglia sia stata impostata o si trovi a un equivalente stadio di costruzione alla data del 1° ottobre 2004 o una data successiva.
2. Gli Stati membri consultano e cooperano con le associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta, in merito all'attuazione degli orientamenti contenuti nell'allegato III.
3. Per le modifiche alle navi da passeggeri di classe A, B, C e D e alle unità veloci **utilizzate per il trasporto pubblico** la cui chiglia sia stata impostata, o si trovi a un equivalente stadio di costruzione, anteriormente al 1° ottobre 2004, gli Stati membri applicano gli orientamenti di cui all'allegato III nei limiti di quanto è economicamente ragionevole e possibile.

Gli Stati membri elaborano un piano di azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti a tali navi ~~ed unità esistenti che operano sul loro territorio~~. Essi comunicano tale piano di azione alla Commissione **entro 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva**.

4. Gli Stati membri informano la Commissione in merito all'applicazione del presente articolo a tutte le navi da passeggeri di cui al paragrafo 1, alle navi da passeggeri di cui al paragrafo 3 autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri e a tutte le unità veloci ~~entro il 1° ottobre 2007~~ **entro 36 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva**."

- 4) L'articolo 8 è modificato come segue:

(a) alla lettera a) è inserito il seguente sottopunto:

"e

- iii) le disposizioni relative al Codice per le unità veloci, e successive modificazioni, cui si fa riferimento negli articoli 4, paragrafo 3, 6, paragrafo 4, 10, paragrafo 3 e 11, paragrafo 3."

(b) è aggiunta la seguente lettera c):

"c) Gli allegati II e III possono essere modificati per migliorare le specifiche tecniche alla luce dell'esperienza."

- 5) È aggiunto l'allegato III, figurante in allegato.

Articolo 2

La lettera g) dell'articolo 6, paragrafo 3 della direttiva 98/18/CE è soppressa a decorrere dal 1° gennaio 2005.

Articolo 3

Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ~~e non oltre il 1° gennaio 2004~~ **18 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva**. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali misure, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 4

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

"Allegato III: Orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e delle unità veloci per le persone a mobilità ridotta

(previsto dall'articolo 6 ter)

Nell'applicare gli orientamenti di cui al presente allegato, gli Stati membri si basano sulla circolare MSC/735 del 24 giugno 1996 dell'Organizzazione marittima internazionale intitolata "Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons needs" (Raccomandazioni per la progettazione e il funzionamento delle navi passeggeri al fine di rispondere alle necessità degli anziani e dei disabili).

1 Accesso alla nave

Le navi devono essere costruite ed attrezzate in modo tale da permettere alle persone a mobilità ridotta di compiere le operazioni di imbarco e sbarco facilmente e in tutta sicurezza, **nonché di permettere loro l'accesso ai diversi ponti della nave**, sia autonomamente sia mediante rampe o ascensori. Indicazioni su tale accesso devono essere apposte negli altri punti di accesso alla nave e in altre opportune zone in tutta la nave.

2 Cartelli indicatori

I cartelli indicatori apposti nella nave per informare i passeggeri devono essere collocati in modo da risultare visibili e facilmente leggibili da persone a mobilità ridotta, **comprese le persone con disabilità sensoriali**, e posizionati in punti chiave.

3 Mezzi per comunicare messaggi

L'operatore deve disporre, a bordo della nave, di mezzi per trasmettere sia visualmente che oralmente a tutte le persone che presentano forme diverse di mobilità ridotta annunci concernenti, ad esempio, ritardi, cambi di programma e servizi di bordo.

4 Segnali di allarme

Il sistema di allarme deve essere progettato in modo da allertare e da poter essere azionato da tutti i passeggeri a mobilità ridotta, comprese le persone con disabilità sensoriali e quelle con disturbi dell'apprendimento. Devono essere disponibili pulsanti di allarme e di chiamata che devono essere accessibili ai passeggeri a mobilità ridotta.

5. Requisiti supplementari per assicurare la mobilità all'interno della nave

Corrimani, corridoi e passaggi, porte ed accessi devono essere realizzati in modo tale da permettere il passaggio di una persona su sedia a rotelle. Ascensori, ponti garage, locali passeggeri, alloggi e servizi igienici devono essere progettati in modo da essere accessibili in maniera ragionevole e proporzionata, per le persone a mobilità ridotta."