



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25.03.2002  
COM(2002) 158 definitivo

2002/0074 (COD)  
2002/0075 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE**

**sul miglioramento della sicurezza delle navi da passeggeri nella Comunità**

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**concernente specifici requisiti di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri**

Proposta 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**

(presentate dalla Commissione)

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

### sul miglioramento della sicurezza delle navi da passeggeri nella Comunità

#### 1. INTRODUZIONE GENERALE

In linea con gli obiettivi politici delineati nel Libro bianco sulla politica dei trasporti<sup>1</sup>, la Commissione propone nella presente comunicazione una serie di provvedimenti volti a migliorare la normativa comunitaria vigente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri. Fra i provvedimenti figurano una proposta relativa ai requisiti specifici di stabilità per i traghetti ro-ro e una modifica della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. La comunicazione presenta anche la posizione della Commissione sul regime di responsabilità per i vettori marittimi di passeggeri e sulla revisione in corso della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli adottata dall'IMO.

Nella comunicazione del 1993 relativa ad una politica comune sulla sicurezza dei mari<sup>2</sup>, la Commissione evidenziava la necessità di adottare provvedimenti per migliorare ed armonizzare il regime di sicurezza applicabile alle navi da passeggeri. I tragici incidenti che hanno coinvolto navi da passeggeri nelle acque dell'UE hanno accresciuto l'esigenza di provvedimenti in questo settore<sup>3</sup>. Nell'arco di pochi anni la Comunità ha avviato un'importante opera di rafforzamento della propria normativa in materia di sicurezza delle navi da passeggeri: in particolare, ha elaborato quattro nuovi strumenti comunitari per garantire disposizioni di sicurezza eque su tutte le navi da passeggeri nella Comunità<sup>4</sup>, speciali requisiti per i servizi svolti da traghetti ro-ro<sup>5</sup>, informazioni più precise sui passeggeri a bordo delle navi<sup>6</sup> ed una rapida attuazione del Codice ISM (*International Safety Management*) sulle navi da passeggeri<sup>7</sup>.

L'attuazione di questi provvedimenti e la valutazione della loro efficacia ha evidenziato talune carenze, confermando il parziale raggiungimento dell'obiettivo di armonizzare le norme riguardanti tutte le navi da passeggeri in entrata o in uscita da un porto comunitario.

---

<sup>1</sup> Libro bianco "La politica dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", COM(2001) 370 del 12.9.2001. Le priorità delineate nel presente documento comprendono i costanti miglioramenti della sicurezza della navigazione, il miglioramento del trasporto dei cittadini e dei relativi diritti in qualità di passeggeri nei differenti modi di trasporto.

<sup>2</sup> Comunicazione della Commissione "Una politica comune sulla sicurezza dei mari", COM(93) 66 del 24.2.1993.

<sup>3</sup> Cfr. ad es. la risoluzione del Consiglio, del 22 dicembre 1994, in materia di sicurezza dei traghetti ro-ro, GU C 379 del 31.12.1994.

<sup>4</sup> Direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1.

<sup>5</sup> Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

<sup>6</sup> Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri, GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35.

<sup>7</sup> Regolamento (CE) n. 3051/95, dell'8 dicembre 1995, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off (traghetti ro-ro), GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14, modificata dal regolamento (CE) n. 179/98 della Commissione, del 23 gennaio 1998, GU L 19 del 24.1.1998, pag. 35.

Quando la più recente tragedia europea che ha coinvolto in Grecia un traghetto passeggeri, l'*Express Samina*, ha messo in luce la necessità di aumentare l'impegno degli Stati membri e della Commissione per evitare il ripetersi di simili incidenti, era già in atto un processo di valutazione del regime di sicurezza per i passeggeri allo scopo di proporre il miglioramento.

La Commissione segue inoltre con attenzione i progressi nella costruzione delle navi da passeggeri, con particolare riguardo alla sempre maggiore dimensione delle unità (fino a 150 000 tonnellate) e della relativa capacità di trasporto (fino a 5 000 persone fra passeggeri ed equipaggio). Sono state sollevate alcune obiezioni sull'adeguatezza degli standard di sicurezza strutturali e funzionali attualmente applicati alle navi da passeggeri di grandi dimensioni. L'IMO sta esaminando gli aspetti tecnici e, sulla base dei risultati di tale lavoro e della successiva analisi a livello comunitario, la Commissione proporrà nella seconda metà del 2002 ulteriori iniziative finalizzate alla sicurezza attiva e passiva delle navi da passeggeri.

## **2. REQUISITI ARMONIZZATI DI STABILITÀ PER LE NAVI DA PASSEGGERI RO-RO DIRETTE A O PROVENIENTI DA PORTI COMUNITARI**

### **2.1. Antecedenti**

La stabilità delle navi da passeggeri in seguito ad una collisione è estremamente importante per la sicurezza delle navi da passeggeri ro-ro: più a lungo una nave rimane a galla in caso di grave danno, più efficaci risulteranno l'evacuazione dei passeggeri e dell'equipaggio e le operazioni di ricerca e di salvataggio. Tale considerazione assume via via importanza maggiore in rapporto alla crescente dimensione delle navi ro-ro in servizio fra i porti comunitari e al numero sempre maggiore di passeggeri e di componenti l'equipaggio trasportati. È indubbio che uno dei principali pericoli per una nave ro-ro dotata di ponte garage riguarda l'allagamento di tale ponte.

A livello internazionale, lo standard principale che disciplina la stabilità delle navi da passeggeri ro-ro è il cosiddetto standard SOLAS 90, che tratta indirettamente l'effetto dell'allagamento del ponte garage con mare moderato e con un'altezza d'onda significativa di circa 1,5 metri<sup>8</sup>. Tale standard si applica anche al traffico nazionale, ai sensi della direttiva 98/18/CE.

Nel febbraio 1996, dopo il disastro dell'*Estonia* nel Mar Baltico, otto Stati europei (Danimarca, Finlandia, Germania, Irlanda, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Regno Unito) hanno sottoscritto il cosiddetto Accordo di Stoccolma<sup>9</sup>, che introduce requisiti specifici di stabilità per le navi da passeggeri ro-ro. L'assunto principale dell'Accordo di Stoccolma è che una nave debba essere progettata per resistere al capovolgimento anche quando una determinata quantità di acqua si è introdotta sul ponte ro-ro. I requisiti tecnici dell'accordo vanno oltre quelli stabiliti dagli standard della Convenzione SOLAS 90 in quanto aumentano la sopravvivenza delle navi in condizioni di mare più severe, adeguando i requisiti SOLAS

---

<sup>8</sup> Inoltre, la direttiva 1999/35/CE relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri, all'articolo 4, paragrafo 1, lettera e) stabilisce che i traghetti ro-ro siano conformi alle prescrizioni specifiche di stabilità adottate a livello regionale, quando operano nella regione disciplinata da tali norme.

<sup>9</sup> Accordo relativo ai requisiti specifici di stabilità per le navi da passeggeri ro-ro che effettuano traffico internazionale programmati fra, verso e da porti specifici nell'Europa nordoccidentale e nel Mar Baltico; allegato alla lettera circolare dell'IMO n. 1891 del 29 aprile 1996.

per tener conto anche dell'effetto dell'acqua che potrebbe accumularsi sul ponte ro-ro in seguito ad avaria.

I requisiti di stabilità si applicano, indipendentemente dalla bandiera, a tutte le navi da passeggeri ro-ro che effettuano traffico internazionale regolarmente programmati per il trasporto di passeggeri provenienti da o diretti a porti specifici dell'area soggetta a tali requisiti. Inoltre, tutte le Parti aderenti all'Accordo di Stoccolma hanno attualmente esteso l'applicazione dell'accordo ai viaggi nazionali equivalenti.

## **2.2. La posizione della Commissione**

Alla conclusione della Conferenza diplomatica durante la quale è stato adottato l'Accordo di Stoccolma, la Commissione ha dichiarato di prendere atto dell'accordo e ha espresso il parere secondo cui tutte le navi da passeggeri ro-ro che operano in condizioni analoghe debbano garantire il medesimo livello di sicurezza. Considerando che l'accordo non è applicabile in altre parti della Comunità, la Commissione ha annunciato l'intenzione di analizzare le condizioni locali in cui prevalentemente i traghetti ro-ro operano nelle acque europee e di valutare gli effetti dell'applicazione dell'Accordo di Stoccolma nella regione di competenza. In conclusione, la Commissione ha dichiarato che alla luce di tali valutazioni avrebbe deciso sull'opportunità di ulteriori iniziative.

Dando seguito all'impegno preso, la Commissione ha valutato la portata e l'effetto dell'applicazione dell'Accordo di Stoccolma sui requisiti specifici di stabilità per le navi da passeggeri ro-ro e l'opportunità di estenderne il campo d'applicazione alle acque europee attualmente non coperte. La valutazione è stata completata nel 2001 e le principali conclusioni, basate sulle indicazioni provenienti da fonti diverse e comprendenti uno studio specifico commissionato dalla Commissione, possono essere così sintetizzate:

- L'altezza delle onde nel Mediterraneo è analoga a quella delle onde del Mar Baltico, mentre l'altezza delle onde dell'Atlantico orientale (la costa atlantica di Francia, Spagna e Portogallo) è analoga a quella delle onde del Mare del Nord e del Canale della Manica. Gli indici di visibilità e di temperatura dell'acqua sono in genere più favorevoli nel Mediterraneo rispetto all'area coperta dall'Accordo di Stoccolma, mentre le onde tendono ad essere più elevate nel Mediterraneo. In conclusione, l'altezza delle onde nelle acque dell'Europa meridionale è paragonabile a quella dell'Europa settentrionale.
- L'attuazione dell'Accordo di Stoccolma non ha avuto ripercussioni negative per l'industria e per i governi contraenti. Un numero significativo di navi non ha necessitato di alcun lavoro di adeguamento. Il 69% di tutte le 140 navi interessate è stato sottoposto a lavori di adeguamento per importi complessivamente inferiori ad un milione di euro. Il costo totale stimato dei lavori di adeguamento era di circa 85 milioni di euro, ma la quota principale riguardava anzitutto la conformità agli standard SOLAS 90 e non la conformità all'Accordo di Stoccolma in quanto tale.
- Il costo dei lavori di adeguamento della flotta dell'Europa meridionale per conformarsi alle disposizioni dell'Accordo di Stoccolma è assimilabile a quello dei lavori di adeguamento alle regole SOLAS 90. Poiché la piena conformità alle regole SOLAS deve in ogni caso essere raggiunta nei prossimi anni sulla base del calendario IMO (traffico internazionale) e della direttiva 98/18/CE (traffico all'interno dell'UE), l'industria dovrebbe aver già previsto la necessità di investire nell'adeguamento delle navi interessate.

- L'applicazione dei requisiti supplementari dell'Accordo di Stoccolma alle navi dell'Europa meridionale dovrebbe assicurare l'uniformità dei requisiti di stabilità in tutta l'UE ed un maggior livello di sicurezza nella Comunità.

Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene che per i requisiti di stabilità delle navi ro-ro in avaria, la distinzione nord-sud (standard dell'Accordo di Stoccolma a nord e standard SOLAS 90 a sud) non sia giustificata né in base ai parametri di sicurezza, né per motivazioni d'ordine tecnico-economico. La Commissione propone pertanto una direttiva che applichi i requisiti specifici di stabilità dell'Accordo di Stoccolma a tutte le navi ro-ro da passeggeri che operano su rotte internazionali nell'UE. Tale iniziativa ha il vantaggio di migliorare la sicurezza delle navi da passeggeri nella Comunità e di uniformare la normativa che disciplina le navi da passeggeri che operano su rotte internazionali. La proposta è riportata nell'allegato I alla presente comunicazione.

Tenuto conto del fatto che le condizioni in cui operano le navi ro-ro da passeggeri sulle rotte nazionali negli Stati membri sono spesso simili a quelle che caratterizzano i viaggi internazionali, la Commissione propone inoltre di rivedere la direttiva 98/18/CE al fine di adottare le stesse norme di stabilità, o norme analoghe, anche per le navi ro-ro che operano su rotte nazionali.

### **3. REVISIONE DELLA DIRETTIVA 98/18/CE DEL CONSIGLIO, DEL 17 MARZO 1998, RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI E NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA PASSEGGERI**

#### **3.1. Introduzione**

La direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>10</sup> è relativamente recente, ma sono già emersi alcuni problemi di attuazione. La Commissione ritiene pertanto opportuno proporre la modifica, approfondendo talune parti e semplificando alcune norme in essa contenute. La proposta è riportata nell'allegato 2 alla presente comunicazione e comprende le seguenti modifiche.

#### **3.2. Pubblicazione dell'elenco dei tratti di mare (articolo 4, paragrafo 2)**

L'articolo 4 della direttiva 98/18/CE definisce i tratti di mare suddividendoli in categorie per limitare il campo di applicazione del traffico per le diverse categorie di navi. Il paragrafo 2 dell'articolo stabilisce che gli Stati membri notificano alla Commissione con una procedura specifica l'elenco dei tratti di mare. Tale elenco è pubblicato nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee, previa approvazione della Commissione, assistita dal Comitato.

L'attuazione di questo articolo ha evidenziato taluni problemi: alcuni di natura giuridica in quanto gli Stati membri hanno interpretato il significato dell'articolo in modo assai difforme. Si sono inoltre registrati gravi ritardi nella notifica dei tratti di mare. A livello più strettamente tecnico, il formato adottato da taluni Stati membri per la presentazione dell'elenco dei tratti di mare non è idoneo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale: poiché la classificazione dei tratti di mare è un aspetto fondamentale per l'effettiva attuazione della direttiva nel suo complesso, tali difetti devono essere corretti.

Per la notifica e la pubblicazione dell'elenco dei tratti di mare, la Commissione propone una nuova procedura basata su Internet, più chiara e semplice e nel contempo in grado di garantire

---

<sup>10</sup> GUL 144 del 15.5.1998, pag. 1.

una maggiore trasparenza del sistema in quanto l'informazione risulterebbe più facilmente accessibile a tutte le parti interessate.

### **3.3. Deroga per la Grecia**

L'articolo 6, paragrafo 3, lettera g) prevede una deroga per le navi esistenti di classe A o di classe B che operano in Grecia. Tale deroga esonera queste navi dal rispetto dei requisiti di sicurezza previsti dalla direttiva fino all'età di 35 anni, mentre le altre navi, a partire dal 2007, sono tenute a conformarsi alla presente direttiva ad un'età notevolmente inferiore.

Ai fini della suddetta deroga e per la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale, la Grecia ha dovuto notificare alla Commissione i dati relativi a tutte le navi di questo tipo. L'elenco è stato pubblicato con decisione della Commissione del 24.6.1999<sup>11</sup> e ha evidenziato come soltanto un numero assai limitato di navi fosse interessato dalla deroga. Oltre alla scarsa rilevanza pratica della deroga, il suo significato politico si è notevolmente ridotto: per tali ragioni, la Commissione propone di abrogare la clausola derogatoria per le navi da passeggeri che operano in acque greche a partire dall'1.1.2005.

### **3.4. Codice per le unità veloci (Codice HSC 2000)**

Attualmente la direttiva 98/18/CE applica integralmente il Codice per le unità veloci (*High Speed Craft Code* - Codice HSC)<sup>12</sup> a tutte le unità veloci in servizio interno. Successivamente all'adozione della direttiva è stato elaborato un codice aggiuntivo per le navi di nuova costruzione: il nuovo codice, l'HSC 2000, è stato adottato il 5 dicembre 2000 e si applica a tutte le navi di nuova costruzione la cui chiglia sia stata impostata o che si trovino ad un equivalente stadio di costruzione a partire dal 1° luglio 2002<sup>13</sup>. L'HSC 2000 non sostituisce il codice precedente valido per le unità veloci esistenti, ma si applica soltanto alle navi di nuova costruzione.

Per tener conto di tali sviluppi a livello internazionale, la Commissione propone di modificare la direttiva 98/18/CE in modo da rendere applicabile il Codice HSC 2000 mediante modifiche della direttiva elaborate secondo la procedura di comitato. Ciò richiede una modifica dell'articolo 8, lettera a) della direttiva e assicurerebbe uno stesso metodo flessibile per modificare la direttiva in funzione dell'evoluzione della legislazione internazionale sia per le navi da passeggeri che per il Codice per le unità veloci, cosa che attualmente non avviene.

### **3.5. Requisiti di stabilità ed eliminazione progressiva delle navi da passeggeri ro-ro**

La prima proposta legislativa della presente comunicazione sulla sicurezza delle navi da passeggeri introduce requisiti specifici di stabilità per le navi da passeggeri ro-ro in servizio su rotte internazionali da e per porti dell'UE da adottare entro e non oltre il 1° ottobre 2010. Per garantire un coerente ed elevato livello di sicurezza nel traffico internazionale e in quello nazionale, le modifiche alla direttiva 98/18/CE propongono di applicare detti requisiti di stabilità, o requisiti equivalenti, alle navi ro-ro in servizio interno.

---

<sup>11</sup> GUL 180 del 24.6.1999, pag. 5.

<sup>12</sup> "International Code for Safety of High Speed Craft" (Codice internazionale per la sicurezza delle unità veloci), risoluzione IMO MSC 36(63) del 20 maggio 1994.

<sup>13</sup> "International Code for Safety of High Speed Craft, 2000" (Codice internazionale per la sicurezza delle unità veloci, 2000 (Codice HSC 2000)), risoluzione IMO MSC 97(73) del 5 dicembre 2000.

Affinché le navi da passeggeri ro-ro che operano in tratti di mare diversi, ma caratterizzati dalle medesime condizioni rispettino i requisiti di stabilità, la Commissione propone di applicare i requisiti specifici di stabilità a tutte le navi ro-ro da passeggeri nuove di classe A, B e C a partire dal 1° ottobre 2004. L'applicazione dei requisiti specifici alle navi nuove di classe D non è invece giustificata, in considerazione delle ben precise condizioni operative in cui tali navi sono autorizzate ad operare. Tuttavia, considerando le difficoltà connesse all'adeguamento delle navi esistenti delle classi A e B, la Commissione propone di introdurre in alternativa la possibilità di eliminare progressivamente tali unità all'età di 30 anni se non rispettano i requisiti specifici di stabilità. La stessa possibilità di eliminazione progressiva va prevista anche per le navi ro-ro da passeggeri esistenti delle classi C e D che non rispettano i requisiti di cui al paragrafo II-1/B/8 dell'allegato I della direttiva; ciò presuppone il rispetto di tutti i requisiti di stabilità previsti dalla convenzione SOLAS 90 (un obbligo che esse non sono attualmente tenute a rispettare).

I requisiti/opzioni per le navi ro-ro che operano nei 4 tratti di mare interni (classi A, B, C e D) sono sintetizzati nella seguente tabella:

<b><u>Classe della nave</u></b>	<b><u>Requisiti di stabilità</u></b>	<b><u>Misure transitorie per le navi esistenti</u></b>
Navi ro-ro nuove di classe A, B e C, costruite a partire dal 1° ottobre 2004 compreso	Si applicano le medesime norme valide per le navi adibite a traffico internazionale. Introduzione dei requisiti specifici di stabilità (Accordo di Stoccolma).	
Navi ro-ro nuove di classe D	Si applicano i requisiti di stabilità SOLAS 90 (Allegato I/II-1/B/8).	
Navi ro-ro esistenti di classe A e B, costruite prima del 1° ottobre 2004.	Si applicano le medesime norme valide per le navi adibite a traffico internazionale. Introduzione dei requisiti specifici di stabilità (Accordo di Stoccolma) entro il 1° ottobre 2010.	In caso di mancata conformità entro il 1° ottobre 2010, progressiva eliminazione al raggiungimento dei 30 anni di età e comunque entro il 1° gennaio 2015.
Navi ro-ro esistenti di classe C e D, costruite prima del 1° ottobre 2004.	Introduzione dei requisiti di stabilità SOLAS 90 (Allegato I/II-1/B/8) entro il 1° ottobre 2010.	In caso di mancata conformità entro il 1° ottobre 2010, progressiva eliminazione al raggiungimento dei 30 anni di età e comunque entro il 1° gennaio 2015.

### **3.6. Requisiti di sicurezza per i passeggeri a mobilità ridotta**

L'evoluzione demografica nell'Unione europea evidenzia l'invecchiamento della popolazione: una parte sempre più ampia della società e di conseguenza un sempre più ampio gruppo di potenziali consumatori di servizi di trasporto avrà in futuro una qualche forma di mobilità ridotta, dovuta all'età avanzata o a disabilità. È pertanto sempre più importante rendere le navi da passeggeri adibite a servizi interni sicure ed accessibili alle persone a

mobilità ridotta<sup>14</sup>, considerando che il numero delle persone che beneficiano direttamente di una maggiore accessibilità può raggiungere il 30% della popolazione. Progettare navi per ogni tipo di passeggeri, compresi quelli a mobilità ridotta, significa anche rendere le navi più sicure e più accoglienti.

Il Libro bianco della Commissione europea intitolato “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” afferma che “Il successo dell’intermodalità presuppone ovviamente un accesso agevolato a tutti i modi di trasporto. In questo contesto è importante tener conto delle difficoltà registrate dalle persone a mobilità ridotta che si servono dei trasporti in comune per le quali il passaggio da un modo all’altro rappresenta talvolta un serio ostacolo”<sup>15</sup>. L’articolo 13 del trattato CE invoca provvedimenti volti a contrastare la discriminazione su basi quali, fra le altre, la disabilità e l’età; una recente normativa comunitaria ed altre proposte della Commissione<sup>16</sup> considerano l’accesso delle persone a mobilità ridotta un requisito per l’esercizio.

Esempi di barriere sulle navi da passeggeri che ostacolano le persone a mobilità ridotta sono: l’accesso fisico durante l’imbarco, lo spostamento da e verso il ponte garage, l’accesso ai servizi di bordo, la mancanza di accesso alle informazioni di sicurezza (vie di fuga, avvisi di emergenza) e l’accesso alle aree comuni.

La Commissione propone di integrare la direttiva con un nuovo articolo relativo ai requisiti di sicurezza per i passeggeri a mobilità ridotta e con un allegato aggiuntivo comprendente linee guida a tale scopo. Detti requisiti di sicurezza riguardano tutte le classi di navi, sia quelle nuove che quelle esistenti, benché le soluzioni varieranno in funzione della dimensione e del tipo di nave. Conformemente al principio di sussidiarietà, l’elaborazione di requisiti tecnici specifici dovrebbe spettare agli Stati membri. È fondamentale che gli Stati membri consultino le organizzazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta. Benché si pensi che il tener conto delle linee guida sulla sicurezza nella fase di progettazione non implichi costi aggiuntivi significativi, nel nuovo articolo proposto si riconosce che l’adeguamento delle navi esistenti può essere oneroso: la direttiva prevede pertanto una misura di salvaguardia relativa agli adeguamenti che impongono un carico economico non ragionevole al proprietario della nave. In tale contesto, la Commissione propone anche la possibilità di modificare gli allegati II e III con l’ausilio del Comitato.

---

<sup>14</sup> La definizione di una persona a mobilità ridotta di cui alla direttiva 2001/xx/CE relativa alle “disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente, che modifica le direttive 70/156/CEE e 97/27/CE” indica che per “passeggeri a mobilità ridotta” si intendono tutte le persone che hanno difficoltà a servirsi dei trasporti pubblici, quali ad esempio i portatori di handicap (incluse le persone che soffrano di handicap sensoriali ed intellettivi e le persone su sedia a rotelle), i motulesi, le persone di modesta statura, le persone che trasportino bagagli pesanti, gli anziani, le donne incinte, le persone con carrelli per la spesa e le persone accompagnate da bambini (compresi i bambini nei passeggini). (Direttiva adottata il 26.6.2001, ma non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>15</sup> Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, COM(2001) 370 def. del 12.9.2001.

<sup>16</sup> Cfr. ad es. direttiva 2001/XX/CE citata nella nota 14 e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all’azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna (COM(2000) 7 def. del 26.7.2000).

## **4. RESPONSABILITÀ DEI VETTORI MARITTIMI DI PASSEGGERI**

### **4.1. Introduzione**

La responsabilità per i danni arrecati ai passeggeri durante il trasporto per mare non è soggetta a norme del tutto armonizzate, né a livello internazionale né a livello europeo. In tale contesto non esiste normativa comunitaria e la tutela dei passeggeri varia da uno Stato membro all'altro, in funzione delle convenzioni internazionali e delle relative modifiche approvate dallo Stato in cui è presentata la richiesta di indennizzo. Di conseguenza, i massimali di indennizzo per morte o lesione personale di un passeggero variano notevolmente a livello intracomunitario. Inoltre, nessuna convenzione o protocollo applicabile stabilisce una responsabilità oggettiva del vettore o l'obbligo per quest'ultimo di sottoscrivere polizze di assicurazione a copertura delle richieste di indennizzo promosse dai passeggeri.

Data l'importanza di una tutela adeguata ed uniforme dei passeggeri trasportati per mare, la Commissione giudica inadeguata l'attuale situazione. La necessità di un regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri durante la navigazione è accentuata dal fatto che la dimensione e la capacità di trasporto dei traghetti e delle navi da crociera continuano ad aumentare così come il numero degli operatori del mercato, che è proporzionale alla maggiore disponibilità di tempo e di denaro che i cittadini investono in viaggi e vacanze. Un regime di responsabilità uniforme e adeguato nei confronti dei passeggeri dovrebbe pertanto fare parte integrante del quadro normativo comunitario per le navi da passeggeri. Con il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, la Comunità ha già introdotto un regime di responsabilità a livello UE per il trasporto aereo di passeggeri.

Il presente paragrafo descrive la posizione della Commissione circa le componenti fondamentali di un regime di responsabilità per il trasporto marittimo di passeggeri da attuare a livello UE in un prossimo futuro. L'introduzione di un tale regime coincide con la revisione della normativa internazionale sulla responsabilità dei vettori marittimi di passeggeri a livello internazionale. La Commissione ritiene che se il regime internazionale soddisfa o almeno non ostacola l'applicazione delle componenti principali qui di seguito enunciate è preferibile attuare il regime UE nel contesto della normativa internazionale. Se tuttavia il regime internazionale non rispondesse alle aspettative o subisse un forte ritardo, la Commissione ritiene che l'importanza della questione imponga iniziative specifiche a livello UE e pertanto presenterà una proposta entro la fine del corrente anno.

### **4.2. Premessa**

#### *4.2.1. Navigazione*

La principale convenzione internazionale che disciplina la responsabilità dei vettori marittimi di passeggeri è la Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, (qui di seguito "la Convenzione di Atene") che stabilisce un regime di responsabilità per i danni subiti dai passeggeri sulle navi in navigazione. La Convenzione di Atene stabilisce un regime di responsabilità basato sulla colpa, in cui il vettore può avvalersi del diritto di limitazione della responsabilità se non ha agito "intenzionalmente per provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che dalla sua azione deriverebbe probabilmente un danno". Questo limite di responsabilità è fissato a 46 666 diritti speciali di prelievo (DSP) (circa 67 000 euro) per passeggero in caso di morte o lesione personale. Il limite di responsabilità del vettore per perdita o danno del bagaglio varia in funzione della

natura e della collocazione del bagaglio. La Convenzione di Atene è entrata in vigore nel 1987 e attualmente è stata ratificata da 26 Stati, compresi sei Stati membri dell'UE<sup>17</sup>, che rappresentano un terzo del tonnellaggio mondiale. La principale ragione per cui la convenzione è stata ratificata da un numero relativamente basso di Stati membri dell'UE risiede nel fatto che i massimali previsti sono ritenuti troppo bassi. Alla fine degli anni '80 si è cercato di aumentarli, ma il Protocollo del 1990 elaborato a seguito di questi lavori non è stato ratificato da un numero sufficientemente elevato di Stati e pertanto non è entrato in vigore.

Considerata l'inadeguatezza del regime di indennizzo dei passeggeri trasportati via mare, il Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha deciso di rivedere la Convenzione di Atene. Uno degli scopi impliciti di tale revisione era quello di garantire almeno un livello di tutela dei passeggeri analogo a quello previsto dal nuovo regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri trasportati da vettori aerei, pur tenendo conto delle condizioni operative e assicurative specifiche del settore della navigazione. La Commissione partecipa ai lavori dell'IMO, i cui risultati sono riportati in dettaglio al paragrafo 4.4.

Attualmente, non esiste una legislazione comunitaria in materia di responsabilità dei vettori marittimi di passeggeri. Quando si considera un regime simile, si fa riferimento alla corrispondente legislazione del settore aereo.

#### 4.2.2. *Aviazione*

A livello comunitario, il regolamento (CE) n. 2027/97 stabilisce un regime di responsabilità per i vettori aerei in caso di incidente: si applica soltanto ai vettori stabiliti nella Comunità e prevede una responsabilità illimitata del vettore in caso di morte o lesione dei passeggeri, a due livelli. Per le richieste di indennizzo complessivamente inferiori a 100 000 diritti speciali di prelievo (circa 143 000 euro) per passeggero, il vettore non può avvalersi della giustificazione legale di aver adottato tutte le misure possibili per evitare l'incidente. Il regolamento (CE) n. 2027/97 specifica anche che i vettori devono essere assicurati fino a coprire i limiti della responsabilità oggettiva e oltre, sino a un livello ragionevole. Il regolamento non considera il danno del bagaglio.

A livello internazionale è stata approvata una serie uniforme di norme con l'adozione nel 1999 della Convenzione di Montreal per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale (di seguito "la Convenzione di Montreal"). Detta convenzione, che non è ancora entrata in vigore, è analoga al regime vigente nella Comunità per le richieste di indennizzo in caso di morte e lesione dei passeggeri, ma ha un campo di applicazione più ampio in quanto comprende disposizioni sulla responsabilità in caso di danno del bagaglio e delle merci. La Convenzione di Montreal prevede anche un obbligo per gli Stati contraenti di imporre ai vettori il mantenimento di "un'adeguata copertura assicurativa ai sensi della convenzione".

I lavori di adeguamento del regime comunitario alla Convenzione di Montreal in corso, includono nel loro campo di applicazione le richieste di indennizzo per perdita o danno del bagaglio e per i ritardi, aprendo così la strada ad una adesione della Comunità e dei suoi Stati membri alla Convenzione di Montreal. In base alle conclusioni formulate dal Consiglio, la

---

<sup>17</sup> Gli Stati membri dell'UE che hanno ratificato la Convenzione di Atene sono: Belgio, Grecia, Spagna, Irlanda, Lussemburgo e Regno Unito. Inoltre, gli Stati nordici applicano il contenuto della Convenzione, ma nei limiti del Protocollo del 1990.

ratifica simultanea della convenzione da parte della Comunità e degli Stati membri avverrà prima della fine del 2002.

### **4.3. La posizione della Commissione**

#### *4.3.1. Introduzione*

La Commissione è fermamente convinta che il regime di responsabilità applicato ai passeggeri trasportati per mare necessita di un adeguamento e di un miglioramento a favore dei passeggeri. Molti elementi della Convenzione di Atene nella versione attuale sono superati e non rispondono alle aspettative dei cittadini che viaggiano sulle navi da passeggeri in acque comunitarie ed extracomunitarie. L'adeguata tutela dei passeggeri è particolarmente importante relativamente all'indennizzo per morte o lesioni personali, che costituisce anche il nucleo del regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità dei vettori aerei.

Esistono tuttavia molte differenze fra i due modi di trasporto, che comportano differenti soluzioni per i rispettivi regimi di responsabilità: fra queste figurano il modo in cui i passeggeri trascorrono il proprio tempo durante il trasporto, il modo in cui i vettori sono organizzati e provvedono alla loro assicurazione e infine il modo in cui i due settori trattano il tema della responsabilità. A causa di queste ed altre differenze, non sarebbe possibile o auspicabile attuare un identico sistema di responsabilità nei confronti dei passeggeri per i due modi di trasporto: ad esempio, il grande e crescente numero di vettori marittimi di passeggeri, che non sono tutti noti, richiede requisiti assicurativi molto specifici. Analogamente, la copertura di tutti i vettori marittimi, indipendentemente dalla bandiera, è fondamentale ai fini dell'efficacia del regime di responsabilità per il trasporto marittimo di passeggeri.

Per garantire un'adeguata protezione dei passeggeri, è necessario includere taluni principi fondamentali in un regime comunitario di responsabilità per il trasporto marittimo di passeggeri. Secondo la Commissione un regime di responsabilità a livello UE per il trasporto marittimo di passeggeri deve comprendere almeno le sei caratteristiche qui di seguito enunciate.

#### *4.3.2. Responsabilità oggettiva*

La responsabilità oggettiva è finalizzata al miglioramento della posizione di coloro che richiedono un indennizzo se la responsabilità non è dovuta a colpa o negligenza del vettore. Contrariamente al regime di responsabilità vigente nel settore aereo, nessuna convenzione sulla responsabilità per il trasporto marittimo di passeggeri prevede una responsabilità del vettore per morte o lesioni personali totalmente indipendente da colpa dello stesso<sup>18</sup>. Frequentemente, questa differenza fra i modi di trasporto è stata spiegata con riferimento ai diversi ruoli di un passeggero a bordo di una nave da passeggeri o da crociera e di un passeggero a bordo di un aereo. Mentre quest'ultimo normalmente rimane seduto per la maggior parte del viaggio, il passeggero a bordo di una nave, in particolare di una nave da crociera, è notevolmente più mobile ed attivo e dispone di più tempo e di maggiori opportunità per impegnarsi in atti fonte di possibile imprudenza. Un passeggero di una nave da crociera può più facilmente essere assimilato al cliente di un ristorante, di una discoteca, di un centro estetico o di una stazione termale: poiché nessuno di questi fornitori di servizi è normalmente soggetto a responsabilità oggettiva, non è considerato opportuno gravare di un

---

<sup>18</sup> L'articolo 3, paragrafo 3 della Convenzione di Atene, tuttavia, non prevede una presunzione di colpa del vettore se il danno deriva da naufragio, abordaggio, incagliamento, esplosione, incendio o difetto della nave.

tale carico il vettore marittimo. A sostegno di tale tesi, si è affermato che circa il 90% delle richieste di indennizzo promosse nel settore marittimo riguarda uno o pochi passeggeri, mentre quelle nel settore aereo, quando sono avanzate, tendono a coinvolgere tutti o la maggior parte dei passeggeri a bordo del velivolo.

Questo ragionamento non tiene conto però degli incidenti le cui cause vanno al di là del controllo dei passeggeri a bordo: tali incidenti, fra cui naufragio, incagliamento, abbordaggio, incendio ecc. sono del tutto assimilabili ai normali incidenti che si verificano nel settore aereo e dovrebbero essere trattati in conseguenza. Per tale ragione, analogamente al presente testo di proposta del nuovo Protocollo di adesione alla Convenzione di Atene, la Commissione ritiene che si debba distinguere fra due tipi di richieste di indennizzo: i danni collegati all'esercizio della navigazione e laddove la possibilità dei passeggeri di controllare gli eventi è normalmente molto limitata (inconvenienti della navigazione) devono essere soggetti ad un regime di responsabilità oggettiva, mentre per gli altri tipi di lesione personale o di danno verificatisi a bordo può essere sufficiente un sistema di responsabilità basato sulla negligenza.

#### 4.3.3. *Limiti sufficienti di responsabilità*

La Commissione concorda sul fatto che la responsabilità oggettiva del vettore possa essere soggetta a limiti massimi, in particolare quando il regime per essere efficace debba essere abbinato a requisiti assicurativi rigorosi. Tali limiti, tuttavia, devono essere ritenuti sufficientemente elevati, in particolare per le richieste di indennizzo per morte e lesioni personali.

La determinazione di un limite adeguato è resa più difficile dalla disponibilità generalmente ridotta di dati statistici sui costi degli incidenti occorsi alle navi da passeggeri. In linea generale, indipendentemente dai tragici eventi che hanno coinvolto traghetti nelle acque europee, sono pochi i casi noti, rispetto a quelli per cui è già stata presentata una richiesta di risarcimento, che evidenziano carenze nel regime di indennizzo a favore dei passeggeri trasportati per mare: questo può essere il sintomo della flessibilità delle prassi assicurative e non tanto dell'adeguatezza dei massimali. Secondo la Commissione, anche nei casi di richieste onerose, un equo indennizzo dei passeggeri dovrebbe limitare al massimo il ricorso alla flessibilità, basandosi invece su limiti analoghi o superiori a quelli di regimi di indennizzo analoghi.

La responsabilità oggettiva del vettore aereo è limitata a livello UE a circa 143 000 euro: con la prossima entrata in vigore della Convenzione di Montreal tale cifra potrebbe avere applicabilità internazionale. Nel settore marittimo, il Protocollo della Convenzione di Atene del 1990 ha notevolmente aumentato il limite fino a 175 000 DSP (250 000 euro), che corrisponde al limite complessivo stabilito per le navi da passeggeri dal Protocollo della Convenzione sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime (*Limitation of Liability for Maritime Claims - LLMC*) nel 1996. Anche se alcuni Stati membri li hanno recepiti nel proprio ordinamento giuridico, nessuno di questi Protocolli è entrato in vigore a livello internazionale.

Secondo la Commissione, il limite del Protocollo della Convenzione di Atene del 1990, deflazionato per il suo valore attuale<sup>19</sup>, rappresenta il livello minimo accettabile per un regime di responsabilità oggettiva che copre richieste di indennizzo per morte e lesioni personali. Questa cifra è già stata approvata dalla Comunità internazionale durante i negoziati relativi a strumenti precedenti: tuttavia, questa cifra presuppone che la responsabilità complessiva per passeggero, compresa la responsabilità in caso di colpa o negligenza da parte del vettore, sia notevolmente più elevata.

#### 4.3.4. *Responsabilità estesa in caso di colpa o negligenza*

È comunemente riconosciuto che il diritto dei vettori di limitare la propria responsabilità decade in caso di comportamento altamente negligente. Attualmente, sia nella Convenzione di Atene che nel regime LLMC, il diritto di avvalersi dei limiti di responsabilità decade “se è provato che i danni risultano da un atto o da una omissione commessi dal vettore sia intenzionalmente per provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno”. È evidente che sono pochissimi gli incidenti che rispondono a questi criteri e per ragioni pratiche il diritto alla limitazione di responsabilità può essere al momento considerato inalienabile. Secondo la Commissione, questo rappresenta un difetto importante dell’attuale regime, in quanto un diritto di limitazione inalienabile equivale ad un diritto per i vettori e per le rispettive compagnie assicuratrici di negare l’indennizzo al di sopra di un determinato limite, indipendentemente dalla plausibilità della richiesta e dalla causa dell’incidente. Inoltre, i diritti di limitazione inalienabili in genere non incentivano il vettore ad adottare opportune precauzioni al fine di evitare gli incidenti.

La Commissione ritiene che la responsabilità per morte e lesioni personali, causati o meno da un incidente durante la navigazione sia subordinata ad una limitazione notevolmente più elevata di quella proposta per la parte coperta da responsabilità oggettiva descritta nel precedente paragrafo. Dovendo stabilire un limite di responsabilità in caso di morte e lesioni personali, esso deve essere sufficientemente alto per coprire ogni prevedibile perdita: ciò risponderebbe meglio ai comuni principi del diritto civile e risulterebbe più compatibile con il regime applicato nel settore aereo e con la posizione della Commissione in merito alla responsabilità per i danni dovuti all’inquinamento da idrocarburi<sup>20</sup>. Per una maggiore uniformità con il regime applicabile nel settore aereo, bisogna in termini di responsabilità distinguere fra incidenti collegati all’esercizio della navigazione ed altri incidenti. Per gli incidenti collegati all’esercizio della navigazione è ragionevole presumere una colpa o una negligenza da parte del vettore: in altre parole, come prevede la Convenzione di Montreal, il vettore dovrebbe essere ritenuto responsabile per la perdita subita in seguito alla morte o alle lesioni personali di un passeggero, a meno che il vettore riesca a dimostrare che l’incidente si è verificato non per sua colpa o negligenza.

---

<sup>19</sup> Nel 1990, 175 000 DSP corrispondevano ad una media di 186 752,7 ECU (Eurostat/New Cronos). Deflazionando questa cifra con l’indice dei prezzi al consumo fra il 1990 e il 2003 (tempo calcolato per l’adozione del limite proposto), che secondo le stime della Commissione è pari a 142,27 per i 15 Stati membri dell’UE, si arriva ad una cifra di 265 000 euro. In altre parole, per la differenza nel valore fra DSP ed ECU/euro dal 1990, la cifra deflazionata di limitazione è soltanto marginalmente diversa da quella adottata nel 1990.

<sup>20</sup> I pareri della Commissione sulla responsabilità internazionale per i danni dovuti all’inquinamento da idrocarburi e sul regime di indennizzo è contenuto nel COM(2000) 802 def. del 6 dicembre 2000.

#### 4.3.5. *Assicurazione obbligatoria*

Nessuna convenzione internazionale in materia di responsabilità nei confronti dei passeggeri impone ai vettori un'adeguata copertura assicurativa. L'assenza di tale prescrizione per i vettori di passeggeri non è rapportabile ai rischi connessi al trasporto di centinaia o migliaia di passeggeri a bordo di una nave. La maggior parte delle navi da passeggeri è economicamente tutelata, di norma dall'adesione ad uno dei *Protection & Indemnity Clubs*; tuttavia l'assenza di prescrizioni formali in materia assicurativa non è giustificata. I requisiti di copertura assicurativa obbligatoria devono pertanto far parte integrante di qualsiasi regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri. Per garantire l'equità fra i vettori, i requisiti in materia di copertura assicurativa si applicano a tutti i vettori diretti a, o provenienti da, un porto comunitario, indipendentemente dalla bandiera della nave. Per quanto riguarda l'importo, l'assicurazione deve coprire i limiti massimi di responsabilità oggettiva per passeggero ed un importo ragionevole al di sopra di tale limite moltiplicato per il numero massimo di persone a bordo.

#### 4.3.6. *Azione diretta*

La possibilità per i ricorrenti di rivalersi direttamente sull'assicuratore è estremamente importante nel caso della navigazione, in quanto il vettore può essere difficilmente reperibile e/o non in grado di far fronte completamente ai propri obblighi finanziari. Pertanto, se serve efficacemente allo scopo, il diritto di "azione diretta" contro l'assicuratore è utile in qualsiasi regime di responsabilità nel settore marittimo. È chiaro pertanto che tale diritto deve far parte di un futuro regime di responsabilità per i vettori marittimi di passeggeri. Circa la portata economica di tale diritto esso dovrebbe eguagliare l'importo limite e complessivo pro capite soggetto a copertura obbligatoria.

#### 4.3.7. *Trasporto nazionale*

Il regime di responsabilità dovrebbe valere per tutti i trasporti nell'UE, compresi quelli all'interno di un singolo Stato membro. Il regime previsto dalla Convenzione di Atene si applica soltanto al traffico internazionale: alcuni Stati membri, tuttavia, hanno deciso di estenderne l'applicazione ai trasporti nazionali. In linea con i principi comunitari alla base della legislazione vigente in materia di navi da passeggeri secondo cui il livello di tutela dei passeggeri non dipende dal fatto che il servizio avvenga fra due Stati membri o rivesta carattere esclusivamente nazionale, il regime di responsabilità deve potersi applicare a tutti i tipi di trasporto.

### **4.4. Il futuro**

Un regime di responsabilità comunitario per il trasporto marittimo di passeggeri che soddisfi tutti i criteri sopraenunciati risponderebbe alle attuali esigenze dei passeggeri di traghetti e di navi da crociera e creerebbe un regime di responsabilità uniforme negli Stati membri. Complessivamente, un regime come quello proposto avrebbe molte delle principali caratteristiche del regime di responsabilità applicato nel settore dell'aviazione, ma offrirebbe taluni benefici aggiuntivi per i passeggeri in quanto i limiti della responsabilità oggettiva sarebbero più elevati e i requisiti di copertura assicurativa sarebbero notevolmente più elaborati. I requisiti di copertura assicurativa riguarderebbero in misura significativa tutti i vettori indipendentemente dalla bandiera o dal paese di immatricolazione della nave diretta a, o proveniente da, porti comunitari. La Commissione ritiene che un regime di responsabilità di questo tipo per vettori marittimi di passeggeri dovrebbe essere attuato quanto prima nell'UE.

L'elaborazione di una proposta su un regime di responsabilità UE nel trasporto marittimo di passeggeri coincide con l'elaborazione di un nuovo Protocollo della Convenzione di Atene, la cui adozione è prevista per la fine del 2002. Una proposta di protocollo è stata approvata dal Comitato giuridico dell'IMO all'83<sup>a</sup> sessione svoltasi dall'8 al 12 ottobre 2001 e sarà trasmessa per adozione alla conferenza diplomatica prevista per ottobre-novembre 2002. La proposta di protocollo introduce fra l'altro la copertura assicurativa obbligatoria per i vettori di passeggeri ed un regime di responsabilità oggettiva abbinato ai diritti di azione diretta. Tale regime è altresì finalizzato ad elevare notevolmente i limiti di responsabilità in caso di morte o lesione personale in seguito ad incidenti collegati all'esercizio della navigazione. Il regime prevede altresì la possibilità per gli Stati contraenti di applicare limiti più elevati di responsabilità per le richieste di indennizzo per morte o lesioni personali dovute a negligenza del vettore (qualora gli incidenti durante la navigazione siano soggetti all'inversione dell'onere della prova a beneficio dei ricorrenti). Per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni del protocollo al trasporto nazionale che non è direttamente disciplinato dal testo normativo, risulta che il regime internazionale non vieti tali misure aggiuntive da parte dei suoi contraenti.

In sostanza, è probabile che il nuovo protocollo risponda in modo efficace alle esigenze sopraesposte, purché i limiti di responsabilità siano sufficientemente elevati. Anche se il limite complessivo di responsabilità per le richieste di indennizzo per morte o lesioni personali non fosse sufficientemente elevato, il protocollo nella forma proposta consentirebbe ancora la possibilità per le parti contraenti di applicare limiti più elevati o di non applicare limite alcuno. Per promuovere un'ampia adesione al regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, la Commissione ritiene pertanto che gli Stati membri e la Comunità nel suo insieme debbano impegnarsi a favore dell'adozione del nuovo Protocollo della Convenzione di Atene e ad una sua rapida entrata in vigore<sup>21</sup>.

Il nuovo Protocollo della Convenzione di Atene sembra studiato per offrire la possibilità alla Comunità come tale di divenirne parte contraente. In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 44/2001, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale<sup>22</sup>, l'adesione della Comunità al nuovo protocollo insieme agli Stati membri è necessaria alla luce della competenza esclusiva della Comunità su talune materie disciplinate dal protocollo<sup>23</sup>.

La forma del regime di responsabilità per il trasporto marittimo di passeggeri proposto dalla Commissione che soddisfi i criteri sopraesposti non è ancora definita: essa dipenderà dal risultato della Conferenza diplomatica sul Protocollo di Atene. Idealmente, il regime comunitario potrebbe essere integrato in un regime complessivo e pertanto formare parte di una più ampia struttura normativa armonizzata a livello internazionale. Una soluzione internazionale garantirebbe alcuni vantaggi non soltanto da un punto di vista pratico e procedurale in quanto le richieste di indennizzo per loro natura generano controversie che possono coinvolgere molte parti differenti e molti ordinamenti giuridici nazionali diversi. Nello stesso tempo, tuttavia, la Commissione ritiene che una soluzione regionale

---

<sup>21</sup> L'entrata in vigore del nuovo Protocollo di Atene è condizionata dall'accettazione da parte di taluni Stati membri: il numero di Stati necessario per porre in vigore il protocollo non è ancora stato stabilito, ma il numero necessario per porre in vigore la Convenzione di Atene era pari a dieci.

<sup>22</sup> GUL 12 del 16.1.2001, pag. 1.

<sup>23</sup> Gli articoli 10 e 11 della proposta di protocollo, che sostituiscono o modificano gli articoli 17 e 17 bis della Convenzione di Atene, si riferiscono alla competenza giurisdizionale, al riconoscimento e all'attuazione dei giudizi dati conformemente al protocollo. Tali disposizioni incidono sulle disposizioni del regolamento (CE) n. 44/2001.

soddisfacente sia da preferirsi ad una soluzione internazionale mediocre. Se il risultato della Conferenza diplomatica che adotta il Protocollo di Atene comporta carenze sostanziali rispetto alle componenti fondamentali delineate nel presente paragrafo o altri ostacoli alla loro attuazione, la Commissione proporrà un regime valido a livello comunitario contenente gli elementi necessari. Considerando l'importanza della questione da disciplinare – un adeguato indennizzo in caso di morte e lesione personale di passeggeri – la Commissione ritiene che un regime valido a livello comunitario sia un provvedimento più che giustificato e necessario nel caso in cui gli accordi internazionali non riuscissero ad offrire le necessarie garanzie.

2002/0074 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**concernente specifici requisiti di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri**

## RELAZIONE

### INTRODUZIONE

#### 1. Il contesto

La stabilità in seguito ad incidente è uno degli aspetti più rilevanti in termini di possibilità di sopravvivenza delle navi Ro/ro da passeggeri, vista la loro particolare struttura. Logicamente, più a lungo la nave continua a galleggiare dopo un serio incidente, maggiori saranno le possibilità di successo delle eventuali operazioni di evacuazione e salvataggio. I requisiti di stabilità applicabili a tale tipo di nave influenzano quindi direttamente la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio. Si tratta di considerazioni sempre più rilevanti, alla luce delle sempre maggiori dimensioni delle navi Ro/Ro che operano nei porti comunitari e del crescente numero di passeggeri e membri dell'equipaggio da esse trasportati.

Pratica e teoria hanno dimostrato che il problema più grave che una nave Ro/Ro dotata di un ponte a Ro/Ro chiuso può trovarsi ad affrontare è legato a gli effetti dell'accumulo di una significativa massa d'acqua su tale ponte. Tuttavia, applicando le corrette norme tecniche, anche una nave danneggiata può continuare a galleggiare in presenza di una certa massa d'acqua sul suo ponte Ro/Ro (ponte garage). Apposite ricerche hanno chiaramente dimostrato che la quantità di acqua che può penetrare nella nave in seguito ad una collisione è strettamente legata al bordo libero residuo della nave e all'altezza delle onde in un particolare tratto di mare.

La stabilità delle navi Ro/Ro da passeggeri è stata esaminata a livello internazionale dall'Organizzazione marittima internazionale che ha in materia stabilito norme specifiche, basandosi in particolare sulla convenzione SOLAS 90<sup>24</sup> e sulla risoluzione A265. Tali norme riguardano implicitamente anche gli effetti di dell'acqua penetrata sul ponte a Ro/Ro in condizioni di mare agitato con altezza significativa delle onde di 1,5 metri, e prevedono un calendario per la loro progressiva applicazione alle navi esistenti che va dal primo ottobre 1998 al primo ottobre 2010.

In seguito al grave incidente dell'Estonia, otto paesi europei (Danimarca, Finlandia, Germania, Irlanda, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Regno Unito) hanno deciso nel febbraio 1996 di chiedere per le navi Ro/Ro da passeggeri norme più severe in materia di stabilità in caso di incidente rispetto a quelle previste dalla convenzione SOLAS 90. Le nuove norme sono state adottate grazie al cosiddetto accordo di Stoccolma, di cui gli otto paesi precedentemente menzionati sono divenuti parte. I requisiti di stabilità previsti dall'accordo di Stoccolma risultano complementari alle norme SOLAS 90 e sono volti ad accrescere le possibilità di sopravvivenza delle navi Ro/Ro in condizioni di mare agitato con onde significative di altezza compresa fra 1,5 e 4 metri. Tali requisiti complementari tengono specificamente conto della possibilità che sul ponte garage si accumuli acqua fino ad un'altezza di 0,5 metri. L'accordo di Stoccolma prevede un periodo di attuazione progressiva che va dal 1° aprile 1997 al primo ottobre 2002.

All'adozione dell'accordo di Stoccolma ed in considerazione della sua portata regionale, la Commissione ha annunciato la propria intenzione di esaminare le principali condizioni locali in cui operano le navi Ro/Ro da passeggeri nelle acque europee, per valutare fra l'altro la portata e gli effetti dell'applicazione dell'accordo nelle aree che rientrano nel suo campo di

---

<sup>24</sup> Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (revisione 1990).

applicazione. Alla luce di tale valutazione, la Commissione si è quindi riproposta di stabilire se fosse o meno necessario adottare ulteriori iniziative materia.

Anche il Consiglio ha rilasciato una simile dichiarazione in occasione della 2074<sup>a</sup> riunione del Consiglio, del 17 marzo 1998, nel corso della quale è stata adottata la direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>25</sup>. In tale dichiarazione è stata ulteriormente precisata la necessità di assicurare lo stesso livello di sicurezza per tutte le navi Ro/Ro da passeggeri operanti in condizioni simili, sia su rotte internazionali che nazionali. La direttiva 98/18/CE ha quindi esteso l'applicazione delle norme di sicurezza SOLAS 90 anche ai servizi interni all'UE, per le navi nuove di classe A, B, C e D e per le navi esistenti di classe A e B<sup>26</sup>.

In seguito all'ultimo grave incidente che ha recentemente coinvolto una nave Ro/Ro da passeggeri (il Samina Express, nel settembre 2000 in Grecia) il Parlamento europeo ha chiesto alla Commissione di valutare l'efficacia dell'accordo di Stoccolma e di altre misure volte a migliorare la stabilità e la sicurezza delle navi passeggeri<sup>27</sup>.

In base a tali presupposti e dopo un'attenta analisi dell'accordo di Stoccolma, la Commissione ha deciso di inserire la questione nel proprio programma di lavoro per il 2001.

## **2. I requisiti di stabilità SOLAS e l'accordo di Stoccolma**

2.1. Il problema della stabilità delle navi passeggeri è stato più volte sollevato, nel quadro della convenzione SOLAS, in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO); i primi requisiti in materia di stabilità in condizioni di avaria sono stati adottati nel 1948 e quindi aggiornati nel 1960 e nel 1974. Il più importante passo avanti nello sviluppo di norme di stabilità per le navi Ro/Ro è stato tuttavia compiuto nel 1990, con l'aggiunta di una nuova sezione<sup>28</sup> nella convenzione SOLAS. Tali requisiti (conosciuti col nome di requisiti di stabilità SOLAS 90) sono riconosciuti a livello internazionale e trovano applicazione, grazie alla direttiva 98/18/CE, nei confronti di tutte le navi da passeggeri che compiono sia viaggi internazionali da e per i porti dell'UE sia viaggi nazionali negli Stati membri. Le norme SOLAS 90 riguardano implicitamente anche gli effetti dell'allargamento dei ponti Ro/Ro in condizioni di mare agitato con altezza significativa delle onde nell'ordine di 1,5 metri.

I requisiti SOLAS 90 prevedono una fase di attuazione progressiva per tutte le navi Ro/Ro da passeggeri esistenti, secondo un calendario che va dal primo ottobre 1998 al primo ottobre 2010 a seconda dei casi<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> GUL144 del 15.5.1998, pag. 1

<sup>26</sup> Tali classi sono stabilite in base alle caratteristiche del tratto di mare in cui le navi operano, conformemente al disposto dell'articolo 4 della direttiva del Consiglio 98/18/CE.

<sup>27</sup> Risoluzioni del Parlamento europeo B5-0783, 0787 e 0791/2000 del 5 ottobre 2000.

<sup>28</sup> SOLAS capitolo II-1, parte B.8 (Stabilità e in condizioni di avaria).

<sup>29</sup> La data dipende dai seguenti fattori: il valore A/Am<sub>ax</sub> della nave, il numero di persone trasportate, l'età. (La procedura A/Am<sub>ax</sub> è una versione semplificata del calcolo di probabilità della stabilità in condizioni di avaria, adottata dall'IMO per cercare di paragonare le possibilità di sopravvivenza delle varie navi e stabilire così una graduatoria in base alla quale realizzare la progressiva applicazione. Non si tratta di una norma sulle possibilità di sopravvivenza).

- 2.2. In seguito al grave incidente dell'Estonia, otto paesi europei (Danimarca, Finlandia, Germania, Irlanda, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Regno Unito) hanno deciso a Stoccolma, nel febbraio 1996, di stabilire per le navi Ro/Ro da passeggeri norme più severe in materia di stabilità in caso di avaria rispetto a quelle previste dalla convenzione IMO SOLAS 90. Tale iniziativa intendeva fare in modo che le navi fossero progettate in modo da non capovolgersi anche in presenza di un determinato volume di acqua sul ponte garage (Ro/Ro).

L'accordo di Stoccolma figura nella risoluzione IMO n. 14 adottata dalla conferenza SOLAS 1995 che autorizza i paesi contraenti di sottoscrivere tale accordo se ritengono che le abituali condizioni del mare ed altre condizioni locali rendono necessario adottare specifici requisiti di stabilità in una determinata area. Esso è stato notificato all'IMO il 1° aprile 1996, conformemente alle procedure operative di cui al paragrafo 3 della risoluzione n. 14, ed è entrato in vigore il 1° aprile 1997, come previsto dal suo articolo 10<sup>30</sup>. In sintesi, le norme dell'accordo di Stoccolma risultano complementari a quelle SOLAS 90 con l'ulteriore aggiunta di requisiti tecnici che tengono esplicitamente conto della possibile presenza di "acqua sul ponte garage". La conformità alle disposizioni migliorate è valutata sulla base dei calcoli precisati nell'accordo stesso oppure grazie a prove su modello, conformemente ai metodi di prova sul modello indicati nella risoluzione n. 14 di SOLAS 95.

L'accordo si basa sul logico presupposto che il volume di acqua che potrebbe invadere il ponte garage in caso di avaria dipende dal bordo libero residuo della nave e dall'altezza dell'onda significativa ( $H_s$ ) dell'area ove la nave si trova ad operare. Una specifica nave deve pertanto essere progettata in modo da poter fronteggiare l'altezza significativa delle onde che presumibilmente incrocerà lungo le rotte o nelle aree in cui opera. Tenuto conto dei parametri indicati, i requisiti di stabilità fissati dall'accordo di Stoccolma prevedono che una nave non debba capovolgersi anche quando il suo ponte Ro/Ro è allargato fino ad un'altezza di 0,5 metri. Le cartine che nell'accordo di Stoccolma indicano l'altezza significativa delle onde nelle diverse aree, sono state stabilite dai paesi contraenti e sono basate su statistiche annuali.

Gli specifici requisiti di stabilità dell'accordo di Stoccolma si applicano, indipendentemente dalla bandiera battuta, a tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che effettuano servizi di linea nazionali o internazionali trasportando passeggeri da, per o fra porti designati in una delle aree in cui trova applicazione l'accordo. L'accordo verrà applicato progressivamente in un periodo che va dal 1° aprile 1997, per le navi Ro/Ro da passeggeri che presentano i più bassi indici di  $A/A_{max}$ , al 1° ottobre 2002, per le navi già conformi alle norme di stabilità SOLAS 90.

### **3. La posizione dell'UE nei confronti dell'accordo di Stoccolma**

- 3.1. Alla conclusione della Conferenza nella quale l'accordo è stato adottato, la Commissione ha rilasciato una dichiarazione nella quale prendeva nota dell'accordo concluso ed auspicava che lo stesso livello di sicurezza dovesse essere assicurato per tutte le navi Ro/Ro da passeggeri operanti in condizioni simili. Avendo notato che l'accordo non trova applicazione in alcune parti dell'Unione, la Commissione ha annunciato la propria intenzione di esaminare le principali condizioni locali in cui operano le navi Ro/Ro da passeggeri nelle acque europee per valutare, fra l'altro, la

---

<sup>30</sup> Circolare IMO n. 1891 del 29 aprile 1996.

portata e gli effetti dell'applicazione dell'accordo nelle aree che rientrano nel suo campo di applicazione. Alla luce di tale valutazione, la Commissione si è quindi riproposta di stabilire se fosse o meno necessario adottare ulteriori iniziative materia.

La dichiarazione della Commissione è stata ribadita alla 1907<sup>a</sup> riunione del Consiglio, ove i Ministri dei trasporti hanno discusso i risultati dell'accordo di Stoccolma.

Anche il Consiglio ha rilasciato una simile dichiarazione in occasione della 2074<sup>a</sup> riunione del Consiglio, del 17 marzo 1998, nel corso della quale è stata adottata la direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. In tale dichiarazione è stata ulteriormente precisata la necessità di assicurare lo stesso livello di sicurezza per tutte le navi Ro/Ro da passeggeri operanti in condizioni simili, sia su rotte internazionali che nazionali. La direttiva 98/18/CE ha quindi esteso l'applicazione delle norme di stabilità SOLAS 90 anche ai servizi interni all'UE, per le navi nuove di classe A, B, C e D e per le navi esistenti di classe A e B.

- 3.2. Inoltre, la direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, prevede nel suo articolo 4, paragrafo 1, lettera e), che tali navi siano conformi alle prescrizioni specifiche di stabilità adottate a livello regionale qualora si trovino ad operare nelle aree ove tali norme regionali trovano applicazione. Gli Stati membri sono pertanto tenuti a controllare che le navi Ro/Ro *"siano conformi alle prescrizioni specifiche di stabilità adottate a livello regionale e recepite nella legislazione nazionale conformemente alla procedura di notifica prevista dalla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche(10), e alle norme in tema di servizi di società d'informazione qualora effettuino in quella regione un servizio soggetto a detta legislazione, purché detti requisiti non siano più severi di quelli specificati nell'allegato della risoluzione n. 14 (Requisiti di stabilità relativi all'accordo) della conferenza Solas del 1995 e siano stati notificati al segretario generale dell'IMO, secondo le procedure di cui al punto 3 di detta risoluzione"*.
- 3.3. Come annunciato, la Commissione ha promosso uno studio per esaminare la portata e gli effetti dell'applicazione dell'accordo di Stoccolma relativo a specifici requisiti di stabilità per navi Ro/Ro da passeggeri e valutare la possibilità di estenderne la portata alle acque comunitarie che ancora non rientravano nel suo campo di applicazione. L'impatto economico dell'applicazione dell'accordo di Stoccolma è stato quindi analizzato e ritenuto accettabile, come indicato nei capitoli seguenti.
- 3.4. Nelle risoluzioni B5-0783, 0787 e 0791/2000 del 5 ottobre 2000, adottate in seguito all'incidente "Express Samina", il parlamento ha dichiarato di *"attendere la valutazione della Commissione sull'efficacia dell'accordo di Stoccolma e di altre misure destinate a migliorare la stabilità della sicurezza delle navi passeggeri"*.
- 3.5. La valutazione promossa dalla Commissione, nel corso della quale sono state consultate le parti interessate, nonché raccolti contributi da varie fonti (compreso lo studio precedentemente menzionato), ha dimostrato la necessità di un intervento legislativo nel campo di applicazione dell'accordo di Stoccolma.

## GIUSTIFICAZIONE DELL'INIZIATIVA COMUNITARIA PROPOSTA

In base alle ricerche effettuate in seguito agli incidenti della "Herald of Free Enterprise" e della "Estonia" è stato dimostrato che il più grave pericolo legato alla stabilità di una nave Ro/Ro, dotata di un ponte Ro/Ro chiuso, è legata agli effetti dell'accumulo di un significativo volume d'acqua su tale ponte.

Gli attuali requisiti IMO di stabilità in caso di avaria, applicabili alle navi Ro/Ro da passeggeri (SOLAS 90) nonché, in virtù della direttiva 98/18/CE anche a tutti i viaggi nazionali UE, tengono implicitamente conto degli effetti dell'accumulo di acqua sul ponte Ro/Ro in condizioni di mare agitato con altezza dell'onda significativa nell'ordine di 1,5 metri. I requisiti di stabilità in caso di avaria stabiliti dall'accordo di Stoccolma aumentano le possibilità di sopravvivenza della nave in condizioni ancora peggiori, in quanto completano i requisiti SOLAS per tenere conto dei gli effetti del possibile accumulo di acqua sul ponte Ro/Ro in caso di avaria.

Dopo aver studiato le condizioni locali dei mari del sud Europa, la Commissione ha dichiarato di voler proporre l'applicazione di tali specifici requisiti di stabilità per l'intero territorio UE. Benché lo studio della Commissione indichi che alcune delle condizioni da cui dipende la sicurezza (come ad esempio la visibilità o la temperatura dell'acqua) siano in genere meno severe nelle acque dell'Europa meridionale, l'altezza significativa delle onde è simile e talvolta perfino superiore a quella del Mar Baltico e le onde sono notoriamente più ripide nei mari meridionali.

L'analisi indica che l'applicazione dell'accordo di Stoccolma nel Nord Europa non ha creato particolari problemi né ai settori interessati né ai paesi contraenti. Un esame effettuato su 82 delle 140 navi che devono adeguarsi all'accordo, ha mostrato che solo nel 36% dei casi si sono resi necessari interventi di ammodernamento. Nel 69% dei casi, inoltre, tali interventi hanno richiesto investimenti inferiori ad un milione di euro. Il costo complessivo degli ammodernamenti è stato stimato in circa 85 milioni di euro. Va notato che gran parte di tale costo è legato ad un più veloce adeguamento alle norme SOLAS 90 (passo necessario per conformarsi all'accordo di Stoccolma) più che non agli interventi necessari per conformarsi all'accordo stesso.

L'analisi economica svolta dallo studio conclude che, tenuto conto che l'altezza significativa delle onde nelle acque mediterranee è in genere di 2,5 metri circa, il costo delle modifiche per conformare la flotta dei mari dell'Europa meridionale ai requisiti dell'accordo di Stoccolma risulterà più o meno pari a quello necessario per garantire il rispetto dei requisiti delle norme SOLAS 90 (due compartimenti allagati)<sup>31</sup>. Poiché le disposizioni dei regolamenti SOLAS devono essere pienamente rispettate entro il 2010, in base al calendario IMO (viaggi internazionali) ed alla direttiva 98/18/CE (viaggi nazionali UE), le imprese del settore devono avere già previsto per i prossimi anni gli investimenti necessari per realizzare i necessari ammodernamenti. Lo studio indica che 264 navi operanti su rotte nazionali e internazionali, dovranno essere ammodernate in base ai requisiti SOLAS e che i costi di tale operazione saranno compresi fra 106 e 250 milioni di euro (tale importo non prende tuttavia in considerazione l'eventuale ritiro dal servizio di navi Ro/Ro obsolete). Come indicato nei paragrafi precedenti, le operazioni necessarie per conformare le navi agli specifici requisiti di stabilità previsti dall'accordo di Stoccolma non comporteranno grandi costi aggiuntivi rispetto a quelli necessari per garantirne la conformità alle norme SOLAS.

---

<sup>31</sup> Tale norma prevede che la nave non debba capovolgersi anche con due dei principali compartimenti inondata in seguito all'avaria.

L'applicazione dei requisiti di stabilità previsti dall'accordo di Stoccolma alle navi Ro/Ro da passeggeri che operano nelle acque europee meridionali sembrerebbe quindi garantire requisiti di stabilità uniformi e maggiori possibilità di sopravvivenza in tutta l'Unione europea senza aumentare significativamente l'impegno economico richiesto alle imprese del settore, dal momento che esse devono in ogni caso uniformarsi alle norme SOLAS 90.

In considerazione di ciò, la Commissione ritiene che la divisione nord/sud per l'applicazione dei criteri di stabilità per le navi Ro/Ro in condizioni di avaria (accordo di Stoccolma nel nord e SOLAS nel sud) non appare giustificato né da motivi di sicurezza né da ragioni tecnico economiche.

La giusta via da seguire appare pertanto l'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che preveda norme specifiche di stabilità pari a quelle definite nell'accordo di Stoccolma, applicabili a tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che operano lungo rotte internazionali da e per i porti comunitari. Va sottolineato che le navi di nuova costruzione, siano esse destinate ad operare nelle acque del nord o del sud Europa, già soddisfano in genere i più severi criteri di stabilità precedentemente menzionati. L'ammodernamento delle navi Ro/Ro da passeggeri esistenti che operano nelle acque del sud Europa dovrà essere realizzato nel corso di un periodo transitorio, come già avviene per l'applicazione dell'accordo di Stoccolma per le navi che operano nelle acque del nord Europa.

Tenuto conto del fatto che le condizioni in cui operano le navi Ro/Ro da passeggeri adibite a viaggi nazionali negli Stati membri sono spesso simili a quelle che caratterizzano i viaggi internazionali, la proposta di modifica presentata dalla Commissione contiene disposizioni specifiche in tal senso. Di fatto essa propone per le navi operanti lungo rotte nazionali, l'adozione delle stesse norme di stabilità previste per le navi Ro/Ro adibite a viaggi internazionali o norme equivalenti.

## **CONTENUTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA**

La proposta di direttiva prevede l'applicazione degli specifici requisiti di stabilità dell'accordo di Stoccolma all'intero territorio dell'UE alle navi Ro/Ro da passeggeri che operano da e per i porti comunitari e sono impegnate in viaggi internazionali ed in viaggi nazionali equivalenti.

I requisiti specifici di stabilità integrano le norme internazionali IMO (SOLAS 90) e trovano già applicazione in 7 Stati membri del nord Europa, che sono parte dell'accordo di Stoccolma adottato con risoluzione IMO n. 14 in occasione della conferenza SOLAS del 1995. La direttiva permetterà di uniformare i requisiti di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri che operano in condizioni simili, inserendo nel quadro di riferimento UE un accordo regionale convenuto sotto gli auspici dell'IMO.

Il principale vantaggio dei proposti requisiti di stabilità è il fatto che essi contribuiscono a migliorare le probabilità di sopravvivenza di tale tipo di nave in caso di danno da collisione, prevedendo esplicitamente opportune norme legate alle specifiche rotte che la nave segue. Tali requisiti sono infatti stabiliti tenendo conto delle altezze significative delle onde nei tratti di mare percorsi dalla nave. Tenuto conto delle condizioni operative della nave, i requisiti specifici di stabilità ne garantiscono la stabilità in condizioni di avaria ipotizzando che sul ponte Ro/Ro della nave possano accumularsi fino a 0,5 metri di acqua.

In considerazione delle modifiche strutturali eventualmente necessarie per rendere le navi conformi ai nuovi requisiti di stabilità, la direttiva prevede un periodo di attuazione progressiva che tiene conto del calendario di attuazione delle norme SOLAS 90.

## **COMMENTI AI SINGOLI ARTICOLI**

### Articolo 1

La direttiva ha lo scopo di stabilire un livello un informe di requisiti specifici di stabilità per le navi Ro/Ro passeggeri, in modo da migliorarne le possibilità di sopravvivenza in caso di avaria legata a collisione e garantire un maggior livello di sicurezza ai passeggeri ed all'equipaggio. Tenuto conto del fatto che 7 Stati membri del nord Europa già applicano i requisiti specifici di stabilità in oggetto, avendo concluso un accordo a livello regionale, la proposta di direttiva non farà che estendere tale accordo regionale a tutto il territorio comunitario, applicandolo anche alle acque dell'Europa del sud ed alle coste atlantiche.

### Articolo 2

L'articolo contiene le principali definizioni impiegate nella direttiva, rifacendosi alle definizioni impiegate dalla convenzione IMO SOLAS (International Convention for the safety of life at sea) nonché a definizioni già esistenti nella legislazione comunitaria ed in particolare a quelle della direttiva 98/18/CE del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

### Articolo 3

L'articolo 3 stabilisce la portata della direttiva. Essa si applica a tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che offrono servizi di linea da e per i porti degli Stati membri, indipendentemente dalla bandiera battuta, se impiegate in viaggi internazionali o in viaggi nazionali.

#### Articolo 4

L'articolo precisa che l'altezza significativa delle onde va impiegata per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione delle norme specifiche di stabilità.

#### Articolo 5

L'articolo precisa che, per poter dare applicazione all'articolo 4, gli Stati membri devono identificare i tratti di mare nelle loro acque territoriali, nonché nelle acque fra diversi Stati membri e fra questi ultimi e i paesi terzi, ove operano le navi Ro/Ro da passeggeri che svolgono servizi fra porti comunitari.

Tali tratti di mare e le corrispondenti di altezze significative delle onde devono essere notificati alla Commissione ed essere resi pubblicamente accessibili dalle competenti autorità marittime degli Stati membri.

#### Articolo 6

L'articolo rimanda ai requisiti specifici di stabilità indicati nell'allegato 1 della direttiva. Tali requisiti si aggiungono a quelli previsti dal regolamento SOLAS II-1/8 in materia di stabilità in condizioni di avaria.

I requisiti specifici di stabilità risultano pertanto complementari a quelli della convenzione SOLAS 90 e tengono specificamente conto degli effetti dell'accumulo di acqua sul ponte Ro/Ro in caso di avaria, offrendo così alla maggiore possibilità di sopravvivenza in condizioni di mare più sfavorevoli, con altezza significativa delle onde superiore a 1,5 metri.

I requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva utilizzano un algoritmo che calcola l'altezza dell'acqua sul ponte Ro/Ro, in caso di avaria dovuta a collisione, in base a due parametri fondamentali: il bordo libero residuo della nave e l'altezza significativa delle onde nel tratto di mare ove la nave opera.

L'articolo fa inoltre riferimento agli orientamenti destinati agli Stati membri per guidarne l'applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, che figurano nell'allegato II della direttiva. Tali note orientative sono state presentate all'Organizzazione marittima internazionale da Danimarca, Finlandia, Svezia e Regno Unito in occasione della 40<sup>a</sup> sessione del sotto comitato IMO sulla stabilità, il bordo libero e la sicurezza dei battelli da pesca, il 5 luglio 1996.

#### Articolo 7

L'articolo 7 precisa che le nuove navi devono soddisfare i requisiti specifici di stabilità a partire dal 1° ottobre 2004, prevedendo un periodo transitorio per la loro progressiva applicazione alle navi esistenti. Tale periodo è stato considerato necessario in considerazione delle ulteriori modifiche strutturali che dovranno essere in alcuni casi apportate alle navi esistenti, in aggiunta alle modifiche richieste dall'applicazione dei requisiti SOLAS 90. Tutte le navi dovranno comunque conformarsi entro il primo ottobre 2010. Il calendario previsto tiene conto del fatto che la maggior parte delle navi Ro/Ro da passeggeri devono comunque conformarsi ai requisiti di stabilità SOLAS entro il 1° ottobre 2005 e che il termine ultimo previsto da SOLAS è appunto il 1° ottobre 2010.

## Articolo 8

L'articolo 8 riguarda il certificato di conformità che l'amministrazione dello Stato di bandiera deve rilasciare a tutte le navi che rientrano nel campo di applicazione della direttiva. I certificati di conformità rilasciati da uno Stato membro devono essere accettati da tutti gli altri Stati membri. Ogni Stato membro, nella sua qualità di Stato ospite, accetta il certificato rilasciato da paesi terzi nel quale si certifica che una determinata nave soddisfa i requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva.

## Articolo 9

Il presente articolo prevede uno speciale trattamento per le navi Ro/Ro da passeggeri che operano esclusivamente su base stagionale in tratti di mare ove l'altezza significativa delle onde nella stagione considerata è inferiore a quella del resto dell'anno nella stessa area. In tal caso, i requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva saranno calcolati in base ai valori delle altezze significative stagionali definiti dagli Stati membri. Tale deroga stagionale offre una certa flessibilità agli operatori che intendono utilizzare navi a aggiuntive in una determinata stagione, assicurando così ai potenziali passeggeri maggiori possibilità pur garantendo loro il necessario livello di sicurezza.

## Articoli 10 e 11

L'articolo 10 riguarda la possibilità di aggiornare l'allegato della direttiva al progresso tecnico, sulla base delle esperienze acquisite o degli sviluppi della normativa internazionale (IMO). Come prevede l'articolo 11, la Commissione si avvarrà in tal caso dell'assistenza del comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, della direttiva 93/75/CE<sup>32</sup>.

## Articolo 12

In base al presente articolo, gli Stati membri devono elaborare un sistema di misure dissuasive, che preveda opportune sanzioni per il mancato rispetto delle disposizioni nazionali adottate per dare applicazione alla direttiva. Tenuto conto della complessità e della natura tecnica delle norme adottate, gli Stati membri sono invitati a vigilare con particolare attenzione sulla loro reale attuazione.

## Articolo 13

L'articolo fissa un termine ultimo per il recepimento della direttiva negli ordinamenti nazionali degli Stati membri, ovvero il 1° gennaio 2004.

## Articolo 14

Nessun commento.

## Articolo 15

Nessun commento.

---

<sup>32</sup> Direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**concernente specifici requisiti di stabilità per le navi Ro/Ro 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 Commissione<sup>33</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>34</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>35</sup>,

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

considerando quanto segue:

- (1) Nel quadro della politica comune dei trasporti vanno adottate ulteriori misure per accrescere la sicurezza dei trasporti marittimi.
- (2) La Comunità intende evitare, adottando tutte le misure necessarie, incidenti navali che coinvolgono navi Ro/Ro da passeggeri e che comportano la perdita di vite umane.
- (3) Le possibilità di sopravvivenza delle navi Ro/Ro in caso di avaria dovuta a collisione, stabilite in applicazione delle norme di stabilità in caso di avaria, costituiscono un fattore essenziale per la salvezza dei passeggeri dell'equipaggio e risultano particolarmente rilevanti ai fini delle operazioni di ricerca e salvataggio; il maggiore rischio di stabilità per una nave Ro/Ro con un ponte garage chiuso, in condizioni di avaria dopo una collisione, è legato agli effetti del possibile accumulo di un significativo volume di acqua su tale ponte.
- (4) Le persone che utilizzano navi Ro/Ro da passeggeri e gli equipaggi che vi lavorano hanno il diritto di richiedere, su tutto il territorio comunitario, lo stesso livello di sicurezza indipendentemente dal tratto di mare in cui opera la nave.
- (5) Tenuto conto dell'importanza del trasporto marittimo di passeggeri in termini di mercato interno, un'azione a livello comunitario è il modo più efficiente per stabilire un livello comune di sicurezza per tutte le navi della Comunità.

---

<sup>33</sup> GUC [...] del [...], pag. [...].

<sup>34</sup> GUC [...] del [...], pag. [...].

<sup>35</sup> GUC [...] del [...], pag. [...].

- (6) Un'azione a livello comunitario è il miglior modo per assicurare che i principi concordati in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) siano applicati in modo armonizzato, evitando di falsare la concorrenza fra operatori di navi Ro/Ro da passeggeri che operano nella Comunità.
- (7) Requisiti di stabilità generali per navi Ro/Ro da passeggeri in condizioni di avaria sono stati fissati a livello internazionale dalla Conferenza SOLAS del 1990 ed inseriti nel capitolo II-1, Parte B8 della convenzione SOLAS (norma SOLAS 90). Tali requisiti trovano applicazione nell'intero territorio comunitario, tramite l'applicazione diretta della convenzione SOLAS in caso di viaggi internazionali e grazie alla direttiva del Consiglio 98/18/CE del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>36</sup>, in caso di viaggi nazionali.
- (8) Le norme di stabilità in condizioni di avaria SOLAS 90 riguardano implicitamente anche gli effetti dell'allargamento dei ponti Ro/Ro in condizioni di mare agitato con altezza d'onda significativa attorno ai 1,5 metri.
- (9) La risoluzione IMO n. 14 della conferenza SOLAS 1995, autorizza i membri dell'IMO a concludere accordi regionali se ritengono che le condizioni marittime prevalenti ed altre condizioni locali richiedano, in un determinato tratto di mare, l'adozione di criteri specifici di stabilità.
- (10) Otto paesi del nord Europa, fra cui sette Stati membri della Comunità, hanno concordato a Stoccolma il 28 febbraio 1996 di adottare criteri di stabilità più severi per le navi Ro/Ro da passeggeri in condizioni di avaria, per tenere conto degli effetti dell'accumulo di acqua sul ponte Ro/Ro e per garantire alle navi maggiori possibilità di sopravvivenza in condizioni più critiche di quelle previste dalla norma SOLAS 90, con altezze significative delle onde sino a 4 metri.
- (11) In base a tale accordo, conosciuto come accordo di Stoccolma, le norme specifiche di stabilità sono direttamente collegate al tratto di mare in cui opera la nave e più in particolare all'altezza significativa delle onde ivi registrata; dall'altezza significativa delle onde del tratto di mare in cui opera la nave dipende la massa d'acqua che può accumularsi sul ponte garage in caso di avaria.
- (12) Alla conclusione della conferenza in cui è stato adottato l'accordo di Stoccolma, la Commissione ha notato che esso non si applica a tutta la Comunità ed ha quindi annunciato la propria intenzione di valutare le condizioni locali prevalenti in cui si trovano adoperare le navi Ro/Ro da passeggeri in tutti i mari europei, per proporre le opportune iniziative.
- (13) Il Consiglio, in occasione della sua 2074<sup>a</sup> riunione tenutasi il 17 marzo 1998, ha fatto mettere a verbale una dichiarazione nella quale sottolinea la necessità di assicurare lo stesso livello di sicurezza a tutti i passeggeri delle navi operanti in condizioni simili, siano esse impegnate in viaggi nazionali che internazionali.
- (14) Dopo l'incidente del "Samina Express", il Parlamento europeo ha adottato, il 5 ottobre 2000, le risoluzioni B5-0783, 0787 e 0791/2000 nelle quali dichiara espressamente di attendere la valutazione della Commissione in merito all'efficacia

---

<sup>36</sup> GUL 144 del 15.5.1998, pag. 1.

dell'accordo di Stoccolma e di altre misure volte a migliorare la stabilità e la sicurezza delle navi da passeggeri.

- (15) Uno studio specializzato promosso dalla Commissione ha stabilito che l'altezza delle onde è analoga sia nelle acque dell'Europa meridionale che in quella settentrionale; benché le condizioni meteorologiche stiano in genere più favorevoli al sud, le norme di stabilità fissate dall'accordo di Stoccolma si basano unicamente sull'altezza significativa delle onde e su come tale altezza influenzi l'accumulo di acqua sul ponte Ro/Ro.
- (16) L'applicazione di norme di sicurezza comunitarie in materia di requisiti di stabilità per le navi a Ro/Ro da passeggeri è essenziale per garantire la sicurezza di tali navi e deve rientrare nel quadro comune di riferimento sulla sicurezza marittima.
- (17) Nell'intento di migliorare la sicurezza ed evitare di falsare la concorrenza, le norme comuni di sicurezza in materia di stabilità devono essere applicate, indipendentemente dallo Stato di bandiera, a tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che offrono servizi di linea da o per porti degli Stati membri, siano esse adibite a viaggi internazionali o a viaggi nazionali.
- (18) La sicurezza delle navi è innanzitutto responsabilità dello Stato di bandiera ed ogni Stato membro deve pertanto garantire l'applicazione dei requisiti di sicurezza applicabili alle navi Ro/Ro da passeggeri che ne battono bandiera.
- (19) La direttiva si indirizza inoltre agli Stati membri anche in qualità di Stati ospiti; le responsabilità che loro incombono in tale veste si rifanno a specifiche responsabilità dello Stato di approdo, nella più totale conformità con quanto stabilito nella convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).
- (20) I requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva devono essere basati su di un algoritmo che calcola l'altezza dell'acqua sul ponte Ro/Ro, in caso di avaria in seguito a collisione, utilizzando due parametri fondamentali: il bordo libero residuo della nave e l'altezza significativa delle onde nel tratto di mare ove la nave opera.
- (21) Gli Stati membri devono stabilire e pubblicare le altezze significative delle onde nei tratti di mare che rientrano nella loro giurisdizione; nel caso di viaggi internazionali le altezze significative delle onde devono essere convenute fra gli Stati ai due capi della rotta. Per una stessa area possono inoltre essere fissate anche altezze significative delle onde per periodi stagionali.
- (22) Tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che operano sulle rotte rientranti nel campo di applicazione della presente direttiva devono soddisfare i requisiti di stabilità relativi all'altezza significativa delle onde che caratterizza il tratto di mare in cui operano; esse devono avere a bordo un certificato di conformità rilasciato dallo Stato membro di bandiera, che deve essere accettato da tutti gli altri Stati membri.
- (23) Le norme di stabilità SOLAS 90 garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello garantito dai requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva, per le navi che operano in tratti di mare con altezza significativa delle onde uguale o inferiore a 1,5 metri.
- (24) Tenuto conto delle modifiche strutturali che potrebbe rendersi necessario apportare alle navi esistenti per renderle conformi ai requisiti specifici di stabilità, i requisiti

stessi saranno applicati progressivamente in modo da lasciare alle industrie del settore un sufficiente lasso di tempo per conformarvisi: va a tal fine fissato un calendario in base al quale scaglionare la progressiva applicazione alle navi esistenti.

- (25) Essendo misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione del Consiglio 1999/468/CE del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>37</sup> le misure necessarie per dare applicazione alla presente direttiva vanno adottate in applicazione della procedura di cui all'articolo 5 della decisione stessa.
- (26) Poiché gli obiettivi dell'azione proposta, ovvero la salvaguardia della vita umana in mare migliorando le possibilità di sopravvivenza delle navi Ro/Ro non possono essere raggiunti in modo soddisfacente dai singoli Stati membri ma, in considerazione della portata e degli effetti di tale azione, sono meglio raggiunti a livello comunitario, la Comunità può adottare le necessarie misure in applicazione del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Nel rispetto del principio di proporzionalità, sancito dallo stesso articolo, la presente direttiva non va oltre quanto necessario per il raggiungimento dell'obiettivo prefisso.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*  
*Obiettivo*

La direttiva ha lo scopo di stabilire un livello un informe di requisiti specifici di stabilità per le navi Ro/Ro passeggeri, in modo da migliorarne le possibilità di sopravvivenza in caso di avaria legata a collisione e garantire un maggior livello di sicurezza ai passeggeri ed all'equipaggio.

*Articolo 2*  
*Definizioni*

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) "nave Ro/Ro da passeggeri": una nave da passeggeri d'alto mare, dotata delle strutture necessarie per permettere il caricamento e lo scaricamento (roll on/roll off) di veicoli stradali o ferroviari, che trasporti più di 12 passeggeri;
- b) "nave nuova": una nave la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva; per equivalente stadio di costruzione, si intende lo stadio in cui:
- i) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;
  - ii) ha avuto inizio, per quella determinata nave, l'assemblaggio di almeno 50 tonnellate o dell'1% della massa stimata di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;

---

<sup>37</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- c) "nave esistente": una nave che non sia una nave nuova;
- d) "passeggero": qualsiasi persona che non sia il comandante, un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata a qualsiasi titolo a bordo della nave in relazione all'attività della nave stessa,
- e) "convenzioni internazionali": la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS del 1974) e la convenzione internazionale del 1966 sul bordo libero, unitamente ai rispettivi protocolli e successivi emendamenti, in vigore alla data di adozione della presente direttiva;
- f) "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da una nave Ro/Ro da passeggeri in modo da assicurare il collegamento fra i medesimi porti, effettuate:
  - i) in base ad un orario pubblicato, oppure
  - ii) con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- g) "accordo di Stoccolma": l'accordo concluso a Stoccolma il 27 e il 28 febbraio 1996 in applicazione della risoluzione n. 14 della conferenza SOLAS 95, intitolata "accordi regionali in merito a requisiti specifici di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri" e adottata il 29 novembre 1995;
- h) "amministrazione dello Stato di bandiera": le autorità competenti dello Stato membro la cui bandiera il traghetto Ro/Ro è autorizzato a battere;
- i) "Stato ospite": lo Stato membro dai cui porti, o verso i cui porti un traghetto Ro/Ro da passeggeri effettua un servizio di linea;
- j) "viaggio internazionale": un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di quello Stato o viceversa;
- k) "requisiti specifici di stabilità": i requisiti di stabilità che figurano nell'allegato I;
- l) "altezza d'onda significativa" o "Hs": l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un determinato periodo;
- m) "bordo libero residuo": la distanza minima fra il ponte Ro/Ro danneggiato e la linea di galleggiamento nel punto in cui si è verificato il danno, senza tenere conto degli effetti prodotti dall'acqua accumulatasi sul ponte Ro/Ro danneggiato.

### *Articolo 3*

#### *Campo d'applicazione*

1. La presente direttiva si applica a tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che offrono servizi di linea da e per i porti degli Stati membri, indipendentemente dalla bandiera battuta, se impiegate in viaggi internazionali.
2. Ogni Stato membro, in quanto Stato ospite, dovrà provvedere affinché le navi Ro/Ro da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai

requisiti della presente direttiva prima di essere adibite a viaggi da o per i porti di tale Stato membro, conformemente al disposto dell'articolo 4 della direttiva 1999/35/CE.

*Articolo 4*  
*Altezza significativa delle onde*

L'altezza significativa delle onde (Hs) va impiegata per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione delle norme specifiche di stabilità di cui all'allegato 1. I valori d'onda significativa sono quelli che, in tutto l'anno, non sono superati con una probabilità maggiore del 10%.

*Articolo 5*  
*Tratti di mare*

1. Gli Stati membri devono stabilire, almeno sei mesi prima della data di cui all'articolo 13, un elenco di tratti di mare soggetti alla loro giurisdizione ed i corrispondenti valori di onda significativa.
2. I tratti di mare e le rispettive altezze d'onda significative devono essere concordati fra gli Stati membri, o fra lo Stato membro ed il paese terzo che si trovano ai due capi della rotta considerata. Se la rotta incrocia più di un tratto di mare, la nave che la segue deve soddisfare i requisiti specifici di stabilità relativi al più elevato valore d'onda significativa presentato dai diversi tratti.
3. L'elenco deve essere notificato alla Commissione e reso disponibile in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima. Vanno inoltre notificati alla Commissione l'ubicazione di tali informazioni, nonché tutte le modifiche eventualmente apportate all'elenco e le ragioni di tali modifiche.

*Articolo 6*  
*Requisiti specifici di stabilità*

1. Oltre ai requisiti del regolamento II-1/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria le navi Ro/Ro da passeggeri di cui all'articolo 3, paragrafo 1, devono rispettare i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I della presente direttiva.
2. Per le navi Ro/Ro da passeggeri che operano in tratti di mare con altezza significativa delle onde pari o inferiore a 1,5 metri, il rispetto dei requisiti del regolamento II-1/8 della convenzione SOLAS va considerato equivalente al rispetto dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I.
3. Nell'applicare i requisiti di cui all'allegato I, gli Stati membri fanno riferimento agli orientamenti contenuti nell'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave in questione.

*Articolo 7*  
*Adozione dei requisiti specifici di stabilità*

1. Le navi Ro/Ro da passeggeri nuove devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I.
2. Le navi Ro/Ro da passeggeri esistenti devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I entro il 1° ottobre 2010.

*Articolo 8*  
*Certificati*

1. Tutte le navi Ro/Ro da passeggeri nuove ed esistenti battenti bandiera di uno Stato membro devono tenere a bordo un certificato che sancisca la conformità con i requisiti specifici di stabilità di cui all'articolo 6 ed all'allegato I.

Tale certificato è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera e deve indicare l'altezza significativa massima delle onde per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità, nonché il tratto o i tratti di mare per cui il certificato è stato originariamente rilasciato.

Il certificato rimane valido fintanto che la nave opera nello stesso tratto di mare o in tratti di mare ove siano state registrate le stesse altezze d'onda significativa.

2. Ogni Stato membro, in qualità di stato ospite, deve riconoscere il certificato rilasciato da un altro Stato membro in applicazione della presente direttiva.
3. Ogni Stato membro, nella sua qualità di Stato ospite, accetta il certificato rilasciato da paesi terzi nel quale si certifica che una determinata nave soddisfa i requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva.

*Articolo 9*  
*Periodi stagionali*

1. Se una compagnia marittima che effettua un servizio di linea su tutto l'arco dell'anno intende impiegare per lo stesso servizio anche navi Ro/Ro da passeggeri aggiuntive nel corso di un più ridotto periodo stagionale, essa deve darne notifica alla competente autorità dello Stato o degli Stati ospite almeno tre mesi prima di impiegare tali navi aggiuntive per il servizio in questione.

Qualora il servizio stagionale sia svolto in condizioni caratterizzate da un'altezza d'onda significativa minore di quella fissata per il corso dell'intero anno nel tratto di mare considerato, le competenti autorità possono impiegare questa minore altezza d'onda stagionale per determinare il battente d'acqua in applicazione delle norme specifiche di stabilità di cui all'allegato I della presente direttiva. I valori stagionali delle altezze d'onda significativa devono essere concordati fra gli Stati membri, o fra lo Stato membro ed il paese terzo che si trovano ai due capi della rotta considerata.

2. Ottenuto l'accordo della competente autorità dello Stato o degli Stati ospite in merito ai servizi stagionali di cui al precedente paragrafo 1, le navi Ro/Ro da passeggeri

impiegate per tali servizi dovranno avere a bordo un certificato di conformità alle disposizioni della presente direttiva, come stabilito dall'articolo 8, paragrafo 1.

#### *Articolo 10* *Adeguamenti*

Per tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e in particolare nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) o per migliorare l'efficacia della presente direttiva alla luce delle esperienze acquisite e del progresso tecnico, gli allegati possono essere adeguati conformemente alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

#### *Articolo 11* *Comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 1, della direttiva 93/75/CEE<sup>38</sup>, composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.
2. Quando è fatto riferimento al presente paragrafo si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, conformemente al disposto dell'articolo 7, paragrafo 3, e dell'articolo 8 della decisione stessa.
3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE, è fissato in otto settimane.

#### *Articolo 12* *Sanzioni*

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni da applicare in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendono le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

#### *Articolo 13* *Attuazione*

Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 1° gennaio 2004. 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.

---

<sup>38</sup> GUL 247 del 5.10.1993, pag. 19.

*Articolo 14*  
*Entrata in vigore*

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

*Articolo 15*  
*Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

## ALLEGATO I

### REQUISITI SPECIFICI DI STABILITÀ PER LE NAVI RO/RO DA PASSEGGERI

(Menzionati all'articolo 6)

1. Oltre ai requisiti del regolamento II-1/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria le navi Ro/Ro da passeggeri di cui all'articolo 3, paragrafo 1, devono rispettare i requisiti specifici di stabilità del presente allegato.
  - 1.1 Le disposizioni del regolamento II-1/8.2.3 devono essere rispettate tenendo conto dell'effetto di un ipotetica quantità d'acqua accumulatasi sul primo ponte inferiore alla linea di galleggiamento del piano di costruzione nella stiva Ro/Ro o in una stiva speciale secondo la definizione del regolamento II-2/3 a seguito di un danneggiamento (di seguito denominato "ponte Ro/Ro danneggiato"). Non devono invece essere rispettati gli altri requisiti del regolamento II-1/B/8 nel dare applicazione alle norme di stabilità contenute nel presente allegato. Il presunto volume di acqua marina accumulato va calcolato applicando alla superficie inondata un'altezza fissa calcolata a partire da:
    - a) il punto più basso dell'orlo esterno del ponte RoRo in corrispondenza del compartimento danneggiato; oppure
    - b) se tale orlo è sommerso, il calcolo utilizza un'altezza fissa al disopra del piano di galleggiamento applicabile per tutti i possibili angoli di assetto longitudinale e sbandamento,

secondo i seguenti valori:

0,5 metri se il bordo libero residuo ( $f_r$ ) è pari o inferiore a 0,3 metri;

0,0 metri se il bordo libero residuo ( $f_r$ ) è pari o inferiore a 2,0 metri;

valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se il bordo libero residuo ( $f_r$ ) è superiore a 0,3 metri ma inferiore a 2,0 metri.

Per bordo libero residuo ( $f_r$ ) si intende la distanza minima fra il ponte Ro/Ro e la linea di galleggiamento per la nave danneggiata nel punto in cui si è verificato il danno, senza tenere conto degli effetti prodotti dal volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulata sul ponte Ro/Ro.

- 1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'amministrazione dello Stato di bandiera può concedere una riduzione dell'altezza dell'acqua sul ponte danneggiato.
- 1.3 Per le navi destinate ad operare in zone geografiche ristrette e ben definite, l'amministrazione dello Stato di bandiera può ridurre l'altezza dell'acqua nella superficie inondata di cui al paragrafo 1.1 sostituendo a tale altezza i seguenti valori:
  - 1.3.1 0,0 se l'onda significativa ( $H_s$ ) definita per la zona considerata è pari o inferiore a 1,5 metri;

- 1.3.2 un valore calcolato conformemente alla procedura di cui al punto 1.1, se l'onda significativa (Hs) definita per la zona considerata è pari o superiore a 4,0 metri;
- 1.3.3 valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se l'onda significativa (Hs) definita per la zona considerata è superiore a 1,5 metri ma inferiore a 4,0 metri;
- purché risultino rispettate le seguenti condizioni:
- 1.3.4 l'amministrazione dello Stato di bandiera ritiene tale altezza d'onda significativa (Hs) rappresentativa dell'area identificata e la tale altezza non è superata con una probabilità superiore al 10%;
- 1.3.5 la zona operativa e, se del caso, il periodo dell'anno nei quali un determinato valore d'onda significativa (Hs) è stato stabilito sono riportati sul certificato;
- 1.4 in alternativa ai requisiti dei paragrafi 1.1 o 1.3, l'amministrazione dello Stato di bandiera può esentare dall'applicazione dei requisiti dei paragrafi 1.1 o 1.3 ed accettare risultati di prove in vasca, effettuate secondo le specifiche riportate nell'appendice 1, che confermino che la nave non si capovolgerà in presenza di un danno di estensione pari a quella prevista dal regolamento SOLAS II-1/8.4 nella posizione longitudinale che presenti le peggiori condizioni indicate al punto 1.1 in un'onda irregolare;
- 1.5 menzione del fatto che i risultati delle prove in vasca sono stati considerati equivalenti alla prova di conformità secondo i requisiti di cui ai paragrafi 1.1 e 1.3 nonché il valore dell'altezza d'onda significativa (Hs) impiegata durante le prove devono figurare nel certificato della nave;
- 1.6 le informazioni fornite al capitano conformemente ai regolamenti SOLAS II-1/8.7.1 e II-1/8.7.2, ottenute in applicazione dei regolamenti da II-1/8.2.3 a II-1/8.2.3.4, vanno fornite anche ai capitani delle navi Ro/Ro da passeggeri omologate in base a tali requisiti.
2. Per valutare gli effetti del volume dell'ipotetica massa d'acqua marina accumulata sul ponte Ro/Ro danneggiato menzionato al paragrafo 1, vanno applicate in via prioritaria le seguenti disposizioni.
- 2.1 Una paratia trasversale o longitudinale va considerata intatta se ogni sua parte è compresa tra superfici verticali situate sui fianchi della nave, a una distanza dal fasciame esterno pari a un quinto della larghezza della nave stessa, come stabilito dal regolamento II-1/2, misurata normalmente al piano di simmetria, al livello dell'immersione massima di compartimentazione;
- 2.2 Nel caso in cui lo scafo della nave sia in parte strutturalmente ampliato in conformità delle disposizioni del presente allegato, va sempre impiegata la corrispondente maggiorazione del valore del quinto della larghezza; tale ampliamento non influenza tuttavia la localizzazione degli attraversamenti delle paratie, delle tubazioni, ecc. che erano considerate accettabili prima dell'allargamento.
- 2.3 La tenuta stagna delle paratie trasversali o longitudinali che sono considerate utili per limitare la massa d'acqua marina che si ipotizza accumulata nel compartimento in questione del ponte Ro/Ro danneggiato deve essere commisurata al sistema di drenaggio e deve poter sopportare la pressione idrostatica che risulta dal calcolo

relativo allo specifico danno. Tali paratie devono avere un'altezza di almeno 2,2 metri. Nel caso di navi dotate di ponti veicoli sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non può essere inferiore a quella della superficie inferiore del ponte sospeso, quando esso è abbassato.

- 2.4 In presenza di speciali dispositivi, come ad esempio ponti sospesi a tutta larghezza e larghe casse laterali, potranno essere accettate paratie di altezze diverse stabilite ricorrendo a dettagliate prove in vasca.
- 2.5 Non va tenuto conto degli effetti del volume ipotizzato d'acqua marina accumulata nei compartimenti del ponte Ro/Ro danneggiato, se tali compartimenti dispongono su ambedue i lati di aperture a murata equamente distribuite, secondo la seguente formula:
  - 2.5.1  $A \geq 0,3 l$ 

ove  $A$  è l'area totale delle aperture a murata su ciascun lato del ponte (espressa in  $m^2$ ) ed  $l$  è la lunghezza del compartimento (in metri).
  - 2.5.2 La nave deve mantenere un bordo libero residuo di almeno 1,0 metri nella peggiore ipotesi di danno, senza tenere conto degli effetti del volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulato sul ponte Ro/Ro danneggiato; e
  - 2.5.3 Il bordo superiore delle aperture a murata non può essere ubicato oltre 0,6 metri al di sopra del ponte Ro/Ro danneggiato e il lato inferiore di tali aperture deve trovarsi a non più di 2 cm al di sopra del ponte Ro/Ro danneggiato.
  - 2.5.4 Le aperture devono essere dotate di un meccanismo di chiusura che impedisca all'acqua di penetrare sul ponte Ro/Ro, pur permettendo la fuoriuscita dell'acqua che vi si è eventualmente accumulata.
- 2.6 Quando si ipotizza che una paratia sopra il ponte Ro/Ro è danneggiata, va ipotizzato anche l'allagamento dei due compartimenti contigui e l'altezza della superficie allagata comune ai due compartimenti va calcolata ai sensi dei precedenti paragrafi 1.1 e 1.3.
3. Nel determinare l'onda significativa, vanno impiegate le altezze che figurano nelle cartine o negli elenchi prodotti degli Stati membri, conformemente al disposto dell'articolo 5 della presente direttiva.
  - 3.1 Per le navi che vengono impiegate solo per un periodo stagionale ridotto, l'amministrazione dello Stato ospite deve stabilire, di comune accordo con gli altri paesi i cui porti figurano nella rotta seguita dalla nave, l'altezza d'onda significativa da impiegare.
4. Le prove in vasca devono essere eseguite conformemente al disposto dell'appendice.

## **Appendice**

### **Prove in vasca**

#### **1. Obiettivo**

Le prove di cui al paragrafo 1.4 dei requisiti di stabilità riportati nell'allegato I servono a dimostrare che la nave è capace di affrontare le condizioni di mare definite nel seguente paragrafo 3, nella peggiore ipotesi di danno.

#### **2. Modelli di nave**

2.1 Il modello deve rispecchiare sia l'effettiva forma esterna della nave che la sua suddivisione interna, soprattutto quella degli spazi danneggiati che possono influenzare il processo di allagamento e distribuzione dell'acqua. Il danno considerato deve corrispondere alla peggiore ipotesi prevista ai fini della conformità con il regolamento II-1/8.2.3.2 della convenzione SOLAS 90. Un'ulteriore prova deve essere effettuata per un ipotetico danno a metà nave ed in assetto longitudinale neutro se l'ubicazione del peggior danno, ai sensi della convenzione SOLAS 90, dista dalla metà nave più del 10% della lunghezza tra le perpendicolari (Lpp). Tale prova ulteriore è necessaria solo se il danneggiamento interessa il ponte Ro/Ro.

2.2 Il modello deve soddisfare i seguenti requisiti:

2.2.1 Lunghezza fra le perpendicolari (Lpp) pari ad almeno 3 metri.

2.2.2 Lo scafo deve essere sufficientemente sottile nelle zone ove tale aspetto influenza il risultato delle prova.

2.2.3 Le caratteristiche del moto nave devono essere correttamente modellate su quelle della nave reale e particolare attenzione va riservata alla riproduzione in scala dei raggi di inerzia longitudinale e trasversale. Immersione, assetto longitudinale, sbandamento e posizione del centro di gravità devono essere nelle condizioni corrispondenti al peggior danno ipotizzabile.

2.2.4 I principali elementi strutturali (quali paratie stagne, prese d'aria, ecc.) al di sopra ed al di sotto del ponte delle paratie, che possono produrre un allagamento asimmetrico, devono essere riprodotti correttamente nel modello in modo da rispecchiare, per quanto possibile, la realtà.

2.2.5 La forma della falla deve essere la seguente:

2.2.5.1 profilo laterale rettangolare di larghezza conforme al regolamento SOLAS II-1/8.4.1 e di altezza illimitata;

2.2.5.2 profilo triangolare (isoscele) sul piano orizzontale con altezza pari a B/5, conformemente al regolamento SOLAS II-1/8.4.2.

### 3. Svolgimento delle prove

3.1 Il modello deve essere soggetto a prove in vasca in onda mono-direzionale irregolare (spettro JONSWAP) con altezza d'onda significativa ( $H_s$ ) conforme alle definizioni del punto 1.3 dei requisiti di stabilità e coefficiente di rinforzo del picco  $\gamma$  e periodo di picco  $T_p$ , pari a:

3.1.1  $T_p = 4\sqrt{H_s}$  con  $\gamma = 3,3$ ; e

3.1.2  $T_p$  pari al periodo di risonanza del rollio della nave in avaria con il ponte non allagato, alle condizioni di carico specificate, ma non superiore a  $6\sqrt{h_s}$  con  $\gamma = 1$ .

3.2 Il modello deve essere libero di scarrocciare e va esposto ad un mare al traverso (direzione  $90^\circ$ ) con la falla esposta alle onde in arrivo. Il modello non deve essere vincolato in modo da resistere al capovolgimento. Se la nave allagata ed in equilibrio in assenza d'onda rimane verticale (sbandamento nullo), occorre inclinarla di  $1^\circ$  in direzione della falla.

3.3 Devono essere realizzate almeno 5 prove per ciascun periodo di picco. La lunghezza di ogni prova deve sempre permettere il raggiungimento di uno stato stazionario e non deve in ogni caso essere inferiore ad un periodo corrispondente a 30 minuti per la nave reale, opportunamente scalati. Nel corso di ciascuna prova va generata una realizzazione di onde diverse.

3.4 Se la nave non risulta inclinata verso la falla al termine di ciascun esperimento, gli esperimenti vanno ripetuti finché non si ottengono cinque risultati corretti per ciascuna condizione d'onda specificata o, in alternativa, il modello deve essere inclinato di  $1^\circ$  dal lato della falla e l'esperimento ripetuto per due volte per ciascuna delle due condizioni d'onda specificate. L'obiettivo degli esperimenti ulteriori è di dimostrare, nel miglior modo possibile, le capacità di sopravvivenza al capovolgimento nelle due direzioni.

3.5 Le prove devono essere realizzate per i seguenti casi di avaria:

3.5.1 il peggior danno, con riferimento all'area sottesa alla curva GZ, ai sensi della convenzione SOLAS; e

3.5.2 il peggior danno a metà nave, con riferimento al bordo libero residuo a metà nave se richiesto dal punto 2.1.

### 4. Criteri di sopravvivenza

La nave va ritenuta in grado di sopravvivere se viene raggiunto uno stato stazionario nella serie di prove successive di cui al punto 3.3; se rollio superiore a  $30^\circ$  rispetto all'asse verticale si verifica con frequenza superiore al 20% o si verifica uno sbandamento superiore ai  $20^\circ$ , il risultato della prova va tuttavia considerato un capovolgimento della nave anche se si è raggiunto uno stato stazionario.

### 5. Omologazione delle prove

5.1 Una proposta del programma di prova va presentata all'amministrazione dello Stato ospite che deve approvarlo preventivamente. Va inoltre ricordato che i danni più lievi possono generare le situazioni più gravi.

5.2 La prova va documentata da un'apposita relazione e da un video, o altra registrazione visiva, contenenti tutte le necessarie informazioni sulla nave e sui risultati delle prove.

## ALLEGATO II

### ORIENTAMENTI INDICATIVI PER LE AMMINISTRAZIONI NAZIONALI

(Menzionati all'articolo 6, paragrafo 3)

#### PARTE I

##### Applicazione

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3, i presenti orientamenti sono destinati ad assistere le amministrazioni degli Stati membri nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I, per quanto possibile e compatibile con le caratteristiche strutturali della nave in questione. La numerazione dei seguenti paragrafi corrisponde a quella impiegata nell'allegato I.

##### Paragrafo 1

Tutte le navi Ro/Ro da passeggeri di cui all'articolo 3, paragrafo 1, devono innanzitutto rispettare la norma SOLAS 90 in materia di stabilità residua, applicabile a tutte le navi da passeggeri costruite a partire dal 29 aprile 1990 compreso. L'applicazione di tale requisito permette di definire il bordo libero ( $f_r$ ), necessario ai fini del calcolo di cui al paragrafo 1.1.

##### Paragrafo 1.1

1. Il presente paragrafo riguarda il caso in cui un determinato volume di acqua si è accumulato sul ponte delle paratie (Ro/Ro). Si ipotizza che l'acqua sia penetrata sul ponte attraverso una falla. Il paragrafo dispone che la nave, oltre a soddisfare tutti i requisiti della convenzione SOLAS '90, soddisfi anche i criteri di tale convenzione di cui ai paragrafi da 2.3 a 2.3.4 del regolamento n. 8 del capitolo II-1 Parte B della convenzione SOLAS, in presenza della quantità d'acqua sul ponte ivi definita. Al fine di tale calcolo non occorre tenere conto di nessun altro requisito del capitolo II-1 del regolamento n. 8. Ad esempio, ai fini del calcolo, la nave non deve rispettare i requisiti relativi agli angoli di equilibrio o alla non immersione della linea di bordo libero.
2. L'acqua accumulata va considerata un carico di liquido aggiuntivo con una superficie libera comune a tutti i compartimenti che si presumono allagati sul ponte garage. L'altezza dell'acqua ( $h_w$ ) sul ponte dipende dal bordo libero residuo ( $f_r$ ) dopo l'avaria ed è misurata in funzione dell'avaria stessa (**cf. fig. 1**). Il bordo libero residuo ( $f_r$ ), è la distanza minima fra il ponte Ro/Ro danneggiato e la superficie del piano di galleggiamento all'equilibrio della nave danneggiata (dopo le eventuali correzioni dell'assetto se questo tipo di provvedimenti sono stati presi) in funzione del danno ipotizzato e dopo aver esaminato tutte le possibili condizioni di avaria in conformità dei requisiti SOLAS '90, come indicato nel paragrafo 1 dell'allegato I. Nel calcolare  $f_r$  non va tenuto conto degli effetti dell'ipotetica massa d'acqua che si presume si sia accumulata sul ponte Ro/Ro.
3. Se  $f_r$  è pari o superiore a 2 metri, va ipotizzato che sul ponte Ro/Ro non si accumulino acqua. Se  $f_r$  è pari 0,3 metri o meno, va ipotizzato che l'altezza  $h_w$  sia di 0,5 metri. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (**cf. fig. 2**).

## Paragrafo 1.2

I sistemi di drenaggio dell'acqua potrebbero essere considerati efficaci solo se avessero la capacità di impedire l'accumulo di un notevole volume d'acqua sul ponte considerato, vale a dire diverse migliaia di tonnellate all'ora, il che supera notevolmente la capacità degli impianti installati alla data di adozione dei regolamenti in questione. Simili sistemi altamente efficienti potranno essere sviluppati ed omologati in futuro (in base ad orientamenti che saranno sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale).

## Paragrafo 1.3

1. La quantità d'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte, oltre ad essere ridotta conformemente al disposto del paragrafo 1.1, potrà essere ulteriormente ridotta in considerazione del fatto che la nave opera solo in zone geografiche ben delimitate. Tali zone sono designate conformemente all'altezza d'onda significativa ( $H_s$ ) tipica della zona stessa, conformemente al disposto dell'articolo 5.
2. Se nella zona considerata l'altezza d'onda significativa ( $H_s$ ) è pari a 1,5 metri o meno, va ipotizzato che sul ponte Ro/Ro danneggiato non si accumuli altra acqua. Se l'onda significativa nell'area considerata è uguale o superiore a 4,0 metri, l'altezza ipotizzata dell'acqua accumulata va calcolata conformemente al disposto del paragrafo 1.1. Le altezze intermedi dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (**cf. fig. 3**).
3. L'altezza  $h_w$  è mantenuta costante e la quantità d'acqua addizionale risulta quindi variabile, in quanto dipende dall'angolo di sbandamento e dal fatto che ad un particolare angolo di sbandamento l'angolo del ponte risulti immerso o meno. (**cf. fig. 4**) Va notato che la permeabilità presunta degli spazi sul ponte garage deve essere fissata al 90% (MSC/Circ.649 refers), mentre la permeabilità degli altri spazi presunti allagati è quella stabilita dalla convenzione SOLAS.
4. Se i calcoli volti a dimostrare la conformità con la direttiva fanno riferimento ad un'onda significativa di altezza inferiore ai 4 metri, tale altezza inferiore deve essere registrata sul certificato di sicurezza della nave passeggeri.

## Paragrafi 1.4 / 1.5

In alternativa alle prove di conformità con i nuovi requisiti di stabilità di cui al paragrafo 1.1 o 1.3, l'amministrazione può accettare i risultati di prove in vasca. I requisiti delle prove in vasca sono indicati in dettaglio nell'appendice dell'allegato I. Note orientative sullo svolgimento delle prove su modello sono riportate nella parte II del presente allegato.

## Paragrafo 1.6

Le curve operative limite (KG o GM), stabilite dalla convenzione SOLAS, possono risultare non applicabili nel caso in cui si consideri gli effetti dell'"acqua sul ponte" come previsto dalla direttiva e può pertanto rendersi necessario determinare curve limite rivedute che tengano conto degli effetti di tale acqua aggiuntiva. Occorre a tal fine effettuare i necessari calcoli per un numero sufficiente di immersioni ed assetti operativi.

**Nota:** Le curve operative limite rivedute KG/GM possono essere stabilite per iterazione, aggiungendo il GM il minimo in eccesso, che risulta dai calcoli della stabilità in condizioni di avaria con l'acqua sul ponte, al KG iniziale (o dedotto dal GM) da utilizzare per determinare il

bordo libero in condizioni di avaria ( $f_r$ ), impiegato per determinare il volume d'acqua sul ponte, e ripetendo tale processo fintanto che il GM in eccesso diventi trascurabile.

È da prevedere che gli operatori inizino tale iterazione con il rapporto KG massimo/GM minimo che può ragionevolmente essere riscontrato in servizio, cercando quindi di modificare la relativa sistemazione del ponte delle paratie per ridurre al minimo il GM in eccesso derivante dai calcoli di stabilità in presenza di acqua sul ponte.

### **Paragrafo 2.1**

Ai sensi dei requisiti della convenzione SOLAS, le paratie interne alla linea B/5 sono da considerare intatte nel caso di avaria da collisione laterale.

### **Paragrafo 2.2**

Se devono essere installate casse laterali esterne per garantire la conformità con il regolamento in oggetto, la larghezza (B) della nave risulta maggiorata e quindi anche la distanza B/5 dai bordi della nave; tali modifiche non esigono tuttavia il ricollocamento delle parti strutturali esistenti o di eventuali attraversamenti delle principali paratie stagne orizzontali al disotto del ponte delle paratie. **(cfr. fig. 5)**

### **Paragrafo 2.3**

1. Paratie e barriere trasversali e longitudinali appositamente sistemate e di cui si è tenuto conto al fine di limitare il movimento dell'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte Ro/Ro non devono essere "a tenuta stagna" nel senso stretto del termine. Piccole perdite possono essere tollerate se il sistema di drenaggio è tale da impedire l'accumulo di acqua dall'altra parte della paratia o della barriera. Nel caso in cui gli ombrinali, in mancanza del necessario dislivello, non dovessero più funzionare occorre prevedere un altro sistema passivo di drenaggio.
2. L'altezza ( $B_h$ ) delle paratie/barriere trasversali e longitudinali non deve essere inferiore a  $(8 \times h_w)$  metri, ove  $h_w$  è l'altezza dell'acqua accumulata calcolata in base al bordo libero residuo e all'altezza dell'onda significativa (paragrafi 1.1 e 1.3). In ogni caso, tale altezza non deve mai essere inferiore al maggiore dei seguenti valori:
  - a) 2,2 metri, oppure
  - b) l'altezza fra il ponte delle paratie ed il punto inferiore della struttura inferiore dei ponti garage intermedi o sospesi, quando si trovano in posizione abbassata. Va notato che qualsiasi spazio fra il lato superiore delle paratie e la parte inferiore del fasciame metallico deve essere chiuso da piastre trasversali o longitudinali a seconda dei casi. **(cfr. fig. 6)**

Possono essere accettate paratie di altezza inferiore a quella specificata se vengono effettuate le prove in vasca descritte nella parte II del presente allegato, per dimostrare che la soluzione alternativa garantisce adeguate possibilità di sopravvivenza. Nel fissare l'altezza delle paratie/barriere va inoltre garantito che esse siano tali da limitare il progressivo allagamento entro i limiti di stabilità richiesti. Tali limiti non devono essere influenzati dalle prove in vasca.

**Nota:** Il dominio positivo della curva di GZ può essere ridotto sino a 10 gradi, se la corrispondente area sottesa alla curva è opportunamente aumentata (MSC 64/22 refers).

#### Paragrafo 2.5.1

L'area "A" fa riferimento ad aperture permanenti. Va notato che non può essere fatto ricorso all'opzione "aperture a murata" se la galleggiabilità delle sovrastrutture è in tutto o in parte necessaria per permettere alla nave di rispettare i criteri. Le aperture a murata devono essere provviste di battenti che impediscano all'acqua di entrare, pur permettendole di uscire.

I battenti non devono dipendere da un sistema attivo di chiusura. Essi devono funzionare autonomamente e non devono ridurre significativamente il flusso in uscita. Ogni eventuale riduzione significativa deve essere compensata dalla presenza di aperture aggiuntive, affinché risulti mantenuta l'area complessiva richiesta.

#### Paragrafo 2.5.2

Le aperture a murata sono da considerarsi efficienti se la distanza minima fra il lato inferiore dell'apertura e la linea di galleggiamento in caso di avaria è di almeno 1 metro. Il calcolo della distanza minima non deve tenere conto dell'effetto dovuto alla presenza di un eventuale volume d'acqua aggiuntivo sul ponte. (cfr. fig. 7)

#### Paragrafo 2.5.3

Le aperture a murata devono essere situate il più in basso possibile nell'impavesata laterale o nel fasciame esterno. Il lato inferiore delle aperture a murata non deve essere oltre 2 cm al di sopra del ponte delle paratie ed il suo lato superiore non deve trovarsi oltre 0,6 metri al di sopra di esso. (cfr. fig. 8)

**Nota:** Gli spazi cui si applica il paragrafo 2.5, ovvero gli spazi dotati di aperture a murata o simili aperture, non devono essere compresi fra gli spazi intatti ai fini del calcolo delle curve di stabilità a nave integra e in condizioni di avaria.

### Paragrafo 2.6

1. L'estensione della falla va applicata nel senso della lunghezza della nave. A seconda delle suddivisioni presenti, la falla può non interessare alcuna paratia, può interessare solo paratie al di sotto del ponte delle paratie, solo paratie al di sopra di tale ponte o le une e le altre.
2. Le paratie/barriere trasversali ed orizzontali che arginano la massa d'acqua che si ipotizza accumulata devono essere sempre chiuse ed opportunamente assicurate quando la nave prende il mare.
3. Nel caso in cui le paratie/barriere sono danneggiate, l'acqua accumulata sul ponte deve avere lo stesso livello, pari a  $h_w$ , ai due lati della paratia/barriera danneggiata (cfr. fig. 9).

## PARTE II

### PROVE IN VASCA

Scopo dei presenti orientamenti è quello di assicurare l'uniformità dei metodi adottati nel costruire e verificare i modelli, nonché nello svolgere ed analizzare le prove sul modello, pur tenendo conto del fatto che la struttura delle vasche navali esistenti e considerazioni di costo possono in parte influenzare tale uniformità.

Il contenuto del paragrafo 1, appendice dell'allegato I non necessita commenti.

#### **Paragrafo 2 - Modelli di nave**

2.1 Il materiale impiegato per costruire il modello non è di per sé importante, purché il modello risulti, sia a nave integra che in condizioni di avaria, sufficientemente rigido per garantire che le proprietà idrostatiche siano identiche a quelle della nave reale e che la risposta flessionale dello scafo alle onde sia trascurabile.

È inoltre importante garantire che i compartimenti danneggiati siano ricostruiti nel modello nel modo più accurato possibile, in modo da assicurare la presenza del corretto volume di acqua in occasione dell'allagamento.

Poiché l'ingresso di acqua (anche in quantità minime) nelle parti intatte del modello ne influenzerà il comportamento, occorre adottare le necessarie misure perché non si verifichi alcuna perdita.

2.2. Dettagli del modello

.1 Riconoscendo che gli effetti di scala possono influenzare notevolmente il comportamento del modello durante le prove, è importante garantire che tali effetti siano per quanto possibile ridotti al minimo. Il modello deve essere il più grande possibile, in quanto i compartimenti danneggiati possono in tal modo essere ricostruiti in maggior dettaglio, con conseguente riduzione degli effetti di scala. Si raccomanda pertanto di adottare per il modello una scala non inferiore a 1:40. Il modello non deve tuttavia essere di dimensioni inferiori ai tre metri alla linea di galleggiamento di compartimentazione.

.2.a) Nel punto dell'ipotetico danno, il modello deve essere quanto più possibile sottile per assicurare che la quantità di acqua penetrata ed il centro di gravità siano correttamente rappresentati. Potrebbe talvolta risultare impossibile ricostruire lo scafo del modello e gli elementi di compartimentazione primaria e secondaria, nel punto del danno, in modo sufficientemente dettagliato: tenuto conto degli eventuali limiti costruttivi, potrebbe quindi non essere possibile calcolare accuratamente la permeabilità ipotizzata di questi spazi.

.2.b) In occasione delle prove è stato rilevato che l'altezza verticale del modello può influenzare i risultati delle prove in onda. È pertanto necessario che il modello venga esteso di almeno tre sovrastrutture standard al disopra del ponte delle paratie (bordo libero), così che le onde più alte della serie non possano infrangersi sul modello.

- .2.c) È fondamentale misurare e verificare l'immersione del modello non soltanto a nave integra ma anche con il modello in condizioni di avaria, paragonando i risultati a quelli ottenuti con il calcolo di stabilità in condizioni di avaria. Dopo aver misurato l'immersione in condizioni di avaria può risultare necessario modificare la permeabilità del compartimento danneggiato, aggiungendo volumi integri o pesi ulteriori. Va inoltre garantito che il centro di gravità dell'acqua imbarcata sia rappresentato correttamente. Eventuali aggiustamenti per eccesso devono avere per effetto di aumentare i margini di sicurezza.
- .2.d) Se il modello deve essere dotato di barriere sul ponte e se tali barriere sono di altezza inferiore a quella indicata al punto 2.3 dell'allegato 1 della presente direttiva, il modello deve essere dotato di telecamere a circuito chiuso in modo che sia possibile tenere sotto controllo eventuali traboccamenti ed accumuli di acqua nell'area non danneggiata del ponte. In tal caso questa videoregistrazione costituisce parte integrante della documentazione di prova.
- .3 Per garantire che le caratteristiche del moto del modello rispettino quelli della nave reale è importante che il modello sia soggetto ad test opportuni in condizioni di nave integra, in modo che possano essere verificati GM e distribuzione della massa.

Il raggio di inerzia trasversale della nave reale non deve essere considerato superiore a 0,4B e quello longitudinale non superiore a 0,25L.

Il periodo di rollio del modello è ottenuto con il seguente calcolo:

$$\frac{2\pi \times 0.4B}{\sqrt{gGM\lambda}}$$

dove:

GM: altezza metacentrica della nave reale (integra)

g: accelerazione gravitazionale

λ: scala del modello

B: larghezza della nave reale

**Nota:**

Mentre test per la stima del GM e del periodo di rollio del modello in condizioni di avaria possono essere accettate quale prova di verifica della curva di stabilità residua, tali prove non sono ammissibili in sostituzione di quelle a nave integra.

Il modello in condizioni di avaria deve tuttavia essere soggetto a rollio per calcolare il periodo di rollio necessario per eseguire le prove di cui al paragrafo 3.1.2.

- .4 Il contenuto del paragrafo non necessita commenti. Si presume che il sistema di ventilazione del compartimento danneggiato della nave reale siano tali da non influenzare l'allagamento né il movimento dell'acqua imbarcata. Rispetto alla riproduzione in scala il sistema di ventilazione della nave reale potrebbe tuttavia produrre effetti di scala indesiderati. Per evitare tali effetti, si

raccomanda di costruire il sistema di ventilazione con dimensioni maggiori rispetto a quelle della scala impiegata nel modello, in modo che esso non influenzi lo spostamento della massa d'acqua sul ponte garage.

- .5.2 Il profilo triangolare (isoscele) della forma prismatica della falla, corrisponde al galleggiamento a pieno carico.

Inoltre, nel caso in cui siano sistemate casse laterali interne di larghezza inferiore a  $B/5$  ed al fine di evitare eventuali effetti di scala, la lunghezza della falla non deve essere inferiore a 2 metri.

### Paragrafo 3 - Svolgimento delle prove

#### 3.1 – Spettro dell'onda

Va utilizzato lo spettro JONSWAP, in quanto descrive condizioni di mare limitate in estensione ed in durata, come appunto avviene nella maggior parte dei casi a livello mondiale. A tal fine è importante non solo verificare il periodo di picco della serie di onde, ma anche controllare che sia corretto il periodo di passaggio al livello medio.

- .1 In presenza di un periodo di picco pari a  $4\sqrt{H_s}$  e dato un fattore di rinforzo  $\gamma$  pari a 3,3, il periodo di zero-crossing non deve essere superiore a:

$$\{T_p / (\text{da } 1,20 \text{ a } 1,28)\} \pm 5\%$$

- .2 Il periodo di zero-crossing corrispondente ad un periodo di picco pari al periodo di rollio del modello in avaria e, dato un fattore  $\gamma$  pari ad 1, non deve essere superiore a:

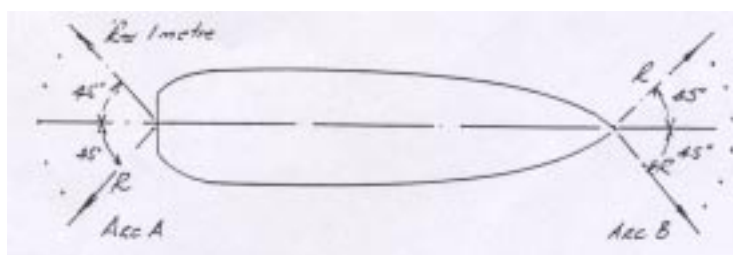
$$\{T_p / (\text{da } 1,3 \text{ a } 1,4)\} \pm 5\% ;$$

va notato che se il periodo di rollio del modello in avaria è superiore a  $6\sqrt{H_s}$ , il periodo di picco va limitato a  $6\sqrt{H_s}$ .

#### **Nota:**

È stato stabilito che non risulta pratico fissare limiti ai periodi di zero-crossing della serie di onde generate in vasca, conformemente ai valori nominali della formula matematica. È quindi permesso un margine di errore del 5%.

Per ogni serie di esperimenti lo spettro d'onda deve essere registrato e documentato. Le misurazioni vanno a tal fine effettuate vicino al modello (ma non sottovento - cfr. figura seguente) ed anche in prossimità dell'ondogeno. Il modello deve inoltre essere dotato di sensori che permettano di controllare e registrare tutti i suoi movimenti (rollio, sussulto, beccheggio etc.) e il suo comportamento (angolo di sbandamento, immersione ed assetto longitudinale) nel corso della prova.



Il sensore per la misurazione delle onde "in prossimità del modello" va posizionato sull'arco A o B (**Figura a**).

3.2., 3.3., 3.4

Il contenuto dei paragrafi non necessita commenti.

### 3.5 – Danneggiamenti simulati

Lunghe ed approfondite ricerche volte allo sviluppo di opportuni criteri per le navi nuove hanno chiaramente dimostrato che, oltre a GM ed al bordo libero, per valutare le possibilità di sopravvivenza della nave è importante tenere conto anche dell'area sottesa alla curva di stabilità, fino all'angolo di GZ massimo. Nello scegliere le peggiori condizioni di avaria previste dalla convenzione SOLAS, per provare la conformità ai requisiti del paragrafo 3.5.1 va perciò scelta la condizione in cui risulta minima l'area sottesa alla curva di stabilità residua, fino all'angolo di GZ massimo.

### **Paragrafo 4 - Criteri di sopravvivenza**

Il contenuto del paragrafo non necessita commenti.

### **Paragrafo 5 - Omologazione**

Alla relazione presentata all'amministrazione competente vanno allegati i seguenti documenti:

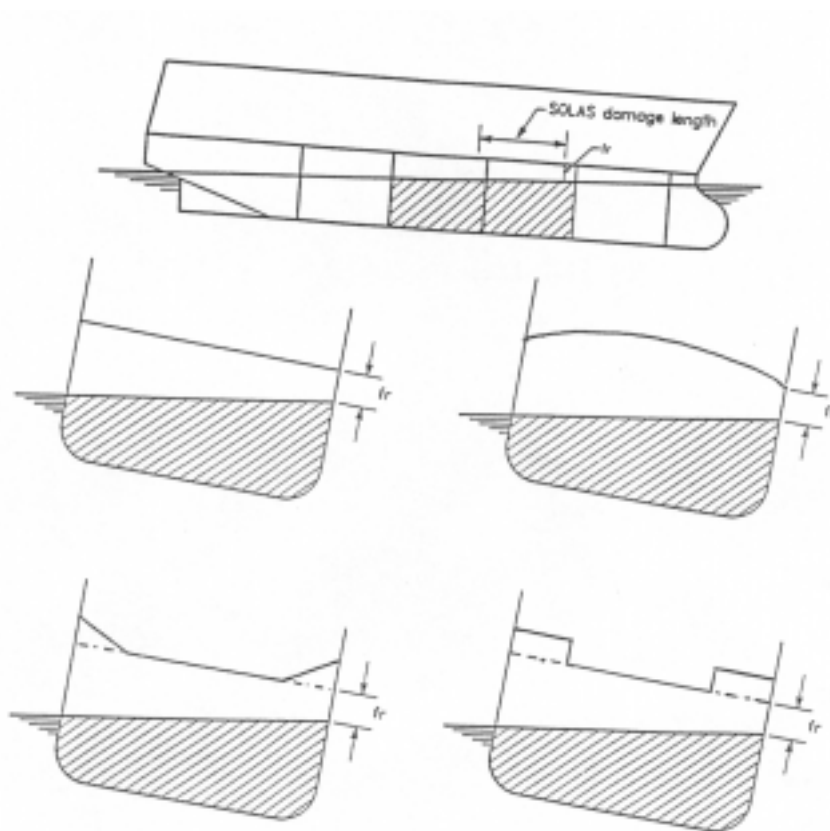
- a) calcolo della stabilità in condizioni di avaria nella peggiore ipotesi SOLAS e (se diverso) con avaria a centro nave;
- b) piani generali del modello, dettagli di costruzione e informazioni sulla strumentazione;
- c) relazioni sulle prove per la stima del raggio metacentrico e del periodo di rollio;
- d) calcolo dei periodi di rollio del modello e della nave reale;
- e) spettro d'onda nominale e misurato (in prossimità dell'ondogeno e vicino al modello);
- f) registrazioni rappresentative di moti, assetto e scarroccio;
- g) videoregistrazioni del caso.

### **Nota:**

A tutte le prove deve presenziare un rappresentante dell'amministrazione competente.

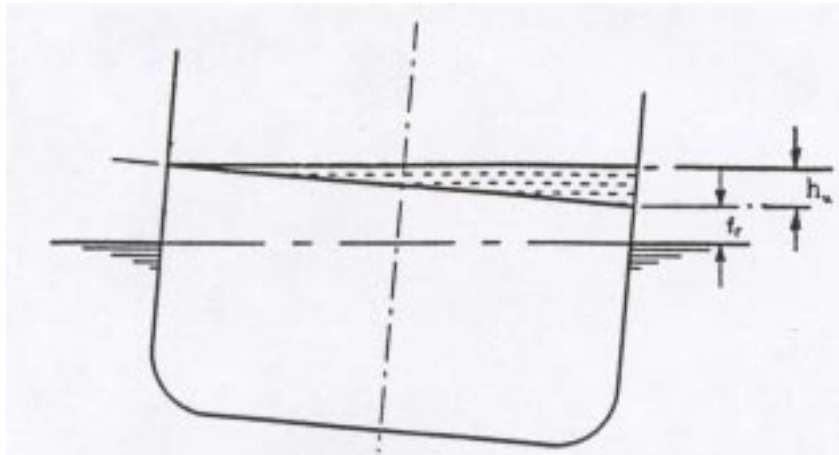
**Figure menzionate nell'allegato 2**

**(Orientamenti indicativi per le amministrazioni nazionali)**



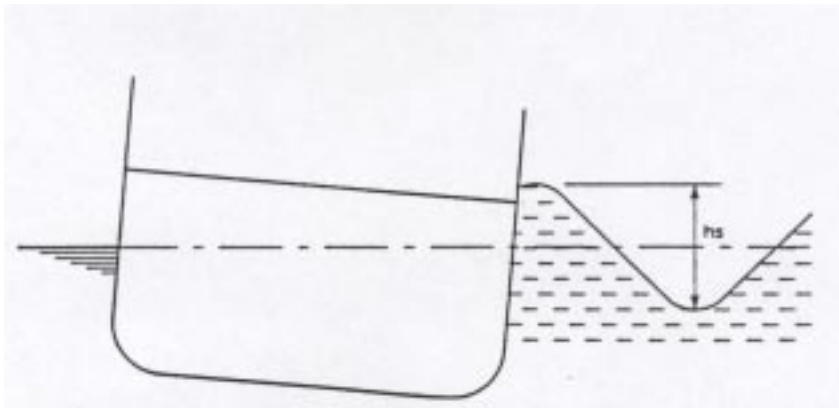
<i>SOLAS damage length</i>	Lunghezza dell'avaria prevista dalla convenzione SOLAS

**Figura 1**



1. Se  $f_r \geq 2,0$  metri, l'altezza dell'acqua sul ponte ( $h_w$ ) = 0,0 metri
2. Se  $f_r \leq 0,3$  metri, l'altezza dell'acqua sul ponte ( $h_w$ ) = 0,5 metri

**Figura 2**

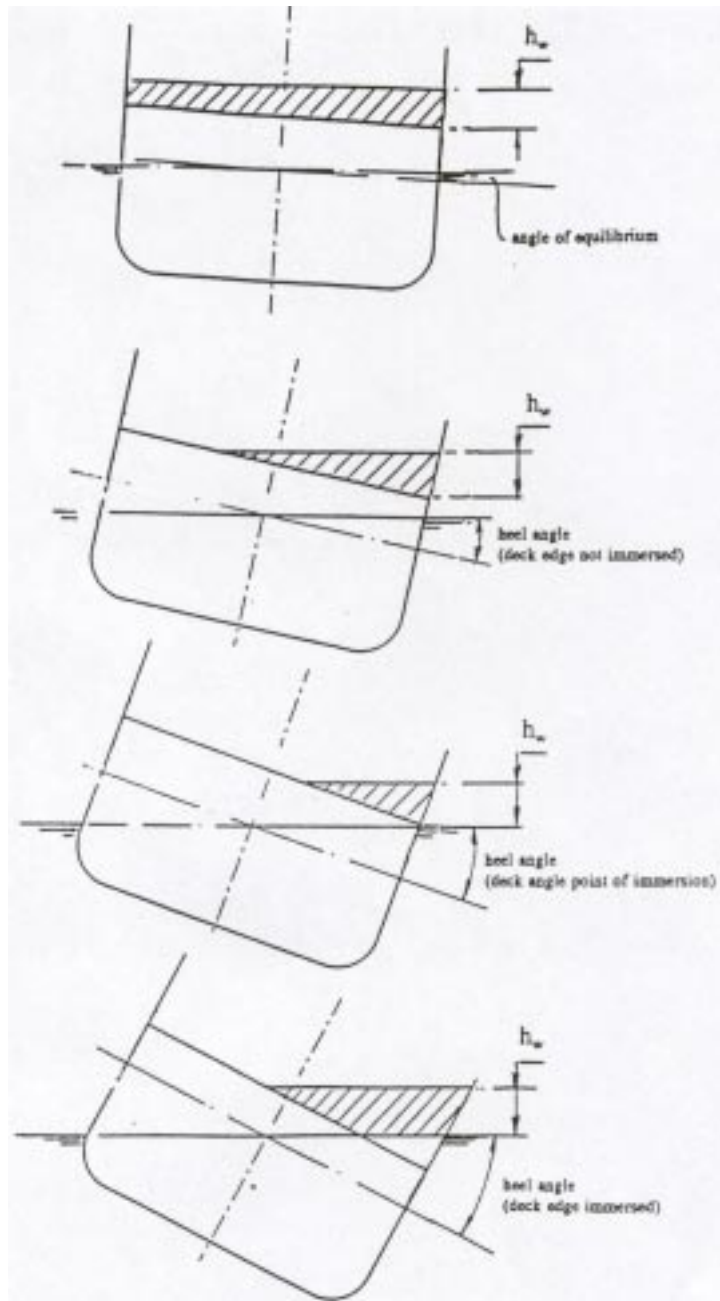


1. Se  $h_s \geq 4,0$  metri, l'altezza dell'acqua sul ponte è calcolata come da figura 3
2. Se  $h_s \leq 1,5$  metri, l'altezza dell'acqua sul ponte ( $h_w$ ) = 0,0 metri

**Ad esempio**

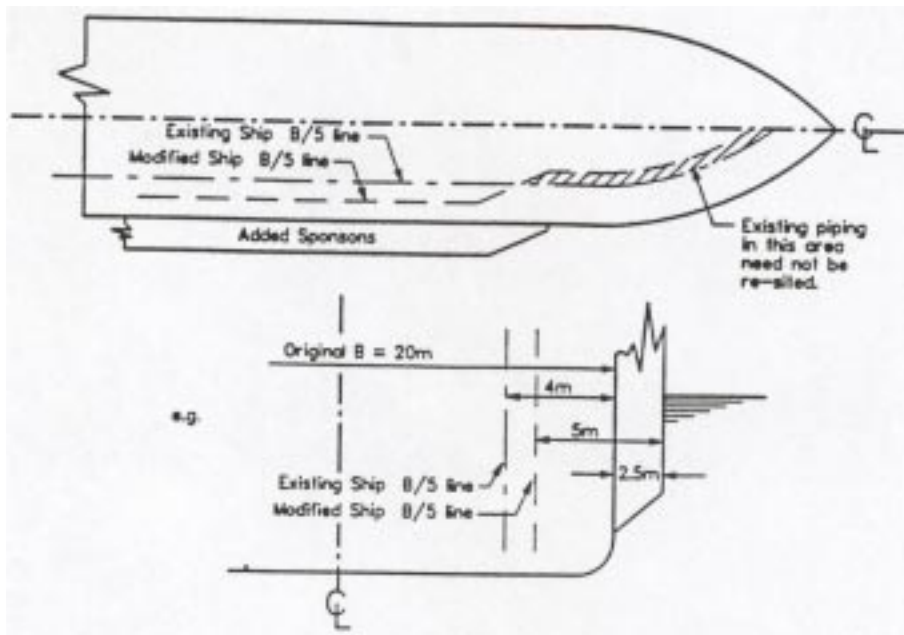
Se  $f_r = 1,15$  metri e  $h_s = 2,75$  metri, l'altezza  $h_w = 0,125$  metri

**Figura 3**



<i>angle of equilibrium</i>	angolo di equilibrio
<i>heel angle</i>	angolo di sbandamento
<i>(deck edge not immersed)</i>	(angolo del ponte non immerso)
<i>(deck angle point of immersion)</i>	(punto di immersione dell'angolo del ponte)
<i>(deck edge immersed)</i>	(angolo del ponte immerso)
<i>SOLAS damage length</i>	Lunghezza dell'avaria prevista dalla convenzione SOLAS

**Figura 4**



<i>Existing Ship B/5 line</i>	Linea B/5 della nave non modificata
<i>Modified Ship B/5 line</i>	Linea B/5 della nave modificata
<i>Added sponson</i>	piattaforme aggiunte
<i>Existing piping in this area need not be re-sited</i>	Le tubolature esistenti in questa zona non devono essere spostate
<i>Original B = 20 m</i>	Valore B originario = 20 m

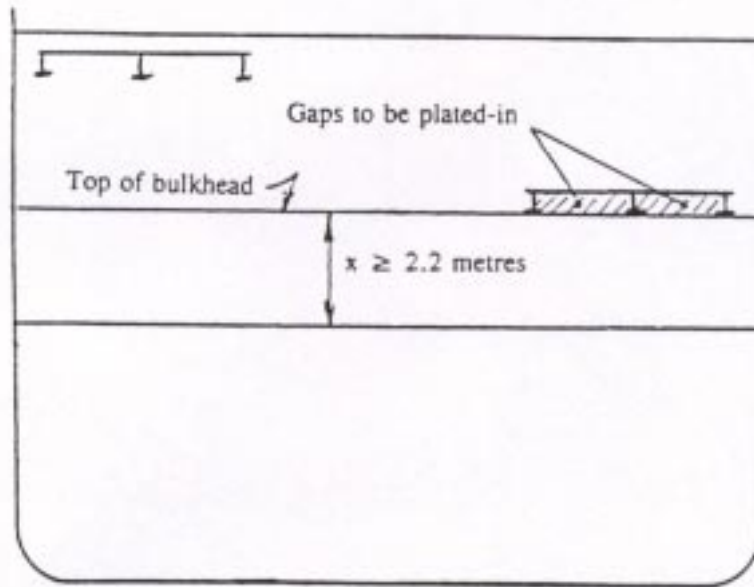
**Figura 5**

## Nave senza ponte garage sospeso

### Esempio 1

Altezza dell'acqua sul ponte = 0,25 metri

Altezza minima richiesta della barriera = 2,2 metri



Nave con ponte sospeso (a guisa di barriera)

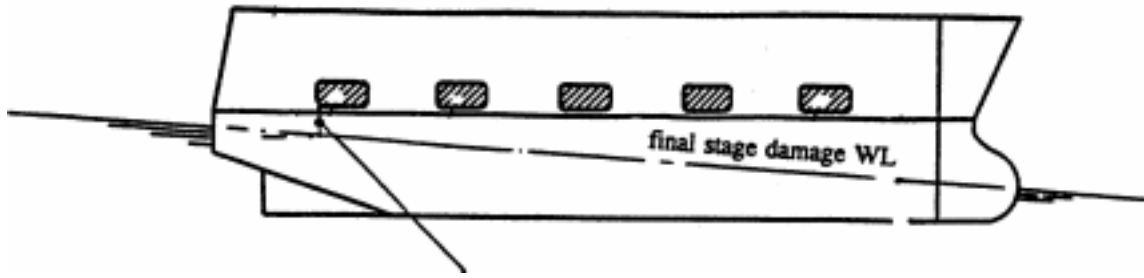
### Esempio 2

Altezza dell'acqua sul ponte (hw) = 0,25 metri

Altezza minima richiesta della barriera = x

<i>Gaps to be plated in</i>	Aperture da sigillare
<i>Top of bulkhead</i>	Limite superiore della paratia
$x \geq 2,2 \text{ metres}$	$x \geq 2,2 \text{ metri}$

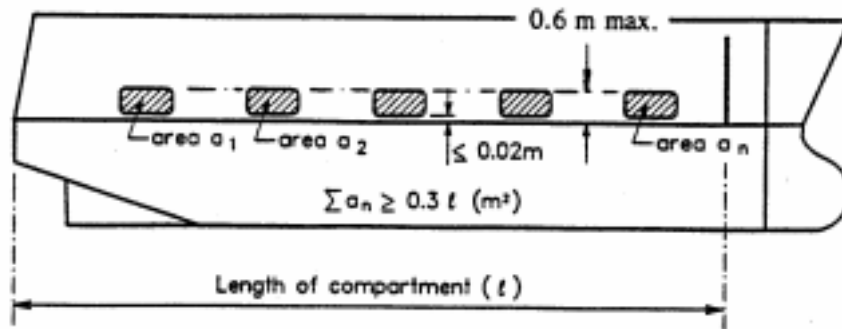
**Figura 6**



bordo libero minimo dalle aperture a murata = 1,0 m

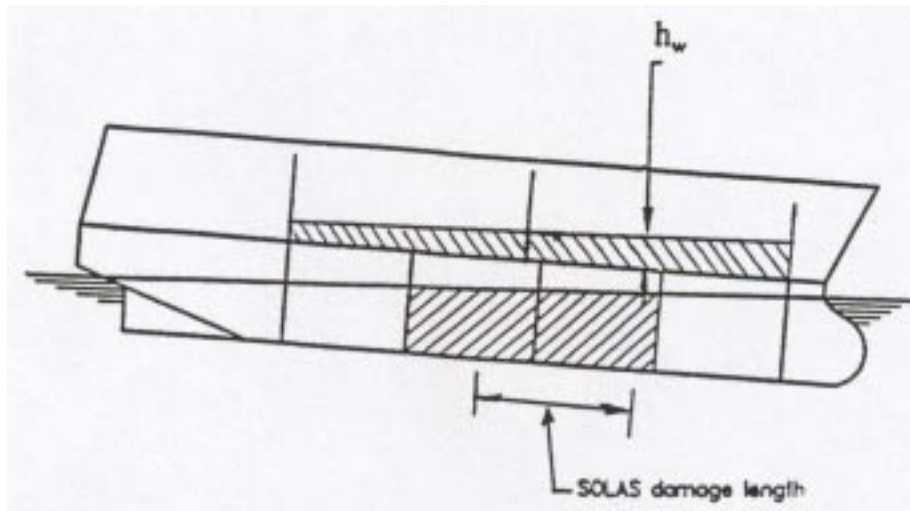
<i>final stage damage WL</i>	linea di galleggiamento allo stadio finale dell'avaria

**Figura 7**

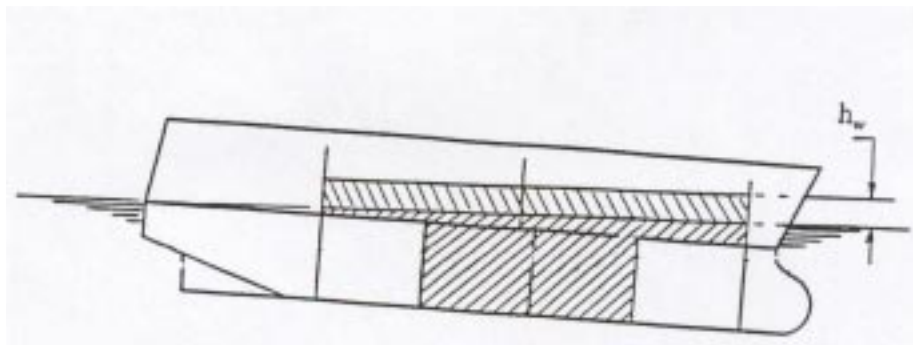


<i>area a...</i>	area a...
<i>Length of compartment (l)</i>	lunghezza del compartimento (l)

**Figura 8**



**Angolo del ponte non immerso**



**Angolo del ponte immerso**

<i>SOLAS damage length</i>	Lunghezza dell'avaria prevista dalla convenzione SOLAS

**Figura 9**

# **SCHEMA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)**

## **DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:**

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SUI REQUISITI SPECIFICI DI STABILITÀ PER LE NAVI RO/RO DA PASSEGGERI

## **NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO:**

COM (2002) 158 - 2002/0074 (COD)

## **LA PROPOSTA**

1. In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una normativa comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.

L'obbligo della Comunità nel contesto in esame è il miglioramento della sicurezza nel settore dei trasporti marittimi ai sensi dell'articolo 80, paragrafo 2, del trattato. L'azione proposta ha l'obiettivo di adottare requisiti armonizzati di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri che operano su rotte internazionali da e per i porti dell'UE.

In applicazione del principio di sussidiarietà spetta alla Comunità assicurare un quadro regolamentare che garantisca un livello armonizzato di sicurezza per le navi da passeggeri che operano, alle stesse condizioni, in tutta l'UE. Spetta invece agli Stati membri adottare nel proprio sistema giuridico nazionale le misure necessarie per dare piena applicazione alla direttiva.

## **L'INCIDENZA SULLE IMPRESE**

2. Determinare l'incidenza della proposta:
  - sui vari settori di attività,
  - sulle diverse dimensioni delle imprese (indicare la concentrazione di piccole e medie imprese),
  - specificare se esistono particolari aree geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese.

La proposta riguarda le imprese che gestiscono navi Ro/Ro da passeggeri operanti da e per i porti comunitari. Gran parte delle navi passeggeri che navigano nelle acque della Comunità fanno capo a società di medie e grandi dimensioni. Tenuto conto che i requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva già sono rispettati dai sette Stati membri dell'UE che hanno sottoscritto l'accordo di Stoccolma, la proposta

avrà in pratica ripercussioni solo sulle società che gestiscono tale tipo di nave nel Mediterraneo. Poiché il 70% delle navi Ro/Ro da passeggeri operanti in tale zona battono bandiera italiana o greca, il maggiore impatto economico dovrebbe riguardare le società che operano sotto tali due bandiere. La maggior parte delle navi Ro/Ro da passeggeri che operano nei mari dell'Europa meridionale sono adibite a viaggi nazionali e non rientrano pertanto nel campo di applicazione della presente direttiva. Di esse si occupa la proposta di modifica della direttiva del Consiglio 98/18/CE. Dopo l'adozione dell'accordo di Stoccolma, le nuove navi Ro/Ro da passeggeri sono state in genere costruite in modo da soddisfare i requisiti specifici di stabilità da questo fissati anche nel caso di navi destinate ai mari del sud Europa.

3. Precisare gli obblighi imposti alle imprese per conformarsi alla proposta.

Gli Stati membri devono adottare le disposizioni giuridiche, regolamentari ed amministrative necessarie perché gli operatori delle navi Ro/Ro da passeggeri possano rispettare i requisiti specifici di stabilità. Il rispetto di tali requisiti obbligherà gli operatori delle navi esistenti (che operano nelle zone in cui si applica la direttiva) ad apportare modifiche strutturali a tali navi per ammodernarle secondo i nuovi standard stabiliti dalla direttiva. riesto a iniziare le imprese dovranno innanzitutto organizzare prove su modello per stabilire se le proprie navi devono o meno essere ammodernate.

4. Definire la prevedibile incidenza economica della proposta

- sull'occupazione,
- sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese,
- sulla competitività delle imprese.

L'applicazione della direttiva non dovrebbe produrre alcun effetto sull'occupazione. L'applicazione progressiva dei requisiti alle navi esistenti, prevista dalla direttiva, concederà alle società di navigazione tempo sufficiente per ammodernare le proprie navi. Tenuto conto del calendario di ammodernamento previsto da SOLAS, peraltro già in corso di realizzazione, la direttiva prevede un sufficiente lasso di tempo entro cui le navi devono conformarsi ai nuovi requisiti di stabilità.

Lo studio compiuto dalla Commissione indica che l'accordo di Stoccolma è stato applicato nel Nord Europa senza sollevare particolari problemi, né per i settori interessati né per i paesi contraenti. Un esame effettuato su 82 delle 140 navi che devono adeguarsi all'accordo, ha mostrato che solo nel 36% dei casi si sono resi necessari interventi di ammodernamento. Nel 69% dei casi, inoltre, tali interventi hanno richiesto investimenti inferiori ad un milione di euro. Il costo complessivo degli ammodernamenti è stato stimato in circa 85 milioni di euro. Va notato che gran parte di tale costo è legato ad un più rapido adeguamento alle norme SOLAS 90 (passo necessario per conformarsi all'accordo di Stoccolma) più che non agli interventi necessari per conformarsi all'accordo stesso.

Tenuto conto che l'altezza significativa delle onde nelle acque mediterranee è in genere di 2,5 metri circa, il costo delle modifiche per conformare la flotta dei mari dell'Europa meridionale ai requisiti dell'accordo di Stoccolma risulterà più o meno pari a quello necessario per garantire il rispetto dei requisiti delle norme SOLAS 90

(due compartimenti allagati)<sup>39</sup>. Poiché le disposizioni dei regolamenti SOLAS devono essere pienamente rispettate entro il 2010, in base al calendario IMO (viaggi internazionali) ed alla direttiva 98/18/CE (viaggi nazionali UE), le imprese del settore devono avere già previsto per i prossimi anni gli investimenti necessari per realizzare i necessari ammodernamenti. Lo studio indica che 264 navi operanti nelle acque del sud Europa (sia su rotte nazionali che internazionali) dovranno essere ammodernate in base ai requisiti SOLAS e che i costi di tale operazione saranno compresi fra 106 e 250 milioni di euro (tale importo non prende tuttavia in considerazione l'eventuale ritiro dal servizio di navi Ro/Ro obsolete). Come indicato nei paragrafi precedenti, le operazioni necessarie per conformare le navi agli specifici requisiti di stabilità previsti dall'accordo di Stoccolma non comporteranno grandi costi aggiuntivi rispetto a quelli necessari per garantirne la conformità alle norme SOLAS.

L'applicazione dei requisiti di stabilità previsti dall'accordo di Stoccolma alle navi Ro/Ro da passeggeri che operano nelle acque europee meridionali sembrerebbe quindi garantire requisiti di stabilità uniformi e i più efficaci in tutta l'Unione europea senza aumentare significativamente l'impegno economico richiesto alle imprese del settore, dal momento che esse devono in ogni caso uniformarsi alle norme SOLAS 90.

La proposta dovrebbe produrre un benefico impatto sulla competitività del settore, armonizzando le norme di stabilità applicate alle navi Ro/Ro da passeggeri che operano nell'UE e creando un mercato globale che renderà possibile operare tali navi su tutte le rotte dell'UE caratterizzate dalle stesse condizioni di moto ondoso. Grazie alla fissazione di requisiti armonizzati di sicurezza per tutte le navi Ro/Ro da passeggeri che operano nei porti dell'UE, indipendentemente dalla bandiera battuta, verranno garantite parità di condizioni per tutti gli operatori coinvolti, riducendo al minimo i rischi di distorsione della concorrenza da parte di operatori che tentano di risultare più competitivi facendo economie a scapito della sicurezza.

5. Indicare se la proposta contiene misure destinate a tenere conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.).

Il rispetto dei requisiti previsti nella proposta non dovrebbe imporre un onere finanziario eccessivo alle società interessate. L'esperienza acquisita in occasione dell'adozione di tali norme nei paesi dell'Europa del Nord ha dimostrato che l'onere finanziario per il settore è più che ragionevole.

## CONSULTAZIONE

6. Elencare le organizzazioni consultate in merito alla proposta ed esporre le principali osservazioni.

La Commissione ha organizzato il 25 ottobre una riunione consultiva cui ha invitato tutte le parti interessate; vi hanno partecipato rappresentanti degli armatori (ECSA, ICS, BIMCO), delle compagnie di navigazione (ETF), delle società di classificazione

---

<sup>39</sup> Tale norma prevede che la nave non debba capovolgersi anche con due dei principali compartimenti inondati in seguito all'avaria.

(IACS), dei costruttori navali (CESA) e dei disabili (European Disabilities Forum - EDF).

L'azione proposta è stata accolta con un certo scetticismo da parte dei costruttori navali, soprattutto per quanto riguarda le implicazioni finanziarie per l'adattamento delle navi esistenti. A loro parere, le condizioni meteorologiche prevalenti nei mari del sud Europa non giustificerebbero l'estensione generalizzata dei requisiti regionali definiti nell'accordo di Stoccolma. La misura è stata invece caldamente sostenuta dai rappresentanti delle società di navigazione e dalle associazioni di consumatori presenti alla riunione, secondo i quali essa permetterà di garantire una maggiore sicurezza ai passeggeri ed all'equipaggio. Le due organizzazioni hanno ritenuto essenziale che navi operanti in condizioni d'onda significativa simili debbano rispettare le stesse norme di sicurezza.

2002/0075 (COD)

Proposta 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**

## RELAZIONE

### **1. ANTECEDENTI ED OBIETTIVI**

Per garantire l'armonizzazione delle norme di sicurezza per le navi da passeggeri che operano nell'Unione europea, nel 1996 la Commissione europea ha proposto una direttiva volta ad applicare anche al traffico interno ed in modo armonizzato, regole equivalenti a quelle applicabili a livello internazionale. La direttiva 98/18/CE è stata adottata il 17 marzo 1998 ed è entrata in vigore lo stesso anno. Le regole che figurano nell'allegato I della direttiva rispecchiano quelle contenute nei pertinenti strumenti internazionali che disciplinano la sicurezza delle navi che effettuano servizi nazionali. Tali requisiti sono applicabili a tutti i tipi di navi da passeggeri operanti sulle rotte interne e tengono conto delle loro dimensioni, dell'età e delle caratteristiche dei tratti di mare ove sono autorizzate ad operare.

Benché la direttiva sia relativamente recente, la Commissione europea ritiene che alcune sue disposizioni debbano essere semplificate o aggiornate per garantire un adeguato livello di protezione dei passeggeri sulle rotte interne nell'Unione europea. Si propone pertanto di modificare la direttiva 98/18/CE del Consiglio in modo tale da:

- aggiornare la direttiva per tenere conto degli sviluppi delle convenzioni e dei codici di sicurezza marittima, in particolare del Codice per le unità veloci 2000;
- semplificare e migliorare la procedura di definizione e pubblicazione dei "tratti di mare", fondamentale per l'applicazione della direttiva, in quanto i requisiti di sicurezza applicabili a navi specifiche dipendono dai tratti di mare in cui esse operano;
- adottare specifici requisiti di stabilità per determinate categorie di navi da passeggeri ro-ro che operano su rotte nazionali, equivalenti a quelli della proposta di direttiva su requisiti armonizzati di stabilità per le navi da passeggeri ro-ro che operano su rotte internazionali e il progressivo ritiro dal servizio delle navi da passeggeri ro-ro che non sono state ammodernate per conformarsi a tali requisiti di stabilità;
- obbligare gli Stati membri ad adoperarsi per rendere tutte le navi da passeggeri sicure ed accessibili ai passeggeri a mobilità ridotta, indipendentemente dalle dimensioni, dall'età e dal tratto di mare in cui operano, conformemente a quanto previsto da altre proposte della Commissione volte a rendere altri modi di trasporto accessibili e sicuri per tali passeggeri;
- sopprimere la deroga concessa alla Grecia, semplificando così la direttiva, tenuto conto dell'impatto marginale della deroga stessa.

### **2. MOTIVAZIONE DELLE MISURE PROPOSTE**

Le misure proposte intendono modificare la direttiva vigente 98/18/CE del Consiglio. Le motivazioni alla base di tale modifica sono molteplici. Benché si tratti di una

direttiva relativamente recente, sono già apparsi alcuni problemi in merito alla sua attuazione. Il principale problema, a livello comunitario, è legato alla difficoltà di verificarne l'attuazione, soprattutto a causa dell'impraticabilità dell'attuale procedura di pubblicazione dei tratti di mare. Tale difetto crea difficoltà sia a livello comunitario che di Stati membri, in quanto l'attuazione della direttiva 98/18/CE non può essere verificata, in mancanza di modalità chiare e praticamente applicabile per la designazione e la pubblicazione dei tratti di mare.

La modifica è inoltre giustificata dalla necessità di rendere la direttiva più flessibile, in modo da aggiornare alcuni articoli agli sviluppi a livello internazionale, in particolare in materia di sicurezza delle unità veloci.

L'introduzione di requisiti di stabilità più specifici per le navi da passeggeri ro-ro che operano sulle rotte interne è giustificata dall'esigenza di migliorarne la sicurezza e di garantire sui servizi interni lo stesso livello di sicurezza previsto per quelli internazionali.

L'introduzione di orientamenti sulla sicurezza dei passeggeri a mobilità ridotta risponde al principio, sancito dal trattato di Amsterdam, secondo cui occorre combattere la discriminazione dovuta, fra l'altro, a condizioni di handicap e all'età.

Sono state introdotte disposizioni che lasciano un ampio margine di flessibilità agli Stati membri, nel rispetto del principio di sussidiarietà, per quanto riguarda in particolare i requisiti di sicurezza e di accesso dei passeggeri a mobilità ridotta.

### **3. CONTENUTO DELLA PROPOSTA**

La proposta contiene due articoli che modificano il testo dell'attuale direttiva 98/18/CE, nonché alcuni articoli che permettono di applicare concretamente tali modifiche.

### **4. COMMENTI AI SINGOLI ARTICOLI**

#### **4.1. Definizioni (articolo 1, paragrafo 1)**

È inserita una nuova definizione di "persone a mobilità ridotta" (articolo 2, lettera w)) con riferimento al nuovo articolo 6 ter. La definizione usata è quella della direttiva 2001/85/CE<sup>40</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2002, relativa alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e recante modifica della direttiva 70/156/CEE e della direttiva 97/27/CE. Tale definizione, recentemente concordata fra Consiglio e Parlamento, è ritenuta dalla Commissione adatta anche alla presente direttiva, in quanto riguarda i requisiti di sicurezza e di accesso a particolari tipi di trasporto pubblico per i passeggeri a mobilità ridotta (cfr. anche paragrafo 4.6).

---

<sup>40</sup> GUL 42 del 13.2.2002, pag. 1.

#### **4.2. Procedura di pubblicazione dei tratti di mare (articolo 1, paragrafo 2)**

La Commissione propone una nuova procedura semplificata per stabilire, notificare e pubblicare l'elenco dei tratti di mare A, B, C e D da cui dipendono gli specifici requisiti di sicurezza applicabili alle navi che operano in ciascuno di essi. Tale modifica è necessaria a causa dei problemi incontrati nell'attuazione della direttiva 98/18/CE. È molto importante modificare tale procedura per facilitarne l'attuazione da parte degli Stati membri e per controllarne l'attuazione a livello comunitario.

La Commissione propone inoltre di semplificare anche la notifica alla Commissione dei tratti di mare, conformemente alla procedura prevista dall'articolo 9.

La procedura di pubblicazione proposta consente una maggior flessibilità e trasparenza in relazione agli operatori, sia a livello comunitario che di Stati membri.

#### **4.3. Soppressione della deroga concessa alle navi da passeggeri greche (articolo 2)**

La direttiva 98/18/CE prevede una deroga per le navi da passeggeri che prestano servizio nazionale esclusivamente nelle acque greche. Tenuto conto del limitato impatto pratico di tale deroga, la Commissione propone di sopprimerla a partire dal 1° gennaio 2005, semplificando così la direttiva.

#### **4.4. Requisiti di stabilità ed eliminazione progressiva in base all'età (articolo 1, paragrafo 3)**

La proposta della Commissione introduce requisiti specifici di stabilità per le navi da passeggeri ro-ro che operano su rotte internazionali da e verso porti dell'UE. Ciò garantirà una maggiore sicurezza delle navi da passeggeri ro-ro operanti su tali rotte entro il 1° ottobre 2010 al più tardi.

Considerato che le navi da passeggeri ro-ro operano in condizioni di mare simili sia sulle rotte nazionali che su quelle internazionali e per conseguire lo stesso livello di sicurezza delle navi che operano in diversi tratti di mare, in pari condizioni di mare, la Commissione propone che anche le navi da passeggeri ro-ro nazionali debbano conformarsi ai requisiti specifici di stabilità. I requisiti specifici di stabilità si applicano a tutte le nuove navi da passeggeri ro-ro delle classi A, B, C a decorrere dal 1° ottobre 2004. Per le nuove navi da passeggeri ro-ro della classe D, l'applicazione dei requisiti specifici di stabilità non è giustificata a causa delle condizioni operative circoscritte che si applicano a tali navi. Tenuto conto delle difficoltà che possono incontrarsi nell'ammodernare le navi esistenti di classe A e B, la Commissione propone di adottare in alternativa la possibilità di ritirarle progressivamente dal servizio, una volta che hanno raggiunto i 30 anni se non è possibile conformarle agli specifici requisiti di stabilità. Lo stesso ritiro progressivo si applica alle navi esistenti di classe C e D, tranne se esse sono pienamente conformi ai requisiti di stabilità di cui al paragrafo II-1/B/8 dell'allegato I della direttiva 98/18/CE. Ciò significa la piena conformità di queste navi ai requisiti di stabilità SOLAS 90, un obbligo da cui esse sono ora esentate.

#### **4.5. Codice per le unità veloci 2000 (articolo 1, paragrafo 4)**

La direttiva 98/18/CE applica attualmente il Codice per le unità veloci (Codice HSC) contenuto nella risoluzione del comitato IMO sulla sicurezza marittima MSC 36(63) del 20 maggio 1994; tale codice è applicato in toto a tutte le unità veloci che

effettuano servizi nazionali. Il 5 dicembre 2000 è stato adottato il Codice per le unità veloci 2000, che si applicherà a tutte le nuove navi la cui chiglia è stata impostata, o si trova a un equivalente stadio di costruzione, il 1° luglio 2002 o in data successiva. Il Codice per le unità veloci 2000 non sostituisce i codici precedenti (che continuano ad applicarsi alle navi costruite prima di tale data), ma si applica solo alle navi nuove.

La Commissione propone pertanto di modificare l'articolo 8, lettera a), in modo che la direttiva 98/18/CE preveda l'applicazione del Codice per le navi veloci 2000, come già avviene per il Codice 1994, tramite la procedura di comitato. Ciò risponde pienamente ai principi adottati dalla direttiva 98/18/CE (allegato I e definizioni contenute nell'articolo 2) in materia di convenzioni internazionali.

#### **4.6. Introduzione di requisiti di sicurezza e accesso per le persone a mobilità ridotta (articolo 1, paragrafi 1, 3, 4 e 5)**

La Commissione propone di adottare specifici requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta, che costituiscono fino al 30% circa della popolazione e rappresentano quindi una larga fetta dei potenziali passeggeri. Le misure proposte riguardano inoltre la sicurezza e l'accessibilità delle navi per tale tipo di passeggeri. È infatti fondamentale garantire lo stesso livello di sicurezza a tutti i passeggeri, siano essi a mobilità ridotta o meno.

Le direttive 1999/35/CE<sup>41</sup> e 98/41/CE<sup>42</sup> coprono una parte relativamente limitata delle questioni di sicurezza e accesso dei passeggeri a mobilità ridotta in quanto riguardano servizi ed assistenza specifici e non necessariamente informazioni generali sulla nave e sulle procedure di sicurezza.

Si propone pertanto di aggiungere un nuovo allegato III contenente orientamenti in materia, applicabili a tutte le navi e le unità che operano sulle rotte nazionali. Poiché alcune modifiche da apportare alle navi esistenti possono rivelarsi eccessivamente costose, gli orientamenti si applicano a navi ed unità veloci nei limiti del ragionevole e del possibile. Gli Stati membri devono inoltre elaborare piani d'azione nazionali per l'ammodernamento della flotta esistente di navi da passeggeri, conformemente ai requisiti fissati negli orientamenti dell'allegato III. Tali orientamenti si allineano alla circolare del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO 735 (MSC/Circ. 735), del 24 giugno 1996, intitolata "*Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons needs*".

Nel corso di tale processo, è fondamentale che gli Stati membri consultino le associazioni di persone a mobilità ridotta, per garantire che le misure adottate siano ragionevoli ed accettabili e che offrono soluzioni reali ai problemi attualmente registrati a bordo delle navi da passeggeri.

---

<sup>41</sup> Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

<sup>42</sup> Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

Gli Stati membri devono comunicare i loro piani di azione nazionali per le navi esistenti e presentare alla Commissione una relazione sull'attuazione dell'articolo relativo alle nuove navi, alle unità veloci nuove ed esistenti, nonché alle navi esistenti autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri.

Alla luce dell'esperienza acquisita, in particolare quella acquisita dagli Stati membri nell'attuazione della direttiva, si propone inoltre di modificare gli allegati II e III con procedura di comitato.

#### **4.7. Modifica al mandato del Comitato per gli adattamenti (articolo 1, paragrafo 4)**

La Commissione propone di modificare il mandato del Comitato rispetto a quanto indicato nell'articolo 8 della direttiva 98/18/CE, come segue.

- Aggiunta dell'articolo 8, lettera a), punto iii), per permettere la revisione degli articoli della direttiva legati al Codice HSC, come indicato al punto 4.5.
- Aggiunta dell'articolo 8, lettera c), che dà mandato al Comitato di modificare gli allegati II e III, come indicato al punto 4.6.

Proposta 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**

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 Commissione<sup>43</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>44</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>45</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>46</sup>,

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 passeggeri<sup>47</sup> 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 armonizzare le 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 difficile da attuare, 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.

---

<sup>43</sup> GUC [...] del [...], pag. [...].

<sup>44</sup> GUC [...] del [...], pag. [...].

<sup>45</sup> GUC [...] del [...], pag. [...].

<sup>46</sup> GUC [...] del [...], pag. [...].

<sup>47</sup> GUL 144 del 15.5.1998, pag. 1.

- (4) La direttiva [yyyy/xx/CE] sui requisiti specifici di stabilità per le navi da passeggeri ro-ro<sup>48</sup> 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 vanno 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 le navi da passeggeri ro-ro dopo un certo numero di anni di servizio.
- (5) È necessario tener conto, in maniera rapida e flessibile, delle modifiche apportate ai pertinenti strumenti internazionali come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni dell'IMO (*International Maritime Organisation*).
- (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'IMO ha adottato un nuovo codice per le unità veloci (*International Code for Safety for High Speed Craft, 2000*), contenuto nella risoluzione MSC-97(73) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, 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 garantiti 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 va pertanto modificata in conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

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

- 1) All'articolo 2 è aggiunta la seguente lettera:  

“w) "persone a mobilità ridotta": tutte le persone che hanno difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, segnatamente i disabili (comprese le persone con disturbi sensoriali o mentali e quanti impiegano sedie a rotelle), persone con difficoltà motorie, persone di bassa statura, persone con bagagli pesanti, anziani, gestanti, persone con carrelli della spesa e persone con bambini a seguito (anche nei passeggeri).”
- 2) L'articolo 4, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente.  

“2. Ciascuno Stato membro:

  - (a) elabora e mantiene aggiornato un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione, che delimitano le zone nelle quali le classi di navi

---

<sup>48</sup> GUL [...] del [...], pag. [...].

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 ai requisiti specifici di stabilità 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 direttiva [yyyy/xx/CE] entro il 1° ottobre 2010, tranne se esse sono state ritirate dal servizio a tale data o a una data successiva, ma comunque non più tardi del 1° gennaio 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, sulla base degli orientamenti contenuti nell'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 la cui chiglia è stata impostata o si trova 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 la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione, anteriormente al 1° ottobre 2004, gli Stati membri applicano gli orientamenti di cui all'allegato III nei limiti del ragionevole e del possibile, a livello economico.

Gli Stati membri elaborano un piano di azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti alle navi esistenti che operano sul loro territorio. Essi comunicano tale piano di azione alla Commissione.

4. Gli Stati membri informano la Commissione in merito all'attuazione del presente articolo, per tutte le navi da passeggeri di cui al paragrafo 1, le navi da passeggeri di cui al paragrafo 3 autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri e tutte le unità veloci entro il 1° ottobre 2007.”
- 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 modifiche, 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. 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**

(come previsto dall'articolo 6 ter)

#### **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, 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 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**

Sono 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."

## **SCHEDA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO**

### **IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)**

#### **DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:**

Proposta 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

#### **NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO:**

COM(2002) 158 def., 2002/0075(COD)

#### **LA PROPOSTA**

1. *In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per cui è necessaria una normativa comunitaria in questo settore e i suoi obiettivi principali.*

Scopo principale della proposta è modificare la direttiva esistente per rafforzare e semplificare alcune sue disposizioni. Trattandosi della revisione di una direttiva esistente la modifica può essere effettuata solo adottando un'altra direttiva.

#### **L'IMPATTO SULLE IMPRESE**

2. *Incidenza della proposta:*

- *sui vari settori di attività,*

Compagnie di trasporto che gestiscono servizi passeggeri sulle rotte nazionali negli Stati membri.

- *sulle dimensioni delle imprese (concentrazione di piccole e medie imprese),*

Le modifiche riguarderanno società di diverse dimensioni, da quelle che dispongono di una sola nave agli armatori che possiedono una flotta considerevole.

- *Indicare eventuali zone geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese.*

Tutti gli Stati membri, salvo quelli che non hanno accesso al mare. In teoria tutti gli Stati membri sono coinvolti in quanto Stati di bandiera, benché alcuni di essi abbiano maggiormente sviluppato servizi marittimi data la loro particolare situazione geografica.

3. *Obblighi delle imprese per conformarsi alla proposta.*

I settori interessati dovranno adottare le misure necessarie per conformarsi ai requisiti nazionali ed adattare le navi esistenti agli specifici requisiti di stabilità indicati nell'articolo 6 bis e negli orientamenti sui requisiti di sicurezza per i passeggeri a mobilità ridotta contenuti nell'allegato III. Va tuttavia sottolineato che molte società hanno già adottato a tal fine le necessarie misure.

4. *Prevedibile incidenza economica della proposta*

– *sull'occupazione,*

Non si prevede alcun effetto sull'occupazione.

– *sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese,*

Potranno essere necessari alcuni investimenti per conformarsi ai requisiti specifici di stabilità indicati nell'articolo 6 bis. Il calendario di ritiro dal servizio delle navi esistenti previsto dalla direttiva dà sufficiente tempo alle società di effettuare gli interventi di ammodernamento. Il regime di ritiro prevede inoltre un'ulteriore flessibilità in quanto è basato sull'età della nave e durerà fino al 2015. Si possono prevedere anche alcuni investimenti in relazione agli orientamenti sui requisiti di sicurezza per i passeggeri a mobilità ridotta contenuti nell'allegato III, anche se alcune società hanno già adottato al riguardo le necessarie misure.

– *sulla competitività delle imprese.*

La proposta avrà probabilmente un impatto positivo sulla posizione concorrenziale delle imprese in quanto armonizzerà le norme di stabilità applicate alle navi da passeggeri ro-ro in servizio dell'UE poiché creerà un mercato generale che renderà possibile l'esercizio di tali navi su tutte le rotte UE quando sono soddisfatte le stesse condizioni di altezza d'onda. Essa avrà anche un effetto economico positivo sulla competitività delle società che si conformeranno agli specifici requisiti di stabilità indicati nell'articolo 6 ter e negli orientamenti sui requisiti di sicurezza per i passeggeri a mobilità ridotta contenuti nell'allegato III, in quanto potranno attirare un maggior numero di clienti.

5. *Eventuali misure per tenere conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.).*

La proposta tiene conto del fatto che i costi di adattamento delle navi esistenti ai requisiti fissati negli orientamenti sui requisiti di sicurezza per i passeggeri a mobilità ridotta contenuti nell'allegato III potrebbero risultare eccessivi.

## CONSULTAZIONE

6. *Elencare le organizzazioni consultate in merito alla proposta ed esporre le principali osservazioni.*

Organizzazioni invitate e presenti alla riunione di consultazione

– The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

- Committee of EU Shipbuilders Associations (CESA)
- European Community Shipowners Association (ECSA)
- European Disability Forum (EDF)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- International Association of Classification Societies (IACS)
- International Council on Shipping (ICS)

#### Sunto dei loro punti di vista

Nessuno degli interessati ha formulato osservazioni sulla soppressione della deroga concessa alla Grecia.

Tutti gli interessati hanno accolto favorevolmente l'idea di elaborare gradualmente regole specifiche per migliorare la sicurezza e l'accessibilità dei passeggeri a mobilità ridotta.

Tutti gli interessati hanno accolto favorevolmente l'applicazione del Codice per le unità veloci 2000 alle unità veloci che operano su rotte nazionali.

Non sono state avanzate obiezioni circa la proposta di una nuova procedura di pubblicazione della lista di tratti di mare (articolo 4, paragrafo 2).

Gli interessati hanno espresso pareri discordi circa la necessità di introdurre requisiti di stabilità supplementari per le navi traghetto ro-ro.