

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/45/CE DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI E NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA PASSEGGERI .

Scopo direttiva 2009/45/CE

La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio è stata introdotta al fine di raggiungere un adeguato livello di sicurezza a bordo di unità trasporto passeggeri ed unità veloci, adibite a viaggi nazionali nei porti comunitari, e rimuovere qualsiasi ostacolo agli scambi commerciali. La direttiva si applica alle navi costruite in acciaio o in materiale equivalente e prevede, inoltre, requisiti specifici per la rimozione di barriere per il libero movimento delle persone a mobilità ridotta o disabili prevedendo, anche, un adeguato sistema di segnaletica ed informazione al riguardo.

Essa è stata concepita dal legislatore comunitario come un testo consolidato di pre-esistenti strumenti normativi che in Italia hanno trovato la loro applicazione attraverso il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n.45 e successive modificazioni.

Il contenuto di tale ultimo strumento nazionale rispecchia, per contenuti, le disposizioni impartite a livello comunitario e già contenute nella Convenzione Internazionale SOLAS, che stabilisce i requisiti tecnici per la costruzione, la stabilità, la protezione antincendio ed i mezzi di salvataggio a cui le navi mercantili (passeggeri e carico) devono rispondere.

Obiettivo della proposta

Il progetto di cui trattasi si pone quale obiettivo la verifica dei contenuti della norma esistente al fine di renderla in linea con le esigenze di sicurezza attuali e verificare, al contempo, se la stessa sia ancora coerente con gli obiettivi all'epoca fissati; un giusto compromesso, quindi, tra semplificazione e miglioramento delle norme di sicurezza per le navi da passeggeri ed unità veloci che effettuano viaggi nazionali.

Per quanto attiene alla semplificazione, in particolare, vengono oggi escluse dall'applicazione della direttiva le unità di lunghezza inferiore ai 24 metri in quanto certificate secondo legislazione nazionale (si è notato infatti un ricorrente ricorso da parte degli Stati membri all'istituto della deroga per rilevate e legittime difficoltà ad applicare la direttiva ad unità di piccole dimensioni) ed è stata rivisitata la definizione sui "tratti di mare" di cui il Comando generale delle Capitanerie di porto – con l'ausilio di ISPRA - ha recentemente fornito alla Commissione Europea una mappatura aggiornata. È stata eliminata altresì, quale elemento aggiuntivo, la valutazione dei cosiddetti porti rifugio, (zone di mare riparate, opportunamente individuate, ove una unità in difficoltà può trovare riparo nei casi di emergenza), mantenendo, invece, i limiti di distanza dalla costa in relazione alla classe di navigazione.

In tema di miglioramento della norma, invece, vengono chiariti concetti importanti quali:

1. la definizione di "materiale di costruzione equivalente" e "navi tradizionali";
2. l'esclusione delle unità che effettuano servizio per il trasporto di personale ad installazioni off-shore per l'assistenza agli impianti eolici;

3. la rivisitazione della certificazione da rilasciare: e
4. non da meno, la previsione dell'entrata in vigore diretta degli emendamenti evitando quindi, nel futuro, il sistematico ritardo nella trasposizione e l'addebito di non conformità in sede di ispezioni da parte della Commissione europea.

I contenuti descritti sono stati ampliamenti discussi nelle riunioni del gruppo di esperti a Bruxelles alle quali ha partecipato personale del 6 reparto coinvolgendo, nei lavori preparatori, anche le parti interessate (armamento, cantieristica e organismi di classificazione). Le problematiche descritte, sia sugli aspetti operativi che tecnici, sono stati ben rappresentati ed in gran parte accettati dagli altri Stati membri e poi recepiti nella predisposizione della nuova normativa.

Impatto della proposta sul naviglio nazionale

La proposta di modifica ha esteso lo scopo di applicazione della direttiva 2009/45/CE anche alle unità da passeggeri di lunghezza superiore a 24 metri costruite in alluminio che è stato considerato materiale di costruzione equivalente all'acciaio.

Tale estensione si applica sia alle navi da passeggeri nuove che esistenti. Ciò sta a significare che le navi in precedenza certificate secondo norma nazionale, entro il periodo di cinque anni, termine definito dalla Commissione, dovranno adeguarsi ai nuovi requisiti imposti dalla direttiva 2009/45/CE a meno che non verranno dismesse.

Per tale questione, in ambito dei lavori di revisione delle direttive, coordinati dalla Commissione UE, l'Italia e la Francia hanno sollevato perplessità sull'applicazione della norma con effetto retroattivo considerando che non sussistono adeguate giustificazioni. Tale concetto è stato espresso anche il giorno 7 luglio durante la riunione del Consiglio europeo, durante la quale l'Italia ha sostenuto, nuovamente, l'intervento della Francia che ha ribadito l'opportunità che la disciplina di cui trattasi non vada estesa alle unità esistenti.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 98/41/CE DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLA REGISTRAZIONE DELLE PERSONE A BORDO DELLE NAVI DA PASSEGGERI CHE EFFETTUANO VIAGGI DA E VERSO I PORTI DEGLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ E CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2010/65/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLE FORMALITÀ DI DICHIARAZIONE DELLE NAVI IN ARRIVO O IN PARTENZA DA PORTI DEGLI STATI MEMBRI.

Scopo direttiva 98/41/CE

La direttiva 98/41/CE del Consiglio prevede il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti dell'UE. Essa mira a garantire che la sicurezza dei passeggeri non sia compromessa dal superamento del numero massimo di persone cui la nave è autorizzata a trasportare e che le operazioni di ricerca e salvataggio, in seguito a un eventuale incidente, possano essere condotte in modo efficace per la identificazione certa delle persone.

Tale direttiva è stata recepita nell'ordinamento nazionale con Decreto Ministeriale 13 ottobre 1999. Dopo il 1998, tuttavia, sono entrati in vigore altri atti normativi dell'UE, modifiche alle esistenti Convenzioni - che trattano questioni correlate - ed elaborati nuovi sistemi e soluzioni tecnologiche. Ne discende quindi un crescente complesso quadro normativo e sovrapposizione di disposizioni concernenti il conteggio, la registrazione e la comunicazione dei dati delle persone a bordo alla partenza di una nave.

Tale requisito, che risale al 1998, non tiene conto, infatti, dello sviluppo di sistemi quali *SafeSeaNet*¹ e l'interfaccia unica nazionale² (cd. *National Single Window*) e richiede che l'Autorità nazionale competente, in caso di attività SAR, entri in contatto la società di navigazione in caso di emergenza attraverso la figura del *Passenger registrar*. I dati registrati, inoltre, non prevedono informazioni sulla cittadinanza (oltre al nome, all'età e al sesso), obbligo invece già introdotto dall'Italia a seguito dell'evento Costa Concordia, rendendo così più difficoltoso lo scambio di informazioni con gli Stati di apparenza dei passeggeri e familiari.

Di fatto, oggi, gli operatori, che già trasmettono tali dati all'interfaccia unica nazionale, sono soggetti alla duplice comunicazione dei dati.

Obiettivo della proposta

L'obiettivo della proposta è quindi garantire che la legislazione esistente sia più coerente allo scopo, prevedendo l'uso di mezzi di comunicazione elettronica disponibili e consentendo, così, di conseguire gli obiettivi strategici in modo più efficace ed efficiente.

¹ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

² Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

Le potenzialità della semplificazione sono principalmente costituite dall'eliminazione delle sovrapposizioni negli obblighi di comunicazione e dei requisiti che appaiono ormai obsoleti raggiungendo, così, un risultato finalizzato alla chiarezza, alla semplificazione ed alla certezza dei dati.

Per gli operatori che esercitano navi su tratti brevi, inoltre, è previsto un sistema meno gravoso. Queste società, che per tipologie di viaggi è richiesta la sola registrazione del numero di persone a bordo, non disponendo di sistemi informatici o connessioni ad Internet, potranno scegliere di trasmettere il menzionato dato attraverso il sistema di trasmissione basato su segnali radio ad altissima frequenza.

Ciò consentirebbe al Servizio di Ricerca e Soccorso (SAR) locale di reperire in qualsiasi momento ed in tempo reale il numero delle persone a bordo, indipendentemente dalla disponibilità di un "Responsabile di terra" della società.

Infine, l'obbligo di approvazione dei sistemi di registrazione dei passeggeri, imposto dalla preesistente Direttiva 98/41/CE, ha dimostrato di comportare un considerevole carico di lavoro per l'Amministrazione nazionale. Tale carico di lavoro ed i costi corrispondenti sono stati ritenuti, anche dal legislatore comunitario, manifestamente eccessivi, in particolare se si considera il campo di applicazione limitato, la parziale sovrapposizione con altri sistemi di gestione della sicurezza marittima e la difficoltà di verificare l'approvazione in assenza di certificati. L'obbligo di sistemi di registrazione dei passeggeri da parte delle società di navigazione, pertanto andrebbe, con la presente proposta, cancellato, concentrandosi sui risultati della registrazione, vale a dire sulla precisione e sulla tempestività della raccolta dei dati nei sistemi elettronici esistenti.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA A UN SISTEMA DI ISPEZIONI PER L'ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI SICUREZZA DI TRAGHETTI RORO E DI UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI ADIBITI A SERVIZI DI LINEA E CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AL CONTROLLO DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO E ABROGA LA DIRETTIVA 1999/35/CE.

Scopo direttiva 1999/35/CE

La direttiva 1999/35/CE del Consiglio, recepita in Italia con Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n.28, prevede diversi tipi di ispezioni che interessano gli aspetti specifici della sicurezza dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri impiegate in servizi di linea con porti comunitari.

Le ispezioni riguardano i rischi specifici legati ai locali garage, che determinano vulnerabilità sul piano della stabilità e della sicurezza antincendio, nonché il rischio di spostamento del carico e tenuta stagna dello scafo.

Sebbene per questo tipo di navi resti necessario assicurare un regime specifico di ispezioni, si ritiene che lo scenario internazionale sia mutato e che sia cessata la necessità di un processo di armonizzazione spinto che aveva giustificato, all'epoca, l'adozione della direttiva.

Negli anni è stato infatti rinforzato, tra l'altro, il regime di controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, soprattutto dopo l'entrata in vigore della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, recepita in Italia con Decreto Legislativo 24 marzo 2011, n.53, che ha istituito un sistema d'ispezione armonizzato e basato sul fattore di rischio della singola unità focalizzando maggiormente l'attenzione su quelle considerate ad alto rischio.

Attualmente la maggior parte degli Stati membri combina o sostituisce già alcune delle ispezioni prescritte dalla direttiva 1999/35/CE con ispezioni a cura dello Stato di bandiera (anche attraverso la direttiva 2009/21/CE) o dello Stato di approdo (direttiva 2009/16/CE).

Questa pratica rende problematica l'attuazione e l'*enforcement* della direttiva, considerata la portata diversa di queste ispezioni e le sovrapposizioni di norme diverse.

In particolare, il quadro normativo attuale consente di sostituire, oggi, l'ispezione eseguita dallo Stato di approdo (direttiva 2009/16/EC) con una visita ai sensi della direttiva 1999/35/CE. Considerato però che la portata della visita prevista da quest'ultima direttiva (99/35/CE) non comprende tutti gli elementi coperti dal controllo eseguito dallo Stato di approdo (2009/16/CE) questa sovrapposizione determina di fatto un gap sui controlli di sicurezza.

Obiettivo della proposta

I principali elementi quantificabili riguardano l'eliminazione delle sovrapposizioni e delle incoerenze tra le visite di cui all'attuale direttiva, le ispezioni eseguite dallo Stato di approdo e le visite annuali condotte dallo Stato di bandiera della nave.

La semplificazione prevista non avrà quindi solo l'effetto di colmare il vuoto normativo identificato, ma razionalizzerà ulteriormente gli sforzi ispettivi delle amministrazioni nazionali e ottimizzerà i tempi commerciali delle navi soggette ai citati regimi ispettivi.

Considerazioni generali

E' da rilevare, in una generale economia di sviluppo normativo comunitario, che le proposte di Direttive in parola risultano apportare considerevoli vantaggi per il sistema nazionale italiano, sia in termini di semplificazione normativa, sia in termini di razionalizzazione delle fasi operative ad esse collegate e permetteranno un notevole snellimento nelle procedure di gestione delle unità navali di bandiera nazionale.