

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: COCIANCICH)

Roma, 29 giugno 2016

Osservazioni sull'atto:

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 (COM(2016) 369)

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

ricordato che con la comunicazione COM(2015) 508, la Commissione europea ha dato conto della procedura di controllo sulla qualità della legislazione, effettuata sulla disciplina concernente la sicurezza delle navi da passeggeri, secondo il programma REFIT e l'agenda "Legiferare meglio";

considerato che la legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri, si compone di una serie di direttive, emanate nel corso di un periodo di 15 anni, le quali, tuttavia, secondo la predetta valutazione sulla qualità della legislazione, non formano un quadro normativo del tutto coerente, avendo ciascuna di esse una portata diversa e applicandosi a diversi tipi di navi e di viaggi, e non tenendo conto dello sviluppo tecnologico dell'ultimo decennio, che è stato tale da rendere obsolete e inutilmente gravose alcune delle disposizioni vigenti;

considerato che il controllo di qualità ha riguardato principalmente la direttiva 2009/45/CE, che riguarda le navi da passeggeri costruite in acciaio o materiale equivalente e le unità veloci, ma anche le direttive 2003/25/CE e 1999/35/CE, che prevedono norme specifiche per le navi ro/ro da passeggeri (note come navi ro-pax) e per le unità veloci (HSC), e la direttiva 98/41/CE in materia di registrazione delle persone a bordo;

considerato che le principali proposte di modifica alla direttiva 2009/45/CE intervengono al fine di chiarire e adeguare alcune definizioni, il campo di applicazione della direttiva e delle procedure ivi previste, nonché per sopprimere riferimenti giuridici obsoleti, ridondanti e incoerenti. In particolare, tra le principali novità previste dalla proposta figurano:

- l'esclusione dal campo di applicazione della direttiva le navi a vela, i battelli di servizio e le navi di servizio alle piattaforme *off-shore*, nonché le navi di lunghezza inferiore a 24 metri. Per le piccole navi di lunghezza inferiore a 24 metri, infatti, la direttiva 2009/45/CE ha concesso agli Stati membri la flessibilità di applicare norme nazionali di sicurezza, ove ritengano che le norme armonizzate sono impraticabili o

Al Presidente
della 8^a Commissione permanente
S E D E

irragionevoli per le navi di piccole dimensioni, con la conseguenza che la direttiva si applica attualmente solo a 70 delle 1.950 navi di piccole dimensioni;

- l'aggiornamento della definizione di "materiale equivalente" all'acciaio ai fini antincendio, per ricomprendervi esplicitamente anche l'alluminio. Finora, infatti, gli Stati membri hanno interpretato in modo non omogeneo tale definizione, con la conseguenza che alcuni certificano la sicurezza delle navi in alluminio ai sensi della direttiva 2009/45/CE, mentre altri non lo fanno,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE, che prevede la procedura legislativa ordinaria per stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea;

il principio di sussidiarietà è rispettato poiché l'obiettivo di migliorare la normativa sulla sicurezza delle navi passeggeri, stabilita con la direttiva 2009/45/CE, in termini di maggiore chiarezza, certezza giuridica e aggiornamento, nonché in termini di maggiore omogeneità nella sua applicazione, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

per quanto riguarda il principio di proporzionalità, la proposta non va oltre quanto necessario per il raggiungimento del predetto obiettivo. Anche i poteri di adottare atti delegati, conferiti alla Commissione europea al fine di tenere conto dell'evoluzione della normativa a livello internazionale e a migliorarne le prescrizioni tecniche alla luce dell'esperienza acquisita, non richiedono l'adozione di decisioni su elementi essenziali della direttiva;

si ritiene importante specificare che vi possa essere la possibilità di mantenere i più rigorosi sistemi di prevenzione dei sinistri, e gli strumenti a tale scopo necessari, eventualmente previsti dalla normativa degli Stati membri.

Roberto Cociancich