

**DIRETTIVA 2003/24/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 14 aprile 2003****che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio 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>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(2)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</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>(4)</sup>, introduce un livello di sicurezza uniforme per persone e beni sulle navi da passeggeri e sulle unità veloci da passeggeri 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 determinare 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. È pertanto necessario stabilire una procedura funzionale e trasparente, che consenta di controllare effettivamente l'attuazione della suddetta 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.
- (4) La direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi Ro/Ro da passeggeri <sup>(5)</sup>, introduce requisiti di stabilità più rigorosi per le navi Ro/Ro da passeggeri adibite a servizi internazionali da e per i porti comunitari. Tali misure più rigorose andrebbero applicate anche a talune categorie di tali navi

adibite a servizi nazionali in pari condizioni di mare. La mancata applicazione di tali requisiti di stabilità dovrebbe comportare il ritiro progressivo dal servizio delle navi Ro/Ro da passeggeri dopo un certo numero di anni di servizio.

- (5) Tenuto conto delle modifiche strutturali che potrebbe rendersi necessario apportare alle navi Ro-Ro da passeggeri esistenti per renderle conformi ai requisiti specifici di stabilità, i requisiti stessi dovrebbero essere introdotti progressivamente in modo da lasciare alle industrie del settore un sufficiente lasso di tempo per conformarvisi. Andrebbe a tal fine fissato un calendario in base al quale scaglionare la progressiva applicazione alle navi esistenti. Detto calendario non dovrebbe pregiudicare l'applicazione dei requisiti specifici di stabilità nei tratti di mare di cui agli allegati dell'accordo di Stoccolma del 28 febbraio 1996.
- (6) È necessario tener conto, in maniera rapida e flessibile, delle modifiche apportate ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).
- (7) In virtù della direttiva 98/18/CE, il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci contenuto nella risoluzione MSC 36 (63) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 20 maggio 1994 si applica a tutte le unità veloci da passeggeri adibite a servizi nazionali. L'IMO ha adottato un nuovo codice per le unità veloci, il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 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 il 1° luglio 2002 o in data successiva. È importante garantire che la direttiva 98/18/CE possa essere aggiornata in maniera flessibile, in modo da applicare anche alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi nazionali gli sviluppi intervenuti a livello internazionale.
- (8) È importante applicare opportune misure al fine di garantire condizioni di accesso sicure alle persone a mobilità ridotta che viaggiano su navi da passeggeri e unità veloci da passeggeri adibite a servizi nazionali negli Stati membri.

<sup>(1)</sup> GU C 20 E del 28.1.2003, pag. 51.

<sup>(2)</sup> Parere espresso l'11 dicembre 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 7 novembre 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 17 marzo 2003.

<sup>(4)</sup> GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

<sup>(5)</sup> Vedi pagina 22 della presente Gazzetta ufficiale.

(9) La direttiva 98/18/CE andrebbe pertanto modificata di conseguenza,

devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE 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° ottobre 2015.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 6 ter*

#### *Articolo 1*

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

1) all'articolo 2 sono aggiunte le lettere seguenti:

«e bis) “nave Ro/Ro da passeggeri”: una nave che trasporti più di 12 passeggeri e disponga di locali da carico Ro/Ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/A/2 di cui all'allegato I»;

«h bis) “età”: età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna»;

«w) “persona a mobilità ridotta”: le persone che abbiano una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli.»;

2) l'articolo 4, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

«2. Ciascuno Stato membro:

a) elabora e, ove necessario, aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione, delimitando le zone nelle quali le classi di navi possono operare tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo specifico, applicando i criteri per le classi 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 inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 6 bis

#### **Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi Ro/Ro da passeggeri**

1. Tutte le navi Ro/Ro da passeggeri di classe A, B e C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi Ro-Ro da passeggeri (\*).

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,

#### **Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta**

1. Gli Stati membri provvedono a che siano adottate le misure appropriate, ove fattibile, sulla base degli orientamenti contenuti nell'allegato III, al fine di garantire un accesso sicuro alle persone a mobilità ridotta che viaggiano su tutte le navi da passeggeri di classe A, B, C e D e su tutte le unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva.

2. Gli Stati membri si 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 da passeggeri adibite al trasporto pubblico 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 per quanto ragionevole e possibile, in termini economici.

Gli Stati membri elaborano un piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti a dette navi e unità. Essi comunicano tale piano alla Commissione entro il 17 maggio 2005.

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 da passeggeri, entro il 17 maggio 2006.

(\*) GUL 123 del 17.5.2003, pag. 22.»;

4) è aggiunto l'allegato III figurante in allegato.

#### *Articolo 2*

L'articolo 6, paragrafo 3, lettera g), della direttiva 98/18/CE è abrogato con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2005.

*Articolo 3*

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 novembre 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

*Articolo 4*

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 aprile 2003.

*Per il Parlamento europeo*

*Il Presidente*

P. COX

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

A. GIANNITSIS

## ALLEGATO

## «ALLEGATO III

**Orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta**

(come previsto dall'articolo 6 ter)

Nell'applicare gli orientamenti del presente allegato gli Stati membri si attengono alla circolare MSC/735 dell'IMO, del 24 giugno 1996, relativa alla raccomandazione sulla progettazione e la gestione di navi da passeggeri al fine di rispondere alle necessità degli anziani e dei disabili.

**1. Accesso alla nave**

Le navi dovrebbero essere costruite ed attrezzate in modo tale da consentire alle persone a mobilità ridotta di compiere le operazioni di imbarco e sbarco facilmente e in tutta sicurezza, e da garantire loro l'accesso ai diversi ponti o autonomamente o 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 dovrebbero essere collocati in modo da risultare visibili e facilmente leggibili da persone a mobilità ridotta (tra cui le persone con disabilità sensoriali) e posizionati in punti chiave.

**3. Mezzi per comunicare messaggi**

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

**4. Segnali di allarme**

Il sistema di allarme e i pulsanti di chiamata devono essere concepiti in modo tale da allertare e da essere accessibili a tutti i passeggeri a mobilità ridotta, comprese le persone con disabilità sensoriali e quelle con disturbi dell'apprendimento.

**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.»

---