



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

**Bruxelles, 25.11.1996**  
**COM(96) 574 def.**

96/0281 (SYN)

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**  
**RELATIVA ALLA REGISTRAZIONE DELLE PERSONE**  
**A BORDO DELLE NAVI DA PASSEGGERI**

(presentata dalla Commissione)



## INDICE

### RELAZIONE

<b>INTRODUZIONE GENERALE</b>	<b>3</b>
<b>SCOPO DEL PROVVEDIMENTO COMUNITARIO</b>	<b>6</b>
<b>NECESSITÀ DI UNA DIRETTIVA DEL CONSIGLIO</b>	<b>7</b>
<b>CONTENUTO DELLA DIRETTIVA</b>	<b>8</b>
<b>CONSIDERAZIONI PARTICOLARI</b>	<b>10</b>
<b>ATTO LEGISLATIVO</b>	<b>13</b>
<b>DECISIONE DEL COMITATO MISTO SEE</b>	<b>21</b>
<b>SCHEMA FINANZIARIA</b>	<b>23</b>
<b>SCHEMA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO</b>	<b>26</b>

# **RELAZIONE**

## **INTRODUZIONE GENERALE**

1. In seguito al tragico incidente del traghetto "Estonia", il Consiglio<sup>1</sup> ha invitato la Commissione a presentare una proposta di decisione che imponga l'obbligo di registrare le persone a bordo delle navi da passeggeri ro/ro. La Commissione ha pertanto inserito tale punto nel suo programma legislativo del 1996.

Disporre di informazioni sulle persone a bordo delle navi da passeggeri è una premessa indispensabile per migliorare l'efficacia dei servizi di emergenza in caso di incidente. Tali informazioni consentono, ad esempio, alle autorità competenti di fornire alle famiglie delle persone a bordo informazioni rapide e pertinenti sugli sviluppi della situazione. Esse servono inoltre a:

- sapere chi si sta cercando e quali precauzioni prendere. Le operazioni di ricerca e salvataggio possono essere più efficaci se si conoscono le categorie cui appartengono le persone da salvare (sesso, età, ecc.);
- fare chiarezza nelle questioni legali, specie per quanto riguarda le assicurazioni. Le vittime di incidenti navali sono spesso irriconoscibili, talvolta è impossibile recuperare i corpi dal relitto, oppure sono dispersi;
- migliorare l'assistenza medica ai feriti gravi. In molti Stati si può accedere alla cartella clinica di un paziente solo se questi è identificabile con certezza. La disponibilità di dati personali precisi consentirà dunque di fornire cure mediche più adeguate.

Disporre di informazioni esatte sul numero di persone a bordo è inoltre necessario per garantire che queste non eccedano il numero massimo consentito per una data nave.

2. Il problema della registrazione dei passeggeri è stato trattato anche nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). La conferenza SOLAS del novembre 1995 ha adottato un emendamento alla Convenzione SOLAS che introduce il principio della registrazione dei passeggeri in una regola specifica (regola III/24-2), applicabile, a decorrere dal 1° luglio 1997, a tutte le navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali.

Sebbene i governi, adottando la suddetta regola, non intendessero giungere a ciò, questa si applica "de facto" esclusivamente alle navi costruite il 1° luglio 1986 o posteriormente. Per ovviare a questa situazione, la Commissione e il governo italiano in quanto presidente del Consiglio dell'Unione europea, hanno invitato l'Expanded Maritime Safety Committee (Comitato allargato di sicurezza marittima) dell'IMO a modificare la regola SOLAS III/24-2 allo scopo di estenderne il campo di applicazione a tutte le navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali.

---

<sup>1</sup> Risoluzione del Consiglio del 22 dicembre 1994 sulla sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off (94/C 379/05), GU C 379 del 31.12.1994, pag. 8.

Il 4 giugno il suddetto comitato ha adottato la risoluzione MSC 47 (66) intitolata "*Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*", che sostituisce l'attuale capitolo III dell'allegato della Convenzione SOLAS con un nuovo capitolo. La regola III/24-2 "Informazioni sui passeggeri" è stata sostituita dalla nuova regola III/27, applicabile a tutte le navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali. L'emendamento entrerà in vigore a partire dal 1° luglio 1998.

- 3.a) La Commissione ritiene che la nuova regola SOLAS debba costituire la base giuridica del presente provvedimento comunitario. La Commissione non limita pertanto il campo di applicazione della sua proposta di direttiva alle navi ro/ro da passeggeri adibite a viaggi internazionali, come inizialmente proposto dal Consiglio, bensì lo estende a tutte le navi da passeggeri che operano in entrata e in uscita dai porti comunitari, siano esse adibite a viaggi nazionali o internazionali.

Con la presente proposta, la Commissione intende garantire l'applicazione armonizzata e coerente della regola SOLAS III/27 a tutte le navi da passeggeri in uscita dai porti della CE e fare in modo che tutte le parti contraenti applichino correttamente le pertinenti disposizioni SOLAS alle proprie navi in entrata in un porto della CE. Tale obiettivo ha posto due problemi specifici - connessi l'uno con certe carenze della regola III/27 e l'altro con le particolarità della SOLAS - per i quali è stato necessario trovare una soluzione di compromesso.

La Commissione ha individuato tra le carenze più gravi il campo di applicazione della regola SOLAS III/27, che è limitato ai soli viaggi internazionali, e le ampie possibilità di deroga concesse.

Le Amministrazioni dello Stato di bandiera, ad esempio, possono esentare dall'obbligo di fornire informazioni dettagliate le navi da passeggeri i cui servizi di linea rendono impossibili le operazioni di registrazione e, ai sensi della regola III/2.1, hanno altresì facoltà di esentare le navi da passeggeri che durante il viaggio non si allontanano più di 20 miglia dalla costa più vicina. Ciò significa che potrebbero essere esentate le navi da passeggeri che, indipendentemente dalla lunghezza del viaggio, navighino in una zona di 40 miglia tra due coste. La facoltà di deroga e la possibilità che le deroghe siano interpretate in maniera diversa dagli Stati membri e dai paesi terzi rischiano di creare una situazione di incertezza e portare a un'applicazione divergente della normativa nell'Unione europea. La presente proposta di direttiva istituisce pertanto nell'UE un quadro normativo coerente in materia di registrazione dei passeggeri imbarcati su navi da passeggeri in entrata o in uscita dai porti comunitari.

La Convenzione SOLAS del 1974 e il relativo Protocollo 1978 enunciano gli impegni assunti dai governi contraenti, e molte delle disposizioni ivi contenute, in particolare quelle del capitolo III, si applicano alle navi autorizzate a battere la bandiera degli Stati i cui governi siano parti contraenti. La regola III/27 tratta, tuttavia, delle operazioni di ricerca e salvataggio, per le quali lo Stato di bandiera non sempre è competente. È necessario porre in evidenza che il diritto internazionale non permette allo Stato di bandiera di disciplinare materie che non ricadono sotto la sua giurisdizione, come, precisamente, le disposizioni sulla ricerca e il salvataggio in mare, che sono di competenza esclusiva degli Stati di approdo. L'applicazione coerente e funzionale di detta regola presuppone dunque

un'adeguata collaborazione con le autorità di terra cui, ai sensi della Convenzione del 1979 sulla ricerca e il salvataggio in mare, spetta la competenza in materia. Nel sottolineare che "il diritto" concesso agli Stati di bandiera di esentare le navi dall'osservanza delle disposizioni SOLAS non può portare ad una situazione in cui "l'eccezione diventi la regola e la regola l'eccezione", la Commissione ritiene che l'obbligo dello Stato di bandiera di applicare la regola II/27, e in particolare la possibilità di concedere esenzioni ad alcune navi, non possa essere esercitato senza il consenso degli Stati di approdo interessati.

Per garantire l'adozione di un sistema di registrazione e informazione armonizzato, coerente e funzionale, che offra le più ampie garanzie ai passeggeri e ai membri dell'equipaggio in caso di incidente, la presente direttiva si riferisce agli Stati membri in quanto Stati di bandiera e Stati di approdo. Questi ultimi eserciteranno la propria competenza imponendo determinati obblighi a tutte le navi che operano da un porto comunitario, indipendentemente dalla bandiera che battono. La direttiva consentirà inoltre agli Stati di bandiera di rispettare in modo coerente gli obblighi derivanti dalla SOLAS, avvalendosi del quadro giuridico istituito dalla stessa direttiva in materia di informazioni e registrazione.

Le disposizioni della direttiva applicabili alle navi da passeggeri battenti la bandiera di paesi terzi in uscita dai porti comunitari non impongono requisiti di registrazione dei passeggeri più severi di quelli previsti dalle norme generali della SOLAS. Per quanto riguarda le deroghe, la direttiva impone invece requisiti più severi di quelli previsti dalle norme SOLAS.

Ciò significa che gli Stati di approdo possono concedere esenzioni alle navi in uscita dai propri porti solo rispettando le disposizioni della direttiva e che, pertanto, le navi battenti la bandiera di un paese terzo e in uscita da un porto comunitario possono non essere esentate dagli obblighi di registrazione dei passeggeri se le condizioni fissate dalla direttiva per la concessione dell'esenzione non sono rispettate. In alcuni casi, quindi, le navi battenti la bandiera di un paese terzo e esentate dallo Stato di bandiera in base alle regole SOLAS potrebbero non essere esentate dallo Stato di approdo in base alla presente direttiva.

La Commissione precisa che, conformemente alle norme generali di diritto internazionale, si potrebbe considerare giustificato che lo Stato di approdo imponga determinati obblighi alle navi battenti la bandiera di un altro Stato quando questi rientrano tra le sue competenze, come, infatti, nel caso delle operazioni di ricerca e salvataggio.

Non è ammissibile che nel quadro delle attività di ricerca e salvataggio uno Stato di bandiera possa contestare l'applicazione armonizzata delle esenzioni dalle disposizioni generali SOLAS, imposta da uno Stato di approdo per applicare coerentemente a tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera che battono, un principio generale SOLAS.

Inoltre, le disposizioni della direttiva si applicano a tutte le navi battenti la bandiera di uno Stato membro e non è quindi impossibile imporre la registrazione delle persone a bordo di una nave da passeggeri per tutti i viaggi al di fuori delle 20 miglia dal porto di uscita. Le esenzioni vengono di conseguenza autorizzate solo nel caso di navi da passeggeri che navighino esclusivamente in acque riparate

e non è concepibile che uno Stato di bandiera contesti la natura riparata di un viaggio effettuato nel mare territoriale di un altro Stato.

Per esser sicuri che i paesi terzi adempiano correttamente gli obblighi SOLAS relativi alle navi da passeggeri provenienti da un porto situato al di fuori della Comunità e che entrano in un porto comunitario, la Comunità, senza pregiudicare la competenza in materia di ricerca e salvataggio dello Stato di approdo comunitario, è costretta ad imporre agli Stati membri l'obbligo di garantire che la società che gestisce le navi da passeggeri che entrano in uno dei suoi porti in provenienza da un porto situato al di fuori della Comunità sia in grado, se necessario ai fini delle operazioni di ricerca e salvataggio, di mettere a disposizione delle competenti autorità le opportune informazioni sui passeggeri, conformemente a quanto previsto dalla direttiva. Qualora le esercitazioni regionali di ricerca e salvataggio o i controlli successivi all'arrivo della nave in un porto della Comunità dimostrassero che la società non rispetta le disposizioni sulla registrazione dei passeggeri, lo Stato membro applicherà sanzioni efficaci e dissuasive.

Per quanto riguarda le esenzioni autorizzate da Stati di bandiera le cui navi da passeggeri entrano in un porto comunitario, va tenuta in debita considerazione la circolare MSC 606 "*Port State Concurrence on SOLAS Exemptions*" del Maritime Safety Committee dell'IMO, che raccomanda agli Stati di bandiera, prima ancora che le loro navi comincino ad operare da un porto di uno Stato diverso da quello dello Stato di bandiera, di collaborare con lo Stato di approdo per risolvere ogni eventuale disaccordo sull'opportunità di tali esenzioni.

Per evitare malintesi sull'interrelazione tra gli impegni dello Stato di bandiera ai sensi della SOLAS e la competenza dello Stato di approdo per le navi da passeggeri adibite ai viaggi internazionali, la Commissione ha giudicato opportuno affrontare il problema in un articolo separato.

- 3.b) Considerati gli obblighi giuridici e le implicazioni pratiche, specie per le navi che operano interamente fuori della Comunità, la Commissione ha ritenuto di non dover includere tali attività nel campo di applicazione della direttiva. Gli Stati membri che, agendo in veste di Stati di bandiera, adempiranno gli obblighi di cui alla regola SOLAS III/27 dovranno provvedere a instaurare un'adeguata collaborazione con le autorità di approdo responsabili delle operazioni di ricerca e salvataggio.

## **SCOPO DEL PROVVEDIMENTO COMUNITARIO**

4. Il provvedimento ha lo scopo di fornire le informazioni necessarie a garantire che il numero di persone a bordo delle navi da passeggeri non superi il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare o per cui sono omologati i suoi dispositivi di sicurezza, e di facilitare le operazioni di ricerca e salvataggio.

## NECESSITÀ DI UNA DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

- 5.a) ***Quali sono gli obiettivi della proposta per quanto riguarda gli obblighi della Comunità europea e qual è la dimensione comunitaria del problema (ad esempio, quanti Stati membri partecipano all'azione proposta e quali soluzioni sono state finora applicate)?***

In questo contesto, l'obbligo della Comunità è migliorare il livello di sicurezza nei trasporti marittimi, secondo quanto previsto dal combinato disposto dell'articolo 84, paragrafo 2, e dell'articolo 75, paragrafo 1, lettera c) del trattato. L'obiettivo dell'azione proposta è istituire un quadro normativo armonizzato che garantisca che tutte le navi da passeggeri che battono la bandiera di uno Stato membro e che entrano o escono dai porti comunitari non trasportino un numero di passeggeri superiore a quello autorizzato nei certificati di sicurezza. Sarà inoltre messo a punto un adeguato sistema di informazioni che faciliti le operazioni di ricerca e salvataggio in caso di incidente.

Milioni di cittadini europei dei paesi europei ed extraeuropei in viaggio per l'Europa usano le navi da passeggeri per spostarsi tra le centinaia di porti della Comunità. Sono interessati quasi tutti gli Stati membri, in quanto Stati di bandiera e Stati di approdo. La presente direttiva è intesa a evitare eventuali divergenze nell'attuazione, da parte degli Stati membri, delle disposizioni internazionali in materia di registrazione dei passeggeri e garantirà l'applicazione di disposizioni comparabili alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nei casi in cui attualmente non esistono disposizioni internazionali armonizzate. È pertanto necessario adottare requisiti comuni di sicurezza al fine non solo di conseguire un livello comune di sicurezza, ma anche di garantire che, in caso di necessità, le informazioni sui passeggeri siano messe a disposizione delle autorità responsabili della ricerca e del salvataggio. L'esistenza di disposizioni armonizzate garantirà inoltre, indirettamente, che non sia falsata la concorrenza fra società che operano su rotte analoghe.

- 6.b) ***L'azione prevista rientra tra le competenze esclusive della Comunità o tra le competenze condivise con gli Stati membri?***

L'azione prevista non rientra nelle competenze esclusive della Comunità.

- 7.c) ***Qual è la soluzione più efficace se si raffrontano i mezzi della Comunità con quelli degli Stati membri?***

Considerata la dimensione assunta dai trasporti marittimi di passeggeri nell'ambito del mercato unico, la soluzione più efficace consiste nell'istituire, a livello comunitario, requisiti comuni di sicurezza e sistemi di informazione sui passeggeri.



8.d) ***Quali vantaggi concreti derivano dall'azione prevista della Comunità e quale sarebbe il costo dell'inazione?***

La Comunità ha un interesse fondamentale a istituire e mantenere norme di sicurezza armonizzate applicabili alle navi da passeggeri e a garantire, in caso di incidente, che passeggeri e membri dell'equipaggio siano trattati in salvo nelle migliori condizioni.

A livello internazionale sono state adottate apposite disposizioni che tuttavia consentono ampie deroghe e non si applicano alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.

Il costo dell'eventuale inazione della Comunità sarebbe il persistere di un livello insufficiente di tutela dei passeggeri, di un sistema eccessivamente complesso e vago per gli operatori comunitari e l'insorgere di distorsioni della concorrenza.

9. e) ***Quali modalità di azione sono a disposizione della Comunità europea (raccomandazioni, sostegno finanziario, regolamenti, riconoscimento reciproco)?***

I negoziati internazionali in corso hanno già portato all'adozione di disposizioni che non sono sufficientemente precise o che lasciano un ampio margine di deroga in materia di registrazione dei passeggeri, non si applicano alle navi adibite a viaggi nazionali e sono pertanto lacunose. Per garantire ai passeggeri una protezione omogenea e efficace, urge introdurre provvedimenti cogenti sotto forma di direttiva o di regolamento. Solo integrando un ampio sistema comunitario in un quadro normativo con forza esecutiva si potrà evitare la formazione di disposizioni nazionali divergenti.

10.f) ***E' necessaria una regolamentazione uniforme o basta una direttiva che stabilisca gli obiettivi generali e ne lasci l'esecuzione agli Stati membri?***

Secondo il principio della proporzionalità, è sufficiente una direttiva che stabilisca requisiti comuni a livello comunitario e armonizzi i livelli di sicurezza delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti della Comunità. I viaggi internazionali che cominciano in porti extracomunitari formano oggetto delle pertinenti regole SOLAS e beneficiano delle sole esenzioni concesse ai sensi della presente direttiva.

L'applicazione delle procedure pratiche e tecniche previste dalla direttiva è compito degli Stati membri. Spetta pertanto agli Stati membri, ai sensi della direttiva, adottare gli strumenti di attuazione che più si addicono all'ordinamento nazionale.

## **CONTENUTO DELLA DIRETTIVA**

11. Di norma, il conteggio complessivo delle persone a bordo delle navi da passeggeri che operano dai porti della Comunità va effettuato prima della partenza e comunicato al comandante e alla persona designata a terra, nonché, nella misura del possibile, all'autorità competente. Tale disposizione si applica a tutte le navi da passeggeri, a prescindere dal tipo di viaggio cui sono adibite.

Le disposizioni relative alla raccolta di ulteriori informazioni sui passeggeri a fini delle operazioni di ricerca e salvataggio si applicano invece a tutte le navi da passeggeri che operano da e verso i porti comunitari e che effettuano viaggi di almeno 20 miglia marine da porto a porto. Gli Stati membri hanno facoltà di ridurre tale limite se ritengono necessario raccogliere dette informazioni, nel qual caso si applicano le pertinenti disposizioni della direttiva. La presente proposta riconosce altresì la necessità di concedere esenzioni per viaggi di brevissima durata, come quelli effettuali dai traghetti per trasporti stradali che assicurano il servizio nelle baie e negli stretti, e dai traghetti da passeggeri utilizzati esclusivamente per il traffico pendolare o per servizi di linea analoghi.

Il limite delle 20 miglia è stato deciso in seguito all'attenta ponderazione di una serie di principi generali e di considerazioni particolari presentate dalla Commissione e dagli Stati membri, non ultima la necessità di garantire che a tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio in viaggio da e verso i porti della Comunità siano garantite le migliori condizioni di sicurezza e le maggiori possibilità di usufruire, in caso di incidente, di servizi di ricerca e salvataggio adeguati, di applicare le stesse disposizioni a tutte le navi da passeggeri, siano esse adibite a viaggi nazionali o internazionali e, infine, di evitare ogni distorsione della concorrenza fra i porti comunitari. Tali disposizioni si applicano a tutte le navi da passeggeri, indipendentemente dalla bandiera che battono o dal tipo di viaggio, che entrano o escono da un porto della Comunità, a prescindere dalla distanza percorsa, purché navighino in tratti di mare ben definiti, ad alta densità di traffico e in condizioni metemoglobine prevalentemente avverse. L'ultimo punto riguarda in particolare il tratto di mare definito dall'accordo regionale sui criteri di stabilità nell'Europa nordoccidentale e nel Baltico (Accordo di Stoccolma).

La Commissione ritiene che, a livello degli Stati membri, debba essere possibile tener conto di condizioni particolari e specifiche, ovvero che si possa derogare alle disposizioni della direttiva, pur in misura limitata e nei termini concordati a livello internazionale. Va inoltre considerato con attenzione l'effetto prodotto dall'attuazione di nuovi provvedimenti, sia internazionali che comunitari, intesi a garantire la sicurezza delle navi da passeggeri. L'introduzione di esenzioni non deve però tradursi in un onere eccessivo in termini amministrativi per gli Stati membri o per la Commissione, per cui si applicherà la procedura del comitato solo in caso di obiezione *a posteriori* a un provvedimento nazionale.

12. La Commissione ritiene che la raccolta delle informazioni debba effettuarsi in modo da non incidere sostanzialmente sulle operazioni portuali delle navi da passeggeri.

Le tecniche di conteggio e registrazione dei passeggeri possono essere di competenza degli Stati membri, i cui regolamenti nazionali dovranno prevedere procedure chiare e circostanziate al riguardo. I criteri funzionali stabiliti dall'ordinamento comunitario sono requisiti minimi. Sarà pertanto necessario che, nel definire i regolamenti nazionali in funzione di detti criteri, si tenga conto del fatto che a tutt'oggi non esistono specifiche tecniche in materia di sistemi di registrazione dei passeggeri.

## **CONSIDERAZIONI PARTICOLARI**

### Articolo 1

Definisce lo scopo della direttiva, che è quello di accrescere il livello di sicurezza in mare mediante sistemi di informazione e procedure di identificazione più efficaci ai fini della ricerca e del salvataggio in caso di incidente.

### Articolo 2

Contiene la definizione delle parole chiave della direttiva, che si è mantenuta quanto più possibile coerente con le definizioni di altri strumenti internazionali, quali la Convenzione SOLAS e la normativa comunitaria in materia di sicurezza marittima.

### Articolo 3

Indica il campo di applicazione della direttiva e fornisce una definizione delle navi da passeggeri più circostanziata rispetto all'articolo precedente, specificando quali navi e servizi formano oggetto della direttiva. Sono escluse dal campo di applicazione della direttiva le navi che godono di immunità sovrana ai sensi del diritto internazionale, le navi da diporto impiegate per fini non commerciali e le navi battenti la bandiera di uno Stato membro che svolgono la propria attività interamente al di fuori della Comunità.

### Articolo 4

Indica i rapporti reciproci tra la direttiva e le disposizioni corrispondenti della SOLAS, come sottolineato nel paragrafo 3a) dell'introduzione generale.

### Articolo 5

Ribadisce i principi generali della buona pratica nautica e istituisce l'obbligo di contare il numero di persone a bordo di una nave passeggeri, dandone comunicazione al comandante prima della partenza. Questo per evitare che la nave salpi con a bordo un numero di passeggeri superiore a quello che è autorizzata a trasportare.

Il secondo paragrafo dispone che il numero di passeggeri a bordo sia comunicato al comandante e a terra, e dà facoltà agli Stati membri di utilizzare mezzi di comunicazione alternativi preposti a tal fine.

### Articolo 6

Stabilisce l'obbligo di registrare ulteriori informazioni relative ai passeggeri delle navi che effettuano viaggi di distanza superiore a 20 miglia da porto a porto. Tali informazioni sono fondamentali in caso di incidente, non solo in quanto facilitano le operazioni di ricerca e salvataggio, ma anche perché consentono di tenere al corrente i parenti e altre persone interessate sugli sviluppi della situazione.

La risoluzione del Consiglio del 22 dicembre 1994 suggerisce di assumere la durata del viaggio a criterio discriminante in base al quale limitare l'obbligo di registrazione dei passeggeri. La Commissione ha tuttavia deciso di non tener conto della raccomandazione

del Consiglio, dato il numero crescente di unità veloci da passeggeri in grado di coprire lunghe distanze in tempi brevissimi.

La facoltà di ridurre il limite di 20 miglia, di cui all'articolo 9, consente agli Stati membri di applicare integralmente a tutte le navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali la regola SOLAS III/24-2, paragrafo 3.

#### Articolo 7

Stabilisce che il comandante deve essere sempre a conoscenza del numero di persone a bordo e garantire che questo non superi il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare. Tale ultimo requisito riflette un principio diffuso di buona pratica nautica.

#### Articolo 8

Definisce gli obblighi delle società di trasporto di passeggeri che operano dai porti comunitari. Il primo comma prevede che dette società debbano designare una persona responsabile della conservazione e della trasmissione dei dati richiesti dalle autorità. Lo stesso comma stabilisce i requisiti minimi in materia di sistemi di registrazione dei passeggeri. Le società, che ai sensi dell'articolo sono libere di scegliere gli strumenti con cui attuare le disposizioni della direttiva, possono avvalersi delle moderne tecnologie EDI e informatiche. Nello stabilire che le informazioni sui passeggeri vanno conservate solo il tempo richiesto dalla direttiva, tale articolo non pregiudica indebitamente le normative nazionali, che contemplano disposizioni alquanto severe in materia di protezione della vita privata.

#### Articolo 9

Tratta della possibilità di derogare alla presente direttiva, accogliendo così la richiesta degli Stati membri di poter applicare le disposizioni della direttiva anche alle navi che effettuano viaggi di meno di 20 miglia da porto a porto. Resta tuttavia il fatto che dette disposizioni si applicano anche ove uno Stato membro decida di ridurre il limite delle 20 miglia. L'articolo contempla inoltre alcuni problemi specifici a certi Stati membri e connessi con i servizi di trasporto specializzati, quali il traffico pendolare o i traghetti per trasporti stradali che assicurano il servizio nelle baie e negli stretti. L'articolo consente altresì agli Stati membri di esentare dall'obbligo di registrazione previsto dalla presente direttiva le navi da passeggeri che operino in acque riparate, purché le condizioni operative e il tratto di mare in questione offrano strutture di ricerca e salvataggio adeguate e sufficienti. Tratta inoltre della possibilità che uno Stato di bandiera non soddisfi le condizioni di una deroga concessa da uno Stato membro che agisce in qualità di Stato di approdo.

#### Articolo 10

Si propone soprattutto di migliorare il livello di sicurezza nell'intera Comunità, il che può avvenire solo attraverso un'applicazione uniforme della direttiva. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per garantire che i sistemi di registrazione adottati dalle società siano conformi ai criteri funzionali stabiliti dalla presente direttiva. Gli Stati membri hanno altresì l'obbligo di verificare l'osservanza di tale disposizione.

## Articolo 11

Stabilisce i criteri funzionali cui debbono conformarsi i sistemi di registrazione dei passeggeri adottati dalle società. Criterio fondamentale è l'agevole e rapida utilizzabilità dei dati. In caso di guasto al sistema, le società sono tenute a prevedere un sistema alternativo che risponda agli stessi criteri. Il paragrafo 2 affronta invece il problema delle rotte analoghe, sulle quali gli Stati membri dovrebbero fare in modo di evitare che coesistano più sistemi. Va inoltre notato che il disposto di questo articolo è conforme alle pertinenti disposizioni della Convenzione per facilitare il traffico marittimo internazionale (FAL).

## Articolo 12

Autorizza la Commissione a modificare sia la direttiva, secondo la procedura descritta nell'articolo 13, onde garantire l'applicazione, ai fini della presente direttiva, degli emendamenti alla Convenzione SOLAS entrati in vigore in data successiva alla sua adozione, sia i criteri funzionali di cui all'articolo 11, paragrafo 1, allo scopo di tener conto degli sviluppi futuri delle regole di sicurezza a livello internazionale. Fatte salve le procedure di emendamento delle convenzioni internazionali, l'applicazione, ai fini della presente direttiva, degli emendamenti apportati a dette convenzioni e già entrati in vigore, forma oggetto della procedura di decisione di cui all'articolo 13.

## Articolo 13

Si riferisce al comitato consultivo istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio<sup>1</sup> e descrive altresì la procedura che deve essere seguita quando la direttiva contempla l'applicazione di una procedura del comitato.

## Articolo 14

Indica la data entro cui le disposizioni della direttiva devono essere pienamente attuate e propone una data di un anno successiva a quella stabilita dalla Convenzione SOLAS per gli stessi fini.

## Articolo 15

Nessuna osservazione.

## Articolo 16

Nessuna osservazione.

---

<sup>1</sup> GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19, 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 Consiglio relativa alla registrazione  
delle persone a bordo delle navi da passeggeri**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione<sup>1</sup>,

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

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato<sup>3</sup> e in cooperazione con il Parlamento europeo<sup>4</sup>

considerando che l'azione comunitaria nel settore dei trasporti marittimi deve tendere al miglioramento della sicurezza dei servizi di trasporto; che la Comunità ha un interesse fondamentale a istituire e mantenere norme di sicurezza armonizzate applicabili alle navi da passeggeri; che la presente direttiva contempla una serie di misure volte a migliorare la sicurezza in mare;

considerando che la Comunità è seriamente preoccupata per gli ultimi incidenti subiti dalle navi da passeggeri e per la grave perdita di vite umane, specialmente in occasione dell'incidente del traghetto "Estonia"; che i cittadini comunitari e di altri paesi che usano le navi e le unità veloci da passeggeri in tutta la Comunità hanno il diritto di contare su un livello adeguato di sicurezza e su un adeguato sistema di informazione che faciliti le operazioni di ricerca e salvataggio; che è opportuno prendere le dovute misure per soddisfare tali aspettative ed evitare che le navi sinistrate nelle acque territoriali di cui sono responsabili gli Stati membri ai sensi della Convenzione internazionale del 1979 sulla ricerca e il salvataggio in mare, non siano fonte di inutili preoccupazioni per i familiari e le altre persone interessate;

considerando che la sicurezza delle navi compete principalmente agli Stati di bandiera; che spetta agli Stati membri garantire l'osservanza di adeguate disposizioni di gestione della sicurezza da parte delle navi da passeggeri battenti la loro bandiera o da parte delle società responsabili del loro esercizio; che l'unico mezzo di cui dispongano gli Stati membri per garantire la sicurezza di tutte le navi da passeggeri, senza distinzione di bandiera, che operano o desiderano operare dai loro porti, consiste nell'imporre l'effettiva osservanza delle disposizioni di sicurezza quale condizione d'esercizio;

considerando che, per quanto riguarda le operazioni di ricerca e salvataggio, non è possibile lasciare al solo Stato di bandiera la facoltà di disciplinare le esenzioni applicabili alle navi da passeggeri in entrata o in uscita dai porti degli Stati membri; che solo lo Stato di approdo è in grado di stabilire i requisiti per poter condurre nel miglior modo possibile le operazioni di ricerca e salvataggio;

---

1

2

3

4

considerando che né gli Stati membri né i paesi terzi hanno alcun motivo, a parte quelli citati nella presente direttiva, di derogare alle disposizioni SOLAS relative alle "informazioni sui passeggeri" per viaggi da o verso i porti della Comunità;

considerando che è opportuno garantire che il numero di persone a bordo delle navi da passeggeri non superi il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare o per cui sono omologati i suoi dispositivi di sicurezza; che è opportuno raccogliere informazioni sui passeggeri per facilitare le operazioni di identificazione delle vittime in caso di incidente;

considerando che la presente direttiva si richiama alle disposizioni di diritto internazionale di cui possono avvalersi gli Stati membri; che le pertinenti convenzioni internazionali lasciano ampia facoltà agli Stati membri di interpretare le regole ivi previste; che in materia di registrazione dei passeggeri non esiste attualmente alcuna norma internazionale cogente applicabile a tutte le navi da passeggeri, comprese quelle adibite a viaggi nazionali;

considerando che l'obbligo di registrare le persone a bordo di tutte le navi da passeggeri, senza distinzione di bandiera, tiene altresì conto del disposto della regola 27 della Convenzione SOLAS, che prevede requisiti analoghi; che la presente direttiva lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di imporre determinati requisiti più cogenti per le navi da passeggeri oggetto della direttiva;

considerando che, per evitare distorsioni della concorrenza, occorre definire un approccio uniforme per le aree con traffico più denso, in funzione della distanza da porto a porto: che il limite delle 20 miglia è stato stabilito in funzione di principi generali e in funzione delle esigenze specifiche degli Stati membri; che le navi da passeggeri che operano esclusivamente in acque riparate e quelle che effettuano viaggi di linea di brevissima durata in acque riparate corrono rischi molto limitati e dovrebbero poter beneficiare di esenzioni;

considerando che, vista soprattutto la dimensione assunta dai trasporti marittimi di passeggeri nel quadro del mercato unico, sarà possibile stabilire un livello di sicurezza comune per le navi in tutta la Comunità solo tramite un'azione comunitaria; che l'eventuale inazione della Comunità comporterebbe il persistere, sul territorio comunitario, di un livello insufficiente di protezione dei passeggeri e di un sistema oltremodo complesso e vago, a detrimento dell'intero settore;

considerando che, per stabilire requisiti comuni di sicurezza, è necessario adottare misure cogenti a livello comunitario; che in questo caso è tuttavia sufficiente una direttiva del Consiglio, che consente di rispettare il principio di proporzionalità lasciando a ogni Stato membro la facoltà di scegliere gli strumenti di applicazione più consoni al suo ordinamento interno;

considerando che la raccolta e il trattamento dei dati sono operazioni necessarie per identificare i passeggeri in caso di incidente; che i dati personali vanno raccolti e trattati applicando i principi della protezione dei dati stabiliti dalla direttiva 95/46/CE; che, in particolare, le persone coinvolte debbono essere informate, al momento della raccolta dei dati, delle ragioni di tale operazione; che i dati personali vanno conservati solo per un brevissimo periodo e cancellati all'arrivo della nave nel porto di destinazione;

considerando che è necessario che un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri assista la Commissione nella corretta applicazione della direttiva; che il comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio può svolgere tale funzione;

considerando che detto comitato potrebbe adattare alcune disposizioni della direttiva ai futuri emendamenti alla Convenzione SOLAS e stabilire nuove disposizioni per istituire un regime armonizzato di esenzioni e per attuare le risoluzioni IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

Scopo della presente direttiva è migliorare il livello di sicurezza e accrescere le possibilità di salvataggio dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri, e garantire una gestione più efficace degli eventuali incidenti.

#### *Articolo 2*

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- "**persone**": tutte le persone a bordo, passeggeri o membri dell'equipaggio, senza distinzione d'età;
- "**nave passeggeri**": qualsiasi nave o unità veloce da passeggeri che trasporti più di dodici passeggeri;
- "**unità veloce da passeggeri**": l'unità veloce definita alla regola 1 del capitolo X della Convenzione SOLAS del 1974, così come emendata alla data di adozione della presente direttiva;
- "**società**": l'armatore della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;
- "**persona designata**": il responsabile incaricato da una società di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM o qualunque altra persona incaricata da una società di conservare le informazioni relative alle persone a bordo della nave passeggeri di sua proprietà;
- "**autorità designata**": l'autorità competente dello Stato membro responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio di cui all'articolo 8;
- "**Codice ISM**": il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi (*International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution prevention*) adottato dall'IMO con risoluzione A.741 (18) del 4 novembre 1993;
- "**miglio**": la lunghezza equivalente a 1 852 m;
- "**acque riparate**": il tratto di mare in cui la probabilità annua che l'onda significativa superi l'altezza di 1,5 m è inferiore al 10% e in cui le navi da passeggeri navigano a una distanza massima di sei miglia da un luogo di rifugio ove le persone possano prender terra in caso di naufragio.



### *Articolo 3*

1. La presente direttiva si applica alle navi da passeggeri, ad eccezione:
  - delle navi da guerra e da trasporto truppe;
  - delle navi da diporto che non sono, né saranno dotate di equipaggio e non trasportano più di dodici passeggeri a fini commerciali.
2. Sono escluse dal campo di applicazione le navi da passeggeri battenti la bandiera di uno Stato membro che esercitano la propria attività interamente al di fuori della Comunità.

### *Articolo 4*

1. Gli Stati membri che, ai sensi delle pertinenti regole SOLAS, intendano esentare le navi battenti la loro bandiera che effettuano viaggi da porti extracomunitari verso porti comunitari, dall'obbligo di osservare determinati requisiti in materia di informazioni ai passeggeri, dovranno tassativamente attenersi alle condizioni di esenzione stabilite dalla presente direttiva.
2. Per le navi battenti la propria bandiera, che provengono da un porto situato al di fuori della Comunità e che sono dirette verso un porto della Comunità, gli Stati membri richiedono alla società che le gestisce di provvedere affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 6.
3. Per le navi battenti la bandiera di un paese terzo, che provengono da un porto situato al di fuori della Comunità e che sono dirette verso un porto della Comunità, gli Stati membri richiedono alla società che le gestisce di fare in modo che siano raccolte e conservate le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 6, affinché le autorità designate possano avervi accesso in caso di necessità.

### *Articolo 5*

1. Il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri in uscita dai porti degli Stati membri va effettuato prima della partenza.
2. Il numero delle persone a bordo va comunicato al comandante e alla persona designata, nonché a qualunque sistema costiero della società preposto a tal fine, prima della partenza della nave.

### *Articolo 6*

Per ogni nave passeggeri che effettua viaggi di distanza superiore a 20 miglia da un qualunque porto di uscita situato nella Comunità, vanno rilevate le seguenti informazioni relative alle persone a bordo:

- cognome;
- nome o iniziale;
- sesso;
- categoria d'età (adulto, bambino, neonato);
- cure e assistenza speciali in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.

Dette informazioni devono essere comunicate alla persona designata entro 30 minuti dalla partenza della nave.

### *Articolo 7*

Il comandante garantisce che il numero di persone a bordo della nave passeggeri in uscita da un porto comunitario non superi il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare.

### *Articolo 8*

Tutte le società che abbiano assunto la responsabilità dell'esercizio di una delle navi da passeggeri di cui all'articolo 3 devono:

- disporre di un sistema di registrazione delle informazioni di cui agli articoli 5 e 6, che sia conforme ai criteri stabiliti dall'articolo 11;
- designare una persona responsabile della conservazione e trasmissione delle informazioni oggetto della presente direttiva.

La società garantisce che dette informazioni siano trasmesse seduta stante all'autorità designata, ovvero a una sede cui l'autorità designata possa avere accesso immediato in qualsiasi momento. Le informazioni sono conservate solo il tempo necessario ai fini della presente direttiva e, in linea di principio, sono cancellate non appena la nave in questione sia giunta in porto.

La società provvede affinché le informazioni relative alle cure o all'assistenza speciali richieste dai passeggeri in caso di emergenza siano debitamente registrate e trasmesse al comandante prima della partenza della nave.

### *Articolo 9*

1. Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una nave passeggeri ha facoltà di ridurre il limite di 20 miglia di cui all'articolo 6.

2. Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una nave passeggeri ha facoltà di esentare detta nave dall'obbligo di comunicazione alla persona designata di cui all'articolo 5, purché operi in acque riparate o effettui servizi di linea di durata inferiore a 30 minuti da porto a porto.

Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una nave passeggeri ha facoltà di esentare detta nave dagli obblighi di cui all'articolo 6, purché operi esclusivamente in acque riparate e il tratto di mare in questione disponga di strutture di ricerca e salvataggio adeguate e sufficienti.

Il suddetto Stato membro non concede l'esenzione, ai sensi della presente direttiva, alle navi da passeggeri che operano a partire dai propri porti e che battono la bandiera di un paese terzo che sia parte contraente della convenzione SOLAS se, ai sensi delle pertinenti disposizioni della convenzione SOLAS, non soddisfano le condizioni di applicazione dell'esenzione.

3. Ove ricorrano le condizioni di cui al paragrafo 2, si applica la seguente procedura:
  - a) lo Stato membro notifica senza indugio alla Commissione le misure che intende adottare, fornendo le relative motivazioni;
  - b) se entro sei mesi dalla notifica la Commissione ritiene che le misure proposte siano ingiustificate o possano falsare la concorrenza, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2, può richiedere che lo Stato membro le modifichi o non le adotti.

#### *Articolo 10*

I sistemi di registrazione di cui all'articolo 8 devono essere tali da soddisfare i requisiti posti dagli Stati membri e devono essere da essi approvati.

Gli Stati membri procedono alla verifica casuale, sul rispettivo territorio, del funzionamento dei sistemi di registrazione previsti dalla presente direttiva.

Gli Stati membri nominano l'autorità cui le società devono trasmettere le informazioni richieste all'articolo 8 della presente direttiva.

#### *Articolo 11*

1. I sistemi di registrazione devono soddisfare i seguenti criteri funzionali:
  - i) leggibilità: i dati devono avere un formato facilmente leggibile;
  - ii) accessibilità: i dati devono essere facilmente accessibili per le competenti autorità;
  - iii) disponibilità: i dati devono essere raccolti prima della partenza;
  - iv) funzionalità: il sistema deve essere concepito in modo da non ritardare l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri;
  - v) sicurezza: i dati vanno adeguatamente tutelati contro la distruzione accidentale o illecita, la perdita accidentale o

- l'alterazione, la comunicazione o qualsiasi altra forma non autorizzata di trattamento.
- vi) sistemi alternativi: in caso di guasto al sistema, deve essere previsto un sistema di registrazione equivalente o uno strumento alternativo.
2. È opportuno evitare la presenza di più sistemi sulla stessa rotta o su rotte analoghe.

### *Articolo 12*

1. In conformità della procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2, potranno essere adottate le seguenti misure:
- a) disposizioni
    - i) che istituiscano un regime armonizzato di esenzioni in conformità del disposto dell'articolo 9, paragrafo 2;
    - ii) che attuino le risoluzioni e le circolari IMO in materia di sistemi di registrazione;
  - b) modifiche dei criteri funzionali di cui all'articolo 11, paragrafo 1;
  - c) fatto salvo il procedimento di emendamento della Convenzione SOLAS, modifiche della presente direttiva che garantiscano l'applicazione, ai fini della stessa, degli emendamenti alla Convenzione SOLAS entrati in vigore in data successiva alla sua adozione.

### *Articolo 13*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12, paragrafo 1, della direttiva del Consiglio 93/75/CE<sup>1</sup>.
2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applica la seguente procedura:
- a) il rappresentante della Commissione sottopone al comitato di cui al paragrafo 1, una proposta delle misure da adottare;
  - b) il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione;
  - c) il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale;
  - d) la Commissione tiene nella massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

---

<sup>1</sup> GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19, 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.

#### *Articolo 14*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1998. Essi ne informano immediatamente la Commissione. L'articolo 6 entra in vigore entro il 1° gennaio 1999.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste devono contenere un riferimento alla presente direttiva od essere corredate di siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni da infliggere in caso di violazione delle norme nazionali adottate in forza della presente direttiva e adottano le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.
4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

#### *Articolo 15*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione.

#### *Articolo 16*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Progetto di  
**DECISIONE DEL COMITATO MISTO SEE**

N. (../..)/9  
del .... 199

che modifica l'allegato XIII (capitolo V) dell'Accordo sullo Spazio economico europeo, aggiungendovi la direttiva (../..)/CE) del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri.

**IL COMITATO MISTO SEE,**

visto l'Accordo sullo Spazio economico europeo, adeguato dal protocollo che adegua l'Accordo sullo Spazio economico europeo, in appresso denominato "l'Accordo", in particolare l'articolo 98,

considerando che occorre integrare nell'Accordo la direttiva (../..)/CE) del Consiglio dell'Unione europea, del ... 199..., di cui si allega copia alla presente decisione;

considerando che viene applicato l'adeguamento orizzontale del Protocollo 1 e gli adeguamenti settoriali e di altro tipo dell'introduzione all'allegato XIII dell'Accordo,

**HA DECISO QUANTO SEGUE:**

**Articolo 1**

L'allegato XIII dell'Accordo, "Trasporti", viene modificato come indicato in appresso. Il testo del nuovo atto è contenuto in appendice.

**Articolo 2**

Nel capitolo V, dopo il punto XXX, viene inserito il seguente nuovo punto:

"XXX: Direttiva (../..)/CE) del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri.

Ai fini del presente accordo, le disposizioni della direttiva sono adeguate come segue:

L'articolo 13, paragrafo 1, è sostituito dal testo seguente:

Le parti contraenti mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il (... 199.).

### **Articolo 3**

La presente decisione entra in vigore il (... 199. ).

### **Articolo 4**

La presente decisione è pubblicata nella sezione SEE e nel supplemento SEE della Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Fatto a Bruxelles, (... 199.).

Per il Comitato misto SEE  
Il Presidente

I segretari del  
Comitato misto SEE

## SCHEDA FINANZIARIA

### **1. Denominazione dell'azione**

Proposta di direttiva del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri

### **2. Linea di bilancio**

Parte A (cfr. § 10).

### **3. Base giuridica**

Provvedimenti intesi ad aumentare la sicurezza dei trasporti marittimi: articolo 84, paragrafo 2, del trattato, unitamente all'articolo 75, paragrafo 1, lettera c).

### **4. Descrizione dell'azione**

#### **4.1. Obiettivo generale dell'azione**

Creazione di procedure comuni e armonizzate per la registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri

#### **4.2. Periodo previsto per l'azione e modalità di rinnovo o proroga**

Indefinito.

### **5. Classificazione delle spese/entrate**

5.1. SNO (spese non obbligatorie).

5.2. SND (stanziamenti non dissociati).

### **6. Natura delle spese/entrate**

- Spese amministrative.



## 7. Incidenza finanziaria

Nessuna.

## 8. Disposizioni antifrode previste

Controllo della conformità alle procedure per l'invito di esperti degli Stati membri.

## 9. Elementi d'analisi costo/efficacia

### 9.1. Obiettivi specifici e quantificabili; beneficiari

Creare un regime armonizzato per evitare che le navi da passeggeri in entrata o in uscita dai porti della Comunità non trasportino un numero di persone superiore a quello autorizzato dai relativi certificati di sicurezza. Inoltre, richiedere informazioni sui passeggeri a bordo, in modo da aumentare l'efficacia dell'intervento dei servizi di emergenza in caso di incidente.

### 9.2 Controllo e valutazione dell'azione

Il controllo e la valutazione dell'azione saranno svolti nel corso della riunione annuale del Comitato sulla sicurezza marittima e delle missioni (cfr. § 10.3).

## 10. Spese amministrative (sezione iii, parte a del bilancio)

L'effettiva mobilitazione delle risorse amministrative necessarie dipenderà dalla decisione annua della Commissione in merito all'attribuzione delle risorse, tenendo conto dell'organico e delle risorse supplementari autorizzate dall'autorità di bilancio.

### 10.1. L'azione proposta implica un aumento dell'organico della Commissione? In caso affermativo, quanti posti?

		Personale destinato alla gestione dell'azione		Fonte		Dura ta
		<u>Posti permanenti</u>	<u>Posti temporanei</u>	Organico già esistente nella DG / servizio interessato	Risorse supplementari	
Funzionari o personale temporaneo	A	2	-	2	-	
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Altre risorse		XXX	-	-	-	-
Totale		2	-	2	-	

10.2. Incidenza finanziaria complessiva delle risorse umane supplementari (ECU)

	Importi	Metodo di calcolo
Funzionari	0	
Personale temporaneo	0	
Altre risorse (indicare la voce di bilancio)	0	
Totale	0	

10.3 Aumento di altre spese amministrative a seguito dell'azione (ECU)

	Importi	Metodo di calcolo
A 2510	20 000	Il Comitato per la sicurezza marittima si riunisce già per altre normative comunitarie in materia di sicurezza marittima; si ritiene necessario fissare un'altra riunione all'anno del Comitato per discutere questioni particolari relative alla proposta. Il rimborso delle spese di viaggio è stimato a 20 000 ECU.
Totale	20 000	

**SCHEMA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO**  
**IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE**

Denominazione della proposta:

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLA  
REGISTRAZIONE DELLE PERSONE A BORDO DELLE NAVI DA  
PASSEGGERI**

Riferimento: COM96(...)

**La proposta**

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

In questo settore la Comunità ha l'obbligo di aumentare la sicurezza nel trasporto marittimo, come stabilito dal combinato disposto dell'articolo 84, paragrafo 2 del trattato, e dell'articolo 75, paragrafo 1, lettera c). Obiettivo dell'azione è la creazione di un complesso armonizzato di norme di sicurezza per le navi da passeggeri che operano nelle acque territoriali per le quali gli Stati membri sono competenti ai sensi della Convenzione internazionale del 1979 sulla ricerca e il salvataggio in mare.

Conformemente al principio di sussidiarietà, spetta alla Comunità predisporre un quadro di norme che garantiscano un livello armonizzato di sicurezza per le navi da passeggeri che operano nella stessa zona. Lo Stato membro deve adottare, nell'ambito della propria legislazione nazionale, le misure atte a garantire un'applicazione effettiva della direttiva.

**L'impatto sulle imprese**

2. *Determinare l'incidenza della proposta:*
  - *sui vari settori di attività*
  - *sulle diverse dimensioni delle imprese*
  - *specificare se esistono particolari aree geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese*

Il settore di attività oggetto della proposta è quello dei soggetti che gestiscono navi da passeggeri in entrata e in uscita dai porti comunitari. Gran parte delle navi da passeggeri che operano nelle acque comunitarie sono gestite da società di dimensioni grandi o medie. Le flotte di navi da passeggeri cui si riferisce la direttiva operano in entrata, in uscita, o all'interno delle acque territoriali dei seguenti Stati: Grecia, Italia, Danimarca, Svezia, Finlandia e attraverso la Manica.

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

Gli Stati membri debbono mettere in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative affinché i soggetti che gestiscono navi da passeggeri si conformino alle norme di sicurezza sul controllo del numero di passeggeri entro il 1° gennaio 1998 e le norme per la raccolta di ulteriori informazioni entro il 1° gennaio 1999. Prima della scadenza dei termini indicati, i soggetti che gestiscono navi da passeggeri debbono essere pronti a istituire appositi sistemi di registrazione con sufficienti capacità di archiviazione. Si noti che in alcuni Stati membri sono già obbligatori e in uso sistemi simili: quindi è già disponibile un'adeguata tecnologia e non è necessario sviluppare espressamente nuovi sistemi di registrazione.

4. *Definire la prevedibile incidenza economica della proposta*

Anche se l'impatto sull'occupazione è irrilevante o nullo per quanto riguarda le attività a bordo delle navi da passeggeri, l'introduzione delle procedure di registrazione dei passeggeri potrebbe rendere necessario ricorrere a personale supplementare incaricato di occuparsi delle procedure di registrazione prima dell'imbarco. Inoltre, la proposta avrà probabilmente un impatto notevole e positivo sulla competitività delle imprese: istituendo un regime di sicurezza armonizzato per tutte le navi da passeggeri che operano in acque comunitarie, comprese quelle che non battono bandiera comunitaria, saranno create condizioni di parità per tutti gli operatori interessati, riducendo al minimo il rischio di distorsioni della concorrenza da parte di operatori che tentassero di rendersi competitivi economizzando sul livello di sicurezza delle loro navi.

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

Le disposizioni della proposta non contengono disposizioni per il cui adempimento le aziende debbano sostenere carichi finanziari insormontabili.

### **Consultazione**

6. I rappresentanti degli armatori europei e dei sindacati sono stati consultati sulla proposta. Da parte industriale è stata espressa preoccupazione essenzialmente per un possibile impatto negativo degli obblighi di registrazione sui viaggi inferiori alle 30 miglia. È stato anche discusso il problema della concorrenza con i servizi di navetta.



ISSN 0254-1505

COM(96) 574 def.

# DOCUMENTI

IT

07 08

---

N. di catalogo : CB-CO-96-575-IT-C

ISBN 92-78-11493-6

---

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo