

DIRETTIVE

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

(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 ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nel quadro della politica comune dei trasporti dovrebbero essere adottate ulteriori misure per accrescere la sicurezza del trasporto marittimo di passeggeri.
- (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 da passeggeri 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 e dell'equipaggio e risultano particolarmente rilevanti ai fini delle operazioni di ricerca e salvataggio. Il maggiore rischio di stabilità per una nave ro/ro da passeggeri con un ponte garage chiuso, in condizioni di avaria a seguito di una collisione, è legato agli effetti del possibile accumulo di significativi volumi di acqua su tale ponte.
- (4) Le persone che utilizzano navi ro/ro da passeggeri e gli equipaggi che vi lavorano dovrebbero avere 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.

(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 del 1990 sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 90) ed inseriti nella regola II-1/B/8 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 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri ⁽⁴⁾, in caso di viaggi nazionali.

(8) Le norme di stabilità in condizioni di avaria previste dalla Convenzione SOLAS 90 riguardano implicitamente anche gli effetti dell'allagamento dei ponti Ro/Ro in condizioni di mare agitato con altezza significativa d'onda dell'ordine di 1,5 metri.

(9) La risoluzione IMO n. 14 della conferenza SOLAS del 1995 ha autorizzato 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 requisiti specifici di stabilità.

(10) Otto paesi del nord Europa, fra cui sette Stati membri, hanno concordato a Stoccolma il 28 febbraio 1996 di introdurre norme di stabilità più severe 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 d'onda 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 d'onda ivi registrata. Dall'altezza significativa d'onda del tratto di mare in cui opera la nave dipende la massa d'acqua che può accumularsi sul ponte garage in caso di avaria.

⁽¹⁾ GU C 20 E del 28.1.2003, pag. 21.

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

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

⁽⁴⁾ 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).