

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XVIII
n. 139

RISOLUZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Relatore CARDINALI)

approvata nella seduta del 20 luglio 2016

SULLA

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 DEFINITIVO)

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

—————
Comunicata alla Presidenza il 22 luglio 2016
—————

INDICE

Testo della risoluzione	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 ^a Commissione permanente	»	6

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto comunitario n. COM (2016) 369 definitivo, sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, sulla 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,

premesso che con la comunicazione COM (2015) 508, la Commissione europea ha riferito sugli esiti della procedura di controllo sull'adeguatezza della legislazione sulla disciplina concernente la sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea, effettuata nell'ambito del programma REFIT e dell'agenda «Legiferare meglio»;

rilevato che il quadro normativo vigente dell'Unione europea in materia di sicurezza delle navi da passeggeri comprende varie direttive, emanate a partire dal 1998, le quali, tuttavia, secondo il suddetto controllo sull'adeguatezza della legislazione, non appaiono sempre coerenti tra loro, 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 sull'adeguatezza ha riguardato la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle navi da passeggeri costruite in acciaio o materiale equivalente e alle unità veloci, le direttive 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003 e 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, 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 del Consiglio, del 18 giugno 1998, in materia di registrazione delle persone a bordo;

tenuto conto che le principali proposte di modifica alla direttiva 2009/45/CE si propongono di aggiornare, chiarire e semplificare le definizioni e le norme di sicurezza per le navi da passeggeri, nonché di sopprimere una serie di riferimenti giuridici obsoleti, ridondanti e incoerenti. In particolare, tra le principali novità previste dalla proposta sono da ricordare:

l'esclusione esplicita dal campo di applicazione della direttiva di talune tipologie di navi, tra le quali le navi nuove o esistenti di lunghezza inferiore ai 24 metri, le navi a vela, le navi tradizionali, quelle da diporto e i battelli di servizio. 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, quando constatano che

le norme armonizzate sono impraticabili o 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, sia per le navi nuove che per quelle esistenti (che debbono adeguarsi entro 5 anni dal termine indicato). Finora, infatti, gli Stati membri hanno interpretato in modo diverso 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;

considerate le indicazioni contenute nella relazione del Governo, predisposta ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

tenuto conto degli elementi informativi forniti dal Comando generale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera e dalle associazioni rappresentative degli armatori;

considerate altresì le osservazioni formulate dalla Commissione 14^a;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che prevede la procedura legislativa ordinaria per stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del TFUE «Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità»:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, in quanto l'intervento al livello dell'Unione europea integra sia il requisito della necessità sia quello del valore aggiunto rispetto all'azione dei singoli Stati. Infatti, questi ultimi non possono realizzare da soli l'obiettivo di migliorare la normativa sulla sicurezza delle navi passeggeri di cui alla direttiva 2009/45/CE, fornendo un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che sia più facile da attuare, monitorare e far rispettare;

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

esprime inoltre avviso favorevole per i profili di merito, che rilevano nell'ambito del dialogo politico con le istituzioni dell'Unione, con le seguenti osservazioni:

appaiono ampiamente condivisibili le finalità della proposta di direttiva che, attraverso l'armonizzazione, la semplificazione e l'aggiorna-

mento della legislazione europea vigente, contribuisce ad elevare la sicurezza per le navi da passeggeri;

è comunque opportuno prevedere che gli Stati membri possano mantenere i più rigorosi sistemi e dispositivi di prevenzione degli incidenti eventualmente stabiliti dalle normative nazionali;

il nuovo articolo 6, paragrafo 6, della direttiva 2009/45/CE, come modificato dalla proposta di direttiva in esame, prevede che le navi costruite in materiale equivalente (ossia in alluminio) prima dell'entrata in vigore della nuova direttiva si adeguano ai suoi requisiti entro 5 anni dal termine indicato dalla Commissione europea. Tale applicazione della norma con effetto retroattivo suscita alcune perplessità, posto che le navi attualmente certificate secondo la normativa nazionale (e quindi comunque dotate di idonei livelli di sicurezza) potrebbero essere costrette a sostenere oneri anche ingenti per adeguarsi ai nuovi requisiti. Si valuti dunque l'opportunità di non estendere la nuova disciplina alle unità esistenti o, in subordine, di prevedere un periodo più ampio per l'adeguamento.

Il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

PARERE 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: COCIANCICH)

29 giugno 2016

La Commissione,

esaminato l'atto COM (2016) 369 definitivo,

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'Unione europea 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 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009, che riguarda le navi da passeggeri costruite in acciaio o materiale equivalente e le unità veloci, ma anche le direttive 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 aprile 2003 e 1999/35/CE del Consiglio del 29 aprile 1999, 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 del Consiglio del 18 giugno 1998, 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 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 trattato sul funzionamento dell'Unione europea (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.

