

## DIRETTIVA 98/41/CE DEL CONSIGLIO

del 18 giugno 1998

relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità

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>,

- (1) considerando che nell'ambito della politica comune dei trasporti occorre prendere ulteriori misure per migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi;
- (2) considerando che la Comunità è seriamente preoccupata per gli incidenti subiti dalle navi da passeggeri e per la grave perdita di vite umane, specialmente in occasione degli incidenti dell'«Herald of Free Enterprise» e dell'«Estonia»; che le persone 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 e l'efficiente trattamento delle conseguenze di un eventuale incidente;
- (3) considerando che è necessario 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 le società di navigazione dovrebbero essere in grado di comunicare ai servizi di ricerca e salvataggio il numero delle persone implicate in un incidente;
- (4) considerando che è necessario raccogliere informazioni sui passeggeri e sui membri dell'equipaggio per facilitare la ricerca, il salvataggio e l'efficiente trattamento delle conseguenze di un incidente, vale a dire l'identificazione delle persone implicate, una maggiore chiarezza sulle relative questioni giuridiche e un contributo al miglioramento delle cure mediche delle persone tratte in salvo; che tali informazioni eviterebbero le inutili ansie dei parenti e di terzi interessati alle persone a bordo delle navi da passeggeri 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 (SAR);

- (5) considerando che i passeggeri dovrebbero pertanto essere contati e registrati prima della partenza della nave;
- (6) considerando che il capitolo III della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare Convenzione (SOLAS) prevede il conteggio e la registrazione di tutte le persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi internazionali, rispettivamente dal 1° luglio 1997 e dal 1° gennaio 1999, permettendo alle amministrazioni di esentare le navi che viaggiano in acque riparate da detti requisiti e dal requisito di registrazione se i viaggi di linea di tali navi non permettono loro di preparare le registrazioni in questione; che tale capitolo della normativa SOLAS non si applica ai viaggi nazionali e lascia l'interpretazione di punti importanti alla discrezionalità dei singoli Stati membri;
- (7) considerando che la presente direttiva è conforme al diritto degli Stati membri di imporre alle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i loro porti determinati requisiti più cogenti di quelli previsti nella convenzione SOLAS;
- (8) considerando che, vista soprattutto la dimensione assunta dai trasporti marittimi di passeggeri nel quadro del mercato interno, un'azione comunitaria costituisce il mezzo più efficace per stabilire un livello minimo di sicurezza comune per le navi in tutta la Comunità;
- (9) considerando che per il principio di proporzionalità una direttiva del Consiglio costituisce lo strumento giuridico più appropriato perché offre un quadro per l'applicazione uniforme e obbligatoria delle norme di sicurezza da parte degli Stati membri, lasciando a ogni Stato membro il diritto di decidere gli strumenti di attuazione che meglio si adattano al proprio sistema interno;
- (10) considerando che spetta agli Stati membri garantire l'osservanza delle norme di sicurezza applicabili da parte delle navi da passeggeri battenti la loro bandiera o da parte delle società responsabili del loro esercizio; che tali norme non dovrebbero essere imposte alle navi che effettuano viaggi tra porti di paesi terzi; che le disposizioni della convenzione SOLAS si applicano a detti viaggi;

<sup>(1)</sup> GU C 31 del 31. 1. 1997, pag. 5 e GU C 275 dell'11. 9. 1997, pag. 7.

<sup>(2)</sup> GU C 206 del 7. 7. 1997, pag. 111.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 29 maggio 1997 (GU C 138 del 16. 6. 1998, pag. 31), posizione comune del Consiglio dell'11 dicembre 1997 (GU C 23 del 23. 1. 1998, pag. 17), e decisione del Parlamento europeo dell'11 marzo 1998 (GU C 104 del 6. 4. 1998).

(11) considerando che l'unico mezzo di cui dispongono gli Stati membri per garantire la sicurezza e l'efficace trattamento delle conseguenze di incidenti per tutte le navi da passeggeri, senza distinzione di bandiera, che operano o desiderano operare dai loro porti, consiste nell'imporre l'effettiva osservanza delle pertinenti disposizioni quale condizione di esercizio; che non è possibile lasciare al solo Stato di bandiera la concessione di esenzioni da tali norme, in quanto soltanto lo Stato di approdo è in grado di stabilire i requisiti per poter condurre nel miglior modo possibile le operazioni di ricerca e salvataggio per le navi da passeggeri in entrata e in uscita;

(12) considerando che per armonizzare la protezione di sicurezza ed evitare distorsioni di concorrenza gli Stati membri non dovrebbero per alcun motivo, a parte quelli citati nella presente direttiva, concedere esenzioni o deroghe alle disposizioni SOLAS relative alle «informazioni sui passeggeri», per viaggi da o verso i porti della Comunità;

(13) considerando che, per motivi di praticità e per evitare distorsioni di concorrenza, occorre definire un approccio uniforme riguardo alla determinazione dei viaggi per i quali la registrazione di tutte le persone a bordo dovrebbe essere obbligatoria; che il limite delle venti miglia è stato stabilito in funzione di principi generali e in funzione delle esigenze specifiche degli Stati membri;

(14) considerando che, per motivi funzionali specifici, il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri che attraversano lo Stretto di Messina potrebbe essere effettuato, per un periodo di tempo limitato, mediante un sistema più semplice del conteggio individuale; che gli Stati membri dovrebbero poter applicare con una certa elasticità l'obbligo di comunicare a terra il numero di persone nel caso di navi da passeggeri che effettuano servizi regolari di breve durata esclusivamente in acque riparate, come definito nella presente direttiva; che le navi da passeggeri che operano esclusivamente in acque riparate corrono rischi più limitati e pertanto dovrebbero avere la possibilità di beneficiare di un'esenzione; che, in talune circostanze specifiche, può essere estremamente difficile per le società di navigazione registrare le persone a bordo e che pertanto una deroga all'obbligo di registrazione potrebbe essere accordata in circostanze specifiche e a condizioni ben definite;

(15) considerando che la raccolta e il trattamento dei dati personali vanno effettuati applicando i principi della protezione dei dati stabiliti dalla direttiva

95/46/CE<sup>(1)</sup>; 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, che in ogni caso non dovrebbe protrarsi oltre quanto ritenuto necessario ai fini della presente direttiva;

(16) considerando che è necessario che un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri assista la Commissione nella corretta applicazione della presente direttiva; che il comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE<sup>(2)</sup> può svolgere tale funzione;

(17) considerando che alcune disposizioni della presente direttiva potrebbero essere adattate da detto comitato ai futuri emendamenti della convenzione SOLAS entrati in vigore,

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 porti degli Stati membri della Comunità e garantire una gestione più efficace delle operazioni di ricerca e salvataggio nonché delle altre conseguenze di eventuali incidenti.

#### *Articolo 2*

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- «persone»: tutte le persone a bordo senza distinzione d'età;
- «nave da passeggeri»: qualsiasi nave marittima o unità veloce da passeggeri che trasporti più di dodici passeggeri;
- «unità veloce»: l'unità veloce definita alla Regola 1 del capitolo X della convenzione SOLAS del 1974, così come in vigore alla data di adozione della presente direttiva;
- «società»: l'armatore della nave da passeggeri 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;
- «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'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione A.741 (18) del 4 novembre 1993;

<sup>(1)</sup> GU L 281 del 23. 11. 1995, pag. 31.

<sup>(2)</sup> GU L 247 del 5. 10. 1993, pag. 19.

- «addetto alla registrazione dei passeggeri»: il responsabile a terra incaricato da una società di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM o un'altra persona a terra incaricata da una società di conservare le informazioni relative alle persone a bordo della nave da passeggeri di sua proprietà;
- «autorità designata»: l'autorità competente dello Stato membro responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio o che si occupa delle conseguenze di un incidente;
- «miglio»: la lunghezza equivalente a 1 852 m;
- «acque riparate»: il tratto di mare protetto dagli effetti del mare aperto 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 casi di naufragio e in cui è assicurata la vicinanza delle strutture di ricerca e salvataggio;
- «servizio regolare»: una serie di collegamenti marittimi che effettuano un servizio tra gli stessi due o più porti:
  - a) secondo un orario pubblicato, oppure
  - b) con collegamenti così regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- «paese terzo»: ogni paese che non sia uno Stato membro.

#### Articolo 3

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.

#### Articolo 4

1. Il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri in uscita dai porti degli Stati membri è effettuato prima della partenza.

2. Il numero delle persone a bordo è comunicato prima della partenza al comandante della nave da passeggeri nonché all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o a un sistema costiero della società preposto a tal fine.

#### Articolo 5

1. Le seguenti informazioni relative alle persone a bordo sono rilevate per ogni nave da passeggeri che effettua viaggi di distanza superiore a venti miglia da un qualunque porto di uscita situato nella Comunità:

- cognome;
- nome o iniziale;
- sesso;
- categoria d'età (adulto, bambino, neonato) oppure età o anno di nascita;

- cure e assistenza speciali in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.

2. Dette informazioni sono raccolte prima della partenza e comunicate entro trenta minuti dalla partenza della nave all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o a un altro sistema costiero della società preposto a tal fine.

#### Articolo 6

1. Per le navi da passeggeri battenti la propria bandiera, che provengono da un porto situato a 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 4, paragrafo 1 e all'articolo 5, paragrafo 1 come specificato all'articolo 4, paragrafo 2 e all'articolo 5, paragrafo 2.

2. Per le navi da passeggeri 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 4, paragrafo 1 e all'articolo 5, paragrafo 1 affinché l'autorità designata possa disporre se necessario a fini di ricerca e salvataggio e per le altre conseguenze di un incidente.

3. Gli Stati membri che, ai sensi delle pertinenti regole SOLAS, intendano concedere esenzioni o deroghe alle navi battenti la loro bandiera che effettuano viaggi da porti extracomunitari verso porti comunitari, per quanto riguarda l'obbligo di osservare determinati requisiti in materia di informazioni sui passeggeri, devono tassativamente attenersi alle condizioni in materia di esenzioni e deroghe stabilite dalla presente direttiva.

#### Articolo 7

Prima della partenza il comandante si accerta che il numero delle persone a bordo della nave da passeggeri in uscita da un porto comunitario non superi il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare.

#### Articolo 8

Ogni società che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio di una nave da passeggeri deve, se richiesto conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 4 e all'articolo 5:

- disporre di un sistema di registrazione delle informazioni concernenti i passeggeri, che sia conforme ai criteri stabiliti dall'articolo 11;

— designare un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile della conservazione e trasmissione delle suddette informazioni in caso di emergenza o in seguito a un incidente.

La società garantisce che dette informazioni siano in qualsiasi momento disponibili per essere trasmesse all'autorità designata a fini di ricerca e salvataggio in caso di emergenza o in seguito a un incidente.

I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 sono conservati solo il tempo necessario ai fini della presente direttiva.

La società provvede affinché le informazioni particolareggiate relative alle persone che hanno dichiarato di necessitare di cure o di assistenza speciali in caso di emergenza, siano debitamente registrate e trasmesse al comandante prima della partenza della nave da passeggeri.

#### Articolo 9

1. Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una nave da passeggeri ha facoltà di ridurre il limite di venti miglia di cui all'articolo 5.

Le decisioni di abbassare tale soglia per i viaggi tra due porti di Stati membri diversi debbono essere prese di comune accordo dai due Stati membri interessati.

2. a) Nel conformarsi all'articolo 4, paragrafo 1 la Repubblica italiana, per i servizi regolari attraverso lo Stretto di Messina, può prevedere, se il conteggio individuale delle persone non può essere effettuato per motivi operativi, che il conteggio del numero massimo di persone che può essere trasportato a bordo di una nave da passeggeri che trasporta passeggeri su vagoni ferroviari o su autoveicoli sia effettuato sulla base della capacità massima di passeggeri autorizzata dei vagoni ferroviari e di tutti gli altri veicoli a bordo. L'applicazione della presente disposizione è limitata ad un periodo di quattro anni. Qualsiasi ulteriore proroga è decisa, conformemente al paragrafo 3, in base all'esperienza acquisita.

b) Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una nave da passeggeri ha facoltà di esentare detta nave dall'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 2 di comunicare il numero delle persone a bordo all'addetto alla registrazione dei passeggeri o a un sistema costiero della società preposto a tal fine, purché essa effettui un servizio regolare esclusivamente in acque riparate, di durata inferiore a un'ora da porto a porto.

c) Uno Stato membro può esentare dagli obblighi di cui all'articolo 5 le navi da passeggeri che, assicurando viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, navigano esclusivamente in acque riparate.

3. Ove ricorrano le condizioni di cui al paragrafo 2, si applica la seguente procedura:

a) lo Stato membro comunica senza indugio alla Commissione la sua decisione di concedere esenzioni o deroghe dalle pertinenti disposizioni degli articoli 4 e 5, fornendo valide motivazioni;

b) se entro sei mesi dalla comunicazione la Commissione ritiene che tale decisione sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, essa può richiedere, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 13, che lo Stato membro la modifichi o non la adotti.

4. Per i servizi regolari nel tratto di mare in cui la probabilità annua che l'onda significativa superi l'altezza di due metri è inferiore al 10 % e

— nella misura in cui il viaggio non superi circa 30 miglia dal punto di partenza, o

— se il servizio è inteso essenzialmente a fornire collegamenti regolari a comunità isolate per rispondere a loro esigenze abituali,

lo Stato membro dal cui porto partono le navi da passeggeri per un viaggio interno o due Stati membri dai cui porti partono le navi da passeggeri, possono chiedere alla Commissione, se ritengono inattuabile che le società registrino le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di derogare in tutto o in parte al presente requisito.

A tal fine deve essere fornita la prova dell'inattuabilità. Inoltre si deve dimostrare che nei tratti di mare dove operano tali navi esistono sistemi costieri di orientamento della navigazione e previsioni meteorologiche affidabili, nonché strutture di ricerca e salvataggio adeguate e in numero sufficiente. Le deroghe concesse ai sensi del presente paragrafo non debbono falsare la concorrenza.

Una decisione viene presa secondo la procedura prevista dall'articolo 13.

5. Ai sensi della presente direttiva, lo Stato membro non concede l'esenzione né accorda deroghe 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, esse non soddisfano le condizioni di applicazione dell'esenzione.

#### Articolo 10

I sistemi di registrazione di cui all'articolo 8 sono approvati dagli Stati membri.

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

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

#### *Articolo 11*

1. I sistemi di registrazione devono, ai fini della presente direttiva, soddisfare i seguenti criteri funzionali:

i) *Leggibilità:*

I dati devono avere un formato facilmente leggibile.

ii) *Disponibilità:*

I dati devono essere facilmente disponibili per le autorità designate interessate alle informazioni contenute nel sistema.

iii) *Funzionalità:*

Il sistema deve essere concepito in modo da non ritardare l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri.

iv) *Sicurezza:*

I dati devono essere adeguatamente tutelati contro la distruzione accidentale o illecita, la perdita accidentale e l'alterazione, la comunicazione o l'accesso non autorizzati.

2. Va evitata la presenza di più sistemi sulla stessa rotta o su rotte analoghe.

#### *Articolo 12*

Fatte salve le procedure di emendamento della convenzione SOLAS, la presente direttiva può essere modificata secondo la procedura di cui all'articolo 13 per garantire l'applicazione ai fini della stessa, senza ampliarne il campo, degli emendamenti alla convenzione SOLAS relativi ai sistemi di registrazione entrati in vigore in data successiva all'adozione della presente direttiva.

#### *Articolo 13*

La Commissione è assistita dal comitato istituito a norma dell'articolo 12, paragrafo 1 della direttiva 93/75/CEE. Il comitato opera secondo la procedura stabilita ai paragrafi 2 e 3 di detto articolo.

#### *Articolo 14*

Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni da infliggere nel caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendono le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni a tal fine previste devono essere effettive, proporzionate ed avere efficacia dissuasiva.

#### *Articolo 15*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1999. Essi ne informano immediatamente la Commissione. L'articolo 5 entra in vigore non oltre il 1° gennaio 2000.

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

3. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tutte le disposizioni di diritto interno da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

#### *Articolo 16*

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

#### *Articolo 17*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 18 giugno 1998.

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

G. STRANG