

Circolare N. 10/SM Prot. 151 del 04/01/2007

Titolo/Oggetto

Direttive per l'applicazione degli orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta (PMR)

Testo

1. Con il decreto legislativo 8 marzo 2005, n. 52 (1) sono state recepite nell'ordinamento nazionale le disposizioni contenute nella direttiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 aprile 2003, recante modifiche alla direttiva 98/18/CE. In particolare all'articolo 1 comma 1 lettera c) del d. lgs. 52/2005 sono riportate le disposizioni che devono essere attuate sulle navi da passeggeri di classe A, B, C e D (2) e sulle unità veloci da passeggeri, adibite al trasporto pubblico, al fine di garantire un accesso sicuro alle persone a mobilità ridotta - PMR (3) che viaggiano a bordo delle suddette navi ed unità.

1) Il decreto n. 52/2005 ha modificato il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 recante "Attuazione della direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali".

2) L'articolo 3 del d. lgs. 45/2000 stabilisce che le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui operano:

"classe A": navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali diversi dai viaggi effettuati dalle navi delle classi B, C e D;

"classe B": navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa;

"classe C": navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa;

"classe D": navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa.

3) **Il decreto n. 52/2005 definisce persona a mobilità ridotta – PMR chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano le sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna i bambini piccoli.**

2. D'altra parte è anche opportuno sottolineare che il decreto legislativo n. 45/2000, nel recepire le disposizioni della direttiva 98/18/CE sopra citata, ha introdotto nell'ordinamento nazionale un livello di sicurezza uniforme per navi e persone, armonizzando la regolamentazione di sicurezza nazionale a quanto definito invece in ambito internazionale dalla Convenzione SOLAS per le analoghe tipologie di unità adibite a trasporto passeggeri. In particolare, per le navi da passeggeri di classe A il decreto n. 45/2000 indica esplicitamente che i requisiti di sicurezza delle suddette navi "devono essere pienamente conformi ai requisiti della "SOLAS 1974" e ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I". Tale principio è stato ribadito anche dalla successiva direttiva 2003/24/CE ed ovviamente anche dal relativo decreto di recepimento n. 52/2005.

3. In merito, si fa presente che, prima dell'entrata in vigore del decreto n. 52/2005, l'articolo 26 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996 n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" aveva già fissato alcuni requisiti per le navi nazionali (ad eccezione delle unità veloci), al fine di garantire l'accesso e l'adeguatezza degli alloggi a bordo per i disabili.

4. In ambito internazionale, invece, l'Organizzazione internazionale marittima (IMO), il 24 giugno 1996, ha emanato la Circolare del Comitato per la Sicurezza Marittima (Maritime Safety Committee MSC) MSC/Circ. 735, relativa a linee guida per la progettazione e la gestione di navi da passeggeri al fine di rispondere alle esigenze delle persone disabili ed anziane.

5. In riferimento alla problematica in oggetto ed ai sensi di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 4 ter del decreto legislativo n. 45/2000, come modificato dal decreto legislativo n. 52/2005, si fa presente che gli armatori delle navi da passeggeri di classe A, B, C e D e delle unità veloci da passeggeri - la cui chiglia è stata impostata o si trovava ad un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva - hanno l'obbligo di conformarsi, per quanto fattibile, agli orientamenti contenuti nell'allegato III al decreto stesso concernente "Orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta". E' da tener presente che, congiuntamente agli orientamenti riportati nell'allegato III, gli armatori devono far riferimento anche alla già citata Circolare MSC/Circ. 735 del 24 giugno 1996, emanata dal Comitato per la Sicurezza Marittima (Maritime Safety Committee MSC).

6. Il medesimo articolo prevede inoltre, al comma 3, che il Ministero dei Trasporti elabori un Piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti di cui all'allegato III sui requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta (PMR) delle navi da passeggeri di classe A, B, C e D e delle unità veloci da passeggeri - la cui chiglia è stata impostata o si trovava ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004.

In merito si evidenzia che gli armatori di tali unità hanno l'obbligo di procedere alle necessarie modifiche per applicare gli orientamenti suddetti secondo quanto previsto dal Piano.

7. Al fine di elaborare il citato Piano, questa Direzione Generale ha attivato una procedura di consultazione con i rappresentanti delle associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta (ANGLAT, FISH), dell'armamento (Confitarma, Fedarlinea), degli enti tecnici (RINA, ABS, BV e GL) e del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Nell'ambito della procedura di consultazione, ai fini della determinazione dei criteri per l'applicazione degli orientamenti di cui all'allegato III, si è tenuto conto del fatto che, secondo quanto previsto dal citato articolo 4 ter, comma 1, lettera b), gli orientamenti in questione si devono applicare alle navi esistenti "per quanto ragionevole e possibile, in termini economici".

8. A conclusione della procedura di consultazione è stato redatto il "Piano" (4) (Allegato n. 1) il quale è stato successivamente trasmesso alla Commissione europea, per opportuna informativa, ai sensi di quanto previsto dallo stesso comma 3 dell'articolo 4 ter del decreto 45/2000, come modificato dal decreto legislativo n. 52/2005. Al riguardo, si fa presente che la Commissione, nel corso della riunione del Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (5), tenutasi a Bruxelles lo scorso mese di ottobre, ha riaffermato il principio che tutti i Paesi membri devono garantire alle persone a mobilità ridotta (PMR) il diritto di un accesso sicuro alle navi passeggeri, senza discriminazioni. Tale principio è stato inoltre recentemente ribadito in ambito comunitario a conclusione di una apposita "Procedura di consultazione" avviata dalla stessa Commissione nel corso del 2006 e finalizzata al rafforzamento dei diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne (rif. doc. Commissione UE DG TREN "Strengthening the protection of rights of passengers travelling by sea or inland waterways in the European Union").

4) Per opportuna informativa si fa presente che il Piano d'azione è stato redatto in analogia con i "Piani" sviluppati da altri Paesi comunitari, in particolare dal Regno Unito – Maritime Coast Guard Agency MCA – e dall'Irlanda - Dipartimento marittimo del Ministero dei Trasporti.

5) Il Comitato, denominato Comitato COSS, è stato istituito con regolamento n. 2099/2002/CE del Parlamento e del Consiglio e fornisce l'assistenza specialistica alla Commissione e agli Stati membri in materia di regolazione normativa nel settore della sicurezza marittima.

B. MODALITA' APPLICATIVE DEGLI ORIENTAMENTI

B.1. NAVI DA PASSEGGERI ED UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI CERTIFICATE AI SENSI DEL D. LGS. 45/2000

1. Al fine di consentire a questo Ufficio di dare piena attuazione agli obblighi di informazione della Commissione europea in merito all'attuazione delle disposizioni in materia di requisiti di sicurezza per le PMR, gli armatori delle navi da passeggeri di classe A, B, C e D e delle unità veloci da passeggeri che rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 45/2000 come modificato dal decreto legislativo n. 52/2005, devono inviare una relazione tecnico-economica dettagliata, secondo le seguenti modalità:

a. per le navi e unità la cui chiglia è stata impostata o si trovava ad un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva:

- entro la data del 30 marzo 2007 per le unità già in esercizio alla data di emanazione della presente Circolare, o

- entro due mesi dalla data di entrata in esercizio della nave o unità per tutte le unità in corso di costruzione non ancora in esercizio alla data della presente circolare;

b. per le navi e unità la cui chiglia è stata impostata o si trovava ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente il 1° ottobre 2004, entro la data del 30 marzo 2007;

al seguente indirizzo:

MINISTERO DEI TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE PER LA NAVIGAZIONE E IL TRASPORTO MARITTIMO E INTERNO

DIVISIONE 4 - SICUREZZA MARITTIMA E INTERNA

Viale dell'Arte 16 – 00144 ROMA

2. La relazione tecnica di cui al precedente comma 1.a. deve specificare tutte le misure realizzate per rendere conformi le navi stesse agli orientamenti contenuti nell'allegato III al d. lgs. 45/2000, come modificato dal decreto legislativo n. 52/2005.

3. La relazione tecnica di cui al precedente comma 1.b. deve invece specificare tutte le iniziative adottate o che si intende porre in essere per rendere conformi le navi stesse agli orientamenti specificati nel Piano d'azione nazionale, riportato nell'Allegato n. 1 alla presente circolare, nonché le eventuali motivazioni di ordine tecnico-economico che non rendono invece fattibile l'attuazione di alcune delle disposizioni contenute nel Piano, soprattutto in riferimento alle modifiche strutturali e/o costruttive dell'unità. In tal caso l'armatore della nave deve dare anche indicazione di quali misure equivalenti intenda realizzare per dare piena attuazione a quanto previsto dal Piano stesso.

B.2. NAVI DA PASSEGGERI ED UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI CERTIFICATE AI SENSI DELLA CONVENZIONE SOLAS IMPIEGATE IN VIAGGI NAZIONALI

1. Al fine di rendere omogenea in ambito nazionale l'applicazione delle norme per le navi da passeggeri ed unità veloci da passeggeri e garantire così alle stesse PMR uguale opportunità e diritto di accesso alla mobilità via mare, si ritiene necessario estendere le disposizioni inerenti gli orientamenti in materia di sicurezza delle PMR anche alle navi da passeggeri ed alle unità veloci da passeggeri che, sia pur dotate di certificazione di sicurezza rilasciata ai sensi della Convenzione SOLAS per la navigazione internazionale, sono invece impiegate in viaggi nazionali.
2. Per questa tipologia di unità valgono pertanto gli stessi obblighi indicati nella Sezione A. ai precedenti punti A.5. ed A.6. (rispettivamente per le unità costruite dopo il 1° ottobre 2004 o prima di tale data).
3. Gli armatori delle unità di cui al precedente punto 1. devono inviare la documentazione richiesta secondo le modalità indicate al punto 1. della sezione B.1.

B.3. MODALITA' E TEMPI DI ADEGUAMENTO PER LE NAVI DA PASSEGGERI E PER LE UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI CERTIFICATE AI SENSI DEL D. LGS. 45/2000 E DELLA CONVENZIONE SOLAS

1. Per opportuna informazione in merito ai tempi previsti di adeguamento, si evidenziano i seguenti termini:
 - **entro la data del 31 dicembre 2008: gli armatori devono effettuare gli interventi di adeguamento a bordo delle navi da passeggeri ed unità veloci da passeggeri che rientrano nel campo di applicazione del Piano d'azione, comprese le navi da passeggeri e le unità veloci da passeggeri dotate di certificazione di sicurezza rilasciata ai sensi della Convenzione SOLAS, qualora siano impiegate in viaggi nazionali;**
 - **entro la data del 31 dicembre 2007: gli armatori devono adempiere all'obbligo relativo alla formazione specifica del personale marittimo impiegato a bordo delle navi da passeggeri ed unità veloci da passeggeri rientranti nel campo di applicazione del Piano d'azione, comprese le navi da passeggeri e le unità veloci da passeggeri dotate di certificazione di sicurezza rilasciata ai sensi della Convenzione SOLAS, qualora siano impiegate in viaggi nazionali.**

F.TO IL DIRETTORE GENERALE
Dr. Massimo PROVINCIALI