



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

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**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1 Motivi e obiettivi della proposta

Nello spirito dell'iniziativa REFIT della Commissione e dell'agenda "Legiferare meglio", e quale follow-up immediato del controllo dell'adeguatezza della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri¹, la Commissione presenta una serie di proposte per realizzare le potenzialità di semplificazione individuate.

Gli obiettivi di tale revisione sono semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE al fine di i) mantenere le norme dell'UE se necessarie e proporzionate; ii) assicurarne la corretta attuazione; e iii) eliminare l'eventuale sovrapposizione e le discrepanze fra atti legislativi collegati. L'obiettivo globale è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che sia più facile da attuare, monitorare e far rispettare, aumentando così il livello di sicurezza complessivo.

La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio² è stata approvata al fine di raggiungere un elevato livello di sicurezza e rimuovere gli ostacoli agli scambi commerciali mediante l'istituzione di norme di sicurezza armonizzate ad un livello appropriato per le navi da passeggeri e le unità veloci adibite a viaggi nazionali. Per quanto riguarda i viaggi nazionali, la presente direttiva integra a livello UE le disposizioni della Convenzione SOLAS, che stabilisce le specifiche tecniche per la costruzione, la stabilità, la protezione antincendio e le attrezzature di salvataggio delle navi. Di conseguenza essa si applica alle navi costruite in acciaio e in materiale equivalente e alle unità veloci. Essa prevede inoltre requisiti specifici per l'accesso e l'informazione del pubblico per le persone a mobilità ridotta o disabili.

La direttiva 2009/45/CE ha prodotto un elevato livello comune di sicurezza in tutta l'UE e grandi vantaggi per il mercato interno. D'altra parte, l'esperienza ha dimostrato che dall'entrata in vigore della direttiva precedente nel 1998³ l'applicazione ha fatto sorgere una serie di domande in merito alla chiarezza e all'adeguatezza di alcune delle definizioni, del campo di applicazione e delle procedure.

Inoltre diversi aspetti importanti della sicurezza per le piccole navi di lunghezza inferiore a 24 metri non sono stati armonizzati, rispecchiando il fatto che tali navi sono più sensibili alle condizioni operative locali. La direttiva ha già concesso agli Stati membri la flessibilità di applicare norme nazionali quando constatano che le norme armonizzate sono impraticabili e/o irragionevoli per le navi di piccole dimensioni. A tale riguardo il controllo dell'adeguatezza ha evidenziato che la direttiva si applica attualmente solo a 70 delle 1 950 navi di piccole dimensioni, i cui principali aspetti di sicurezza sono stati già definiti dagli Stati membri. Di conseguenza tali requisiti dovrebbero essere rivisti.

Il controllo dell'adeguatezza ha anche rilevato che diversi Stati membri certificano le navi in alluminio ai sensi della presente direttiva, mentre alcuni non lo fanno. Ciò comporta una situazione di squilibrio che compromette l'obiettivo di conseguire un elevato livello comune

¹ I cui risultati sono stati comunicati al Parlamento europeo e al Consiglio il 16 ottobre 2015 (COM(2015)508).

² Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

³ Ossia la direttiva 98/18/CE di cui la direttiva 2009/45/CE è la rifusione.

di sicurezza per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali negli Stati membri dell'UE. Tale situazione è il risultato di una diversa interpretazione del campo di applicazione della direttiva per quanto riguarda la definizione di "materiale equivalente" e l'applicabilità delle corrispondenti norme di sicurezza contro gli incendi.

Si propone quindi di chiarire e semplificare le regole e le norme di sicurezza per le navi da passeggeri in modo che, in linea con il programma REFIT della Commissione, siano più facili da aggiornare, controllare e applicare. Ai fini di una maggiore chiarezza e certezza giuridica la proposta sopprime inoltre una serie di riferimenti giuridici obsoleti, ridondanti e incoerenti.

La proposta modifica le definizioni e i requisiti corrispondenti della direttiva 2009/45/CE

e prevede l'allineamento della direttiva 2009/45/CE con le modifiche introdotte dal trattato di Lisbona per quanto riguarda i poteri della Commissione di adottare atti delegati e di esecuzione.

1.2 Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato

La proposta è pienamente coerente con le proposte di semplificazione che modificano la direttiva 98/41/CE del Consiglio⁴ e con la proposta che sostituisce la direttiva 1999/35/CE del Consiglio⁵. La proposta è pienamente in linea con le raccomandazioni relative al controllo dell'adeguatezza e con il Libro bianco del 2011 sul futuro dei trasporti⁶ che ha riconosciuto l'esigenza di modernizzare l'attuale quadro legislativo dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri.

1.3 Coerenza con le altre normative dell'Unione

La proposta mantiene gli impegni dell'agenda "Legiferare meglio" della Commissione garantendo che la legislazione in vigore sia semplice e chiara, non crei oneri inutili e resti al passo con l'evoluzione politica, sociale e tecnologica. Essa adempie inoltre gli obiettivi della strategia per il trasporto marittimo del 2018⁷, garantendo la qualità dei servizi traghetto nel trasporto regolare di passeggeri all'interno dell'UE.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

2.1 Base giuridica

Dal momento che la proposta sostituisce la direttiva in vigore, la base giuridica rimane l'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE (ex articolo 80, paragrafo 2, TCE) che prevede misure nel campo del trasporto marittimo.

⁴ 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 (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

⁵ Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

⁶ Libro bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM/2011/0144).

⁷ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 (COM/2009/0008).

2.2 Sussidiarietà

La direttiva 2009/45/CE è stata modellata e configurata principalmente sui requisiti internazionali ed è stata promossa a causa di una serie di incidenti marittimi che hanno comportato la perdita di vite umane. Sebbene le norme di sicurezza comuni per le navi adibite a viaggi internazionali siano state fissate dai regolamenti internazionali sulla sicurezza, come la Convenzione SOLAS, esse non si applicano alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.

La proposta garantisce il mantenimento del livello comune di sicurezza istituito dalla direttiva 2009/45/CE per le navi che operano su rotte nazionali all'interno delle acque territoriali dell'UE, che non poteva essere realizzato con azioni unilaterali a livello degli Stati membri. Nel contempo essa ribadisce la necessità e il valore aggiunto di differenze nelle norme nei casi in cui le condizioni operative locali lo richiedano.

Alla luce dell'obiettivo del mercato interno e della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo all'interno degli Stati membri, la proposta garantisce inoltre che la direttiva 2009/45/CE continui ad agevolare il trasferimento delle navi tra registri nazionali e a prevedere una concorrenza equa per i viaggi nazionali senza compromettere il livello di sicurezza.

2.3 Proporzionalità

Come dimostrato dalle statistiche sugli infortuni, la legislazione in vigore ha conseguito un livello elevato di sicurezza dei passeggeri. I costi normativi connessi alle norme di sicurezza dell'UE non si sono rivelati sproporzionati rispetto alle norme nazionali che sarebbero state altrimenti necessarie. Le differenze stimate nei costi normativi rappresentano soltanto una percentuale minima, se comparati ai costi totali derivanti dalle attività di costruzione, esercizio e manutenzione.

Oltre al chiarimento di alcune definizioni, uno degli obiettivi della presente iniziativa di semplificazione è la soppressione di obblighi non necessari senza compromettere l'elevato livello di sicurezza. Di conseguenza la proposta esclude le navi di lunghezza inferiore a 24 metri dal campo di applicazione della direttiva 2009/45/CE. Dato che le navi di piccole dimensioni sono costruite principalmente a partire da materiali diversi dall'acciaio, la stragrande maggioranza di tale flotta (96%) non è attualmente contemplata nelle norme di sicurezza armonizzate a livello UE. Ciò significa che la maggior parte delle navi di lunghezza inferiore a 24 m è già certificata a norma della legislazione nazionale.

Inoltre la vasta gamma di servizi cui tali navi sono destinate (ad esempio, tratte diurne o notturne, crociere turistiche giornaliere, scalo in porti caratterizzati da criticità o infrastrutture specifiche) produce un ampio ventaglio di soluzioni tecniche e progettuali. Individuare una serie comune di norme dettagliate che si adattino ad una tale varietà di servizi per le navi di dimensioni più ridotte è quindi estremamente difficile.

L'attuale approccio normativo della direttiva 2009/45/CE, costituito da prescrizioni destinate alle navi in acciaio (o alluminio), è stato pertanto riesaminato per tali navi. Inoltre gli incidenti registrati per le navi di piccole dimensioni non rientranti nel campo di applicazione delle norme UE non evidenziano alcuna problematica specifica in materia di sicurezza (cinque vittime negli ultimi quattro anni, tutti infortuni sul lavoro). A differenza di quanto avviene per le navi più grandi, le navi di piccole dimensioni tendono a essere gestite nello stesso Stato membro fino al termine della loro vita operativa e il loro trasferimento tra Stati membri è limitato.

2.4 Scelta dell'atto giuridico

In conformità al principio di proporzionalità, si ritiene che il mezzo più idoneo per realizzare gli obiettivi individuati resti la direttiva. Essa stabilisce principi comuni e un livello armonizzato di sicurezza e garantisce l'applicazione delle norme ma consente a ciascuno Stato membro di decidere quali procedure pratiche e tecniche applicare,

La soluzione giuridica considerata più appropriata è una proposta di modifica della direttiva 2009/45/CE. L'opzione alternativa di proporre una nuova direttiva è stata scartata sulla base del numero limitato di modifiche alla direttiva vigente che fossero chiaramente individuabili.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

3.1 Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

Il controllo dell'adequatezza ha evidenziato che nel complesso gli obiettivi fondamentali della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri connessi alla sicurezza dei passeggeri e al mercato interno sono rispettati e restano estremamente importanti. La legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri ha avuto come conseguenza un livello comune di sicurezza per le navi da passeggeri all'interno dell'UE e la parità di condizioni tra gli operatori, nonché un maggiore trasferimento di navi fra Stati membri. Dal controllo dell'adequatezza è emerso inoltre che vi sono margini per rafforzare ulteriormente sia il livello di sicurezza che l'efficienza e la proporzionalità di alcuni dei requisiti normativi. In diversi settori sono state formulate raccomandazioni per semplificare, chiarire e abrogare una serie di requisiti ambigui, obsoleti o ridondanti:

- a) escludere le navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 m dal campo di applicazione della direttiva 2009/45/CE e considerare l'elaborazione di linee guida o norme per le navi di piccole dimensioni e per le navi costruite con materiali diversi dall'acciaio o materiali equivalenti, sulla base di requisiti funzionali nell'ambito di un quadro normativo orientato all'obiettivo;
- b) chiarire il campo di applicazione della direttiva, ossia:
 - chiarire che, ai fini della direttiva 2009/45/CE, l'alluminio è un materiale equivalente all'acciaio e chiarire i corrispondenti requisiti di coibentazione tagliafuoco (ad es., le definizioni di locali che dovrebbero essere ulteriormente isolati contro gli incendi);
 - chiarire che le navi di servizio off-shore per gli impianti eolici non rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/45/CE;
 - chiarire che le navi tradizionali non rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/45/CE e chiarirne la definizione;
- c) chiarire e semplificare la definizione dei tratti di mare di cui alla direttiva 2009/45/CE;
 - sopprimere il riferimento a "ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio";
 - sopprimere il concetto di "luogo di rifugio".

3.2 Consultazioni dei portatori di interessi

Vista la natura tecnica delle proposte in questione, è stata scelta una consultazione mirata in quanto strumento più adeguato. Sono stati consultati gli esperti nazionali nell'ambito del gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri. È stato organizzato un seminario a cui sono stati invitati a partecipare gli Stati membri, il mondo dell'industria e le associazioni che rappresentano i passeggeri. Le misure previste sono state presentate in numerose occasioni. Inoltre la tabella di marcia pubblicata sul sito web Europa⁸ ha consentito alle parti interessate di fornire riscontri tramite un modulo di risposta on-line.

Nel documento di lavoro che accompagna la proposta sono riportati una sintesi e un feedback dettagliato sulle osservazioni formulate durante il processo di consultazione. Le misure di semplificazione previste sono state sostenute da una larga maggioranza di esperti nazionali, anche se è stato formulato un certo numero di osservazioni riguardo all'esatta formulazione di alcune proposte. Tutti i suggerimenti sono stati quindi esaminati attentamente e le proposte, se del caso, sono state modificate. Alcuni esperti hanno inoltre sollevato interrogativi riguardanti aspetti pratici e tecnici relativi all'attuazione, di cui si è tenuto conto nel documento di lavoro che accompagna la proposta e che sono stati inseriti nel piano di attuazione.

Le parti interessate dell'industria hanno chiesto con insistenza di non modificare i principi fondamentali dell'attuale quadro giuridico (evidenziando i costi del miglioramento della sicurezza per le navi in alluminio in alcuni Stati membri), mentre l'associazione dei passeggeri ha chiesto di migliorare il livello di sicurezza e ha messo in guardia contro i rischi di indebolimento della normativa. La proposta assicura quindi che l'attuale livello di sicurezza sia mantenuto e, per quanto possibile all'interno del quadro di semplificazione, rafforzato (ad es., chiarendo che le navi in alluminio dovrebbero essere costruite conformemente alle norme di sicurezza della direttiva).

3.3 Assunzione e uso di perizie

Il presente riesame si basa principalmente sui dati raccolti durante il processo di controllo dell'adeguatezza come indicato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "Correggere la rotta: controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE", adottato il 16 ottobre 2015⁹.

Oltre ai dati e alla consultazione effettuata nel quadro del controllo dell'adeguatezza, la preparazione della presente proposta di semplificazione ha reso necessario un contributo da parte di esperti tecnici e giuridici riguardo alla formulazione concreta delle definizioni tecniche e a un linguaggio giuridico chiaro. Questi pareri sono stati raccolti all'interno dell'istituzione, in cooperazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima e con il gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri, e sono presentati nel documento di lavoro che accompagna la proposta.

3.4 Valutazione d'impatto

La proposta costituisce un seguito immediato al controllo dell'adeguatezza che ha individuato i problemi di semplificazione in maniera approfondita e ha valutato le potenzialità di semplificazione. Come sottolineato nella tabella di marcia, o ci si aspetta che le misure previste non generino alcun impatto significativo (vale a dire al di là di quelli non misurabili,

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_it.htm.

⁹ SWD(2015)197.

quali chiarezza, certezza e semplicità giuridica), oppure non sono state individuate soluzioni sostanzialmente diverse. Conformemente agli orientamenti della Commissione "Legiferare meglio", non è stata realizzata una valutazione d'impatto completa.

La proposta di semplificazione è accompagnata tuttavia da un documento di lavoro dei servizi della Commissione che ricorda le raccomandazioni del controllo dell'adeguatezza e spiega i motivi delle soluzioni proposte dal punto di vista giuridico e tecnico. Esso include una sintesi e osservazioni sulla consultazione delle parti interessate effettuata a sostegno di tale iniziativa. Vi è inoltre allegato un piano di attuazione.

3.5 Efficienza normativa e semplificazione

Il potenziale di semplificazione della proposta consiste innanzitutto in effetti non misurabili, quali chiarezza, certezza e semplicità giuridica, che derivano dal chiarimento del campo di applicazione della direttiva e dalla semplificazione della definizione dei tratti di mare.

È opportuno stabilire un termine entro cui le navi costruite in materiale equivalente e con una lunghezza superiore a 24 m devono conformarsi ai requisiti tecnici stabiliti nella direttiva prima dell'entrata in vigore della stessa. Un periodo di transizione sufficiente dovrebbe facilitare il più possibile tale adeguamento. Per quanto riguarda i tratti di mare la proposta eliminerebbe innanzitutto i criteri superflui o obsoleti e influenzerebbe solo in misura minima la definizione dei tratti di mare per gli Stati membri.

La proposta aumenta anche la chiarezza giuridica eliminando diversi riferimenti superflui, inesatti o incoerenti.

3.6 Diritti fondamentali

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

5.1 Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

La proposta è accompagnata da un piano di attuazione che contiene le azioni necessarie per attuare le misure di semplificazione tecnica e individua le principali sfide tecniche, giuridiche e di tempistica relative all'attuazione.

Sono state individuate modalità di monitoraggio e informazione adeguate senza creare nuovi obblighi di comunicazione e oneri amministrativi. Le informazioni essenziali su flotta, incidenti e conformità verranno raccolte con l'assistenza dell'EMSA, del gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri e servendosi della base dati della piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP). Dato che l'intero ciclo di visite di attuazione dell'EMSA previste è stimato a 5 anni, il ciclo di valutazione della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri dovrebbe essere fissato a intervalli di 7 anni.

5.2 Documenti esplicativi

Dal momento che le misure di semplificazione non sono di natura complessa o sostanziale, non sono necessari documenti esplicativi.

5.3 Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Definizioni e campo di applicazione

L'articolo 2 è stato modificato in modo da eliminare una serie di riferimenti superflui, inesatti o incoerenti, riguardanti in particolare il codice sulla stabilità a nave integra (riferimento mancante aggiunto), il codice per le unità veloci (riferimento corretto), la definizione dell'altezza di prora (parte superflua soppressa), l'area portuale (allineata alla definizione del tratto di mare), il luogo di rifugio (soppresso in quanto superfluo conformemente alla semplificazione delle definizioni dei tratti di mare), lo Stato di approdo (che sostituisce lo Stato ospite in linea con la revisione della direttiva 1999/35/CE) e l'organismo riconosciuto (riferimento aggiornato).

L'articolo 2 è stato modificato inoltre per introdurre nuove definizioni di nave tradizionale (spostato dall'articolo 3 e aggiornato in modo da tener conto della definizione di nave tradizionale nella direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰), nave a vela (nuova definizione), navi e unità da diporto (spostato dall'articolo 3 e ulteriormente allineato a SOLAS), battello di servizio (nuova definizione) e materiale equivalente (spostato dall'allegato 1 e modificato in modo da chiarire che le navi costruite con tali materiali devono essere certificate conformemente alla presente direttiva).

L'articolo 3 è stato modificato in modo da escludere le navi di lunghezza inferiore a 24 metri dal campo di applicazione della direttiva, rimuovere il riferimento errato al "passeggero" dal titolo delle lettere a) e b), e precisare che la direttiva non si applica alle navi a vela, ai battelli di servizio e alle navi di cui al codice SPS (comprese le navi di servizio off-shore).

Classi di navi da passeggeri e applicazione

L'articolo 4 è stato modificato in modo da semplificare le definizioni di tratti di mare C e D (sono stati soppressi i riferimenti ai criteri di "ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio" e "distanza dal luogo di rifugio") e chiarire che i tratti di mare sono stabiliti dagli Stati membri in modo che il confine interno del tratto di mare D sia chiaramente delimitato.

L'articolo 5 è stato modificato al fine di aggiornare il riferimento allo Stato ospite (sostituito dal termine Stato di approdo) e i riferimento alle direttive 2009/16/CE¹¹ e 2014/90/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

¹⁰ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

¹¹ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

¹² Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146).

Requisiti di sicurezza

L'articolo 6 è stato modificato in modo da aggiornare il riferimento alla direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, sopprimere la lettera c) che è ripetitiva, aggiornare il riferimento allo Stato ospite (sostituito dal termine Stato di approdo), chiarire che il requisito relativo alla conversione va applicato a tutte le navi (all'atto della conversione in una nave da passeggeri) e non solo alle navi passeggeri esistenti (trasferendo la lettera e) in un nuovo paragrafo 5), sopprimere le parti ridondanti del riferimento al codice DSC al quarto comma del paragrafo 4, lettera a), sopprimere la lettera f) che è obsoleta e inserire una nuova data di applicazione per le navi costruite in materiale equivalente prima dell'entrata in vigore della presente direttiva.

Gli articoli 7 e 8 sono modificati per eliminare le parti obsolete.

Requisiti supplementari di sicurezza, equivalenze, esenzioni e misure di salvaguardia

L'articolo 9 è stato modificato per eliminare il riferimento errato di cui all'allegato 1, paragrafo 2, e per facilitare la notifica delle misure previste da tale articolo mediante una base dati istituita a tale scopo.

Procedura di comitato e procedura di modifica

Gli articoli 10 e 11 sono stati allineati alle disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo ai poteri della Commissione di adottare atti delegati e di esecuzione. L'articolo 10 *bis* è stato aggiunto per lo stesso motivo (esercizio del potere di delega).

Certificati

L'articolo 13 è stato modificato per chiarire che solo alle navi che soddisfano i requisiti della presente direttiva viene rilasciato un certificato di sicurezza delle navi da passeggeri e per precisare che il certificato deve includere tutte le misure di cui all'articolo 9 e non soltanto le esenzioni.

Dimensione internazionale

L'articolo 14 è stato modificato al fine di allinearli con il trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto concerne la rappresentanza esterna.

Disposizioni relative alla valutazione

L'articolo 16 *bis* è stato introdotto per precisare le disposizioni relative alla valutazione.

¹³ Direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47).

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁵,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza fornito dalle norme di sicurezza comuni di cui alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶, nonché condizioni paritarie, è opportuno migliorare l'applicazione di tale direttiva. La direttiva 2009/45/CE e le sue norme di sicurezza dovrebbero applicarsi soltanto alle navi e alle unità da passeggeri oggetto di tale direttiva. Una serie di tipi specifici di nave dovrebbe pertanto essere esclusa dal suo campo di applicazione, ad esempio i battelli di servizio, le navi a vela o le navi che trasportano personale qualificato impiegato a bordo delle navi o negli impianti offshore.
- (2) Il programma sull'adeguatezza della regolamentazione (REFIT)¹⁷ ha dimostrato che non tutti gli Stati membri certificano le navi in alluminio ai sensi della direttiva 2009/45/CE. Ciò comporta una situazione di imparità che compromette l'obiettivo di realizzare un elevato livello comune di sicurezza per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali nell'Unione. Per evitare un'applicazione non uniforme dovuta all'interpretazione del campo di applicazione della direttiva per quanto riguarda la definizione di alluminio come materiale equivalente e l'applicabilità delle corrispondenti norme in materia di sicurezza antincendio, è opportuno chiarire la definizione di materiale equivalente.
- (3) Ai fini di una maggiore chiarezza e coerenza giuridica è opportuno aggiornare alcune definizioni e riferimenti ed allinearli ulteriormente alle relative norme internazionali o dell'Unione. In tal modo si dovrebbe prestare particolare attenzione a non modificare

¹⁴ GU C , , pag. .

¹⁵ GU C , , pag. .

¹⁶ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

¹⁷ COM(2015) 508 final.

l'attuale campo di applicazione e il livello di sicurezza offerto dalla direttiva 2009/45/CE. La definizione di nave tradizionale dovrebbe in particolare essere ulteriormente allineata alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸, mantenendo nel contempo gli attuali criteri dell'anno di costruzione e del tipo di materiale. La definizione di nave e unità da diporto dovrebbe essere ulteriormente allineata con la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS).

- (4) Tenendo conto del principio di proporzionalità, è stato dimostrato che è difficile adattare le prescrizioni attuali derivanti dalla Convenzione SOLAS alle piccole navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri. Inoltre le navi di piccole dimensioni sono costruite principalmente in materiali diversi dall'acciaio e quindi solo un numero molto limitato di tali navi è stato certificato ai sensi della direttiva 2009/45/CE. In assenza di problematiche specifiche in materia di sicurezza e adeguate norme di protezione previste dalla direttiva, le navi di lunghezza inferiore a 24 metri dovrebbero essere escluse dal campo di applicazione della direttiva ed essere sottoposte a norme specifiche di sicurezza stabilite dagli Stati membri che sono in una posizione migliore per valutare le limitazioni locali di navigazione di tali navi in termini di distanza dalla costa o dal porto e condizioni meteorologiche.
- (5) Per semplificare ulteriormente le definizioni dei tratti di mare di cui alla direttiva 2009/45/CE e ridurre al minimo il disturbo per gli Stati membri, è opportuno sopprimere i criteri ridondanti o inadeguati. Pur mantenendo il livello di sicurezza, ai fini della definizione dei tratti di mare in cui possono operare le navi delle classi C e D è opportuno semplificare l'attuale definizione sopprimendo i criteri "ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio" e "distanza dal luogo di rifugio". L'adeguatezza di una particolare fascia costiera come luogo di rifugio è un parametro dinamico che dovrebbe essere valutato caso per caso dagli Stati membri e, se del caso, le eventuali restrizioni operative relative alla distanza da un luogo di rifugio per una nave particolare dovrebbero essere indicate nel certificato di sicurezza per navi da passeggeri.
- (6) Per eliminare le conseguenze negative non intenzionali delle attuali disposizioni, secondo cui le navi mercantili convertite non possono essere considerate come navi da passeggeri nuove, è opportuno precisare che le norme di conversione si applicano a tutte le navi e non soltanto alle navi da passeggeri esistenti.
- (7) Per aumentare la trasparenza e facilitare la notifica da parte degli Stati membri di esenzioni, equivalenze e ulteriori misure di sicurezza, la Commissione dovrebbe creare e mantenere una base dati per questo scopo, che includa le misure notificate sia sotto forma di progetto che una volta adottate.
- (8) In considerazione dei cambiamenti introdotti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è opportuno modificare di conseguenza le competenze conferite alla Commissione per l'attuazione della direttiva 2009/45/CE. Gli atti di esecuzione dovrebbero essere adottati a norma del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹.

¹⁸ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

¹⁹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri

- (9) Al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e dell'esperienza acquisita e aumentare la trasparenza, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione per quanto riguarda l'esclusione di modifiche degli strumenti internazionali dal campo di applicazione della presente direttiva se necessario, l'aggiornamento delle specifiche tecniche e la creazione delle condizioni di utilizzo della base dati mantenuta dalla Commissione per custodire le notifiche di esenzioni e di richieste di deroga da parte degli Stati membri conformemente alla presente direttiva. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte in conformità ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, per assicurare pari opportunità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti in concomitanza con gli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione che si occupano della preparazione degli atti delegati.
- (10) Al fine di garantire la parità di condizioni per le navi da passeggeri che operano sulle tratte da e verso i porti dell'Unione, a prescindere dalla natura dei viaggi effettuati, l'azione dell'Unione volta ad accelerare la revisione all'interno dell'IMO delle regole della Convenzione SOLAS dovrebbe essere in linea con il trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (11) In considerazione del ciclo di monitoraggio completo delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, è opportuno che la Commissione valuti l'attuazione della direttiva 2009/45/CE entro [sette anni dopo la data di cui al secondo comma dell'articolo 2, paragrafo 1] e presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in proposito. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per tale valutazione.
- (12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/45/CE,
- HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Modifiche della direttiva 2009/45/CE

La direttiva 2009/45/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 2 è così modificato:
- a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- "a) "convenzioni internazionali": le seguenti convenzioni, con le loro modifiche, ossia nella versione aggiornata:
- i) la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (Convenzione SOLAS del 1974); e
- ii) la Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 e i suoi protocolli;"

dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- b) La lettera b) è sostituita dalla seguente:
- "b) "codice sulla stabilità a nave integra": il "codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti IMO" contenuto nella risoluzione A.749(18) dell'assemblea dell'IMO del 4 novembre 1993, o il "codice internazionale sulla stabilità a nave integra" del 2008 di cui alla risoluzione MSC.267(85) dell'IMO, del 4 dicembre 2008, nelle versioni aggiornate;"
- c) la lettera g), punto ii), è sostituita dalla seguente:
- "ii) la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 01/04/1938 del codice per le unità veloci del 2000, è inferiore a 20 nodi;"
- d) la lettera m) è sostituita dalla seguente:
- "m) "altezza di prora": l'altezza di prora definita dalla regola 39 della Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico;"
- e) la lettera r) è sostituita dalla seguente:
- "r) "area portuale": area non identificabile con un tratto di mare definito dagli Stati membri, elencato conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un estuario o un'area protetta affine;"
- f) la lettera s) è soppressa;
- g) la lettera u) è sostituita dalla seguente:
- "u) "Stato di approdo", lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave o un'unità veloce battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro effettua viaggi nazionali;"
- h) la lettera v) è sostituita dalla seguente:
- "v) "organismo riconosciuto", un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio*;
-
- * Regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11).";
- i) la lettera y) è sostituita dalla seguente:
- "y) "persona a mobilità ridotta": le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;"
- j) sono aggiunte le seguenti lettere:
- "z) "nave a vela": una nave principalmente a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica per fini ausiliari e di emergenza;

- za) "materiale equivalente": leghe di alluminio o qualsiasi materiale non combustibile che, grazie alla sua coibentazione, al termine della prevista prova standard del fuoco possiede caratteristiche strutturali e di resistenza al fuoco equivalenti a quelle dell'acciaio;
- zb) "prova standard del fuoco": prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo conformemente al metodo di prova specificato nel codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010, di cui alla risoluzione MSC.307(88) dell'IMO, del 3 dicembre 2010, nella versione aggiornata;
- zc) "nave tradizionale": qualsiasi tipo di nave da passeggeri storica, progettata prima del 1965, e le relative repliche costruite principalmente con i materiali originali, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e le competenze marittime tradizionali, identificabili come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;
- zd) "nave/unità da diporto": un'imbarcazione che non trasporta merci, che trasporta un massimo di 12 passeggeri e che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;
- ze) "battello di servizio": un'imbarcazione trasportata da una nave che è utilizzata per trasferire più di 12 passeggeri da una nave da passeggeri stazionaria alla terraferma e viceversa;
- zf) "riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità": uno qualsiasi dei seguenti:
 - qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente le dimensioni di una nave (ad esempio, l'allungamento mediante l'aggiunta di un nuovo corpo centrale);
 - qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente la capacità di trasporto di passeggeri di una nave (ad esempio, un ponte per autoveicoli trasformato in alloggio passeggeri);
 - qualsiasi variazione che aumenti sostanzialmente la vita di esercizio di una nave (ad esempio, il rinnovo dell'alloggio passeggeri su un intero ponte);
 - qualsiasi conversione di qualsiasi tipo di nave in una nave da passeggeri.";

2) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi ed unità da passeggeri seguenti, indipendentemente dalla loro bandiera, se adibite a viaggi nazionali:
 - a) alle navi da passeggeri nuove ed esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri;
 - b) alle unità veloci da passeggeri.

Ciascuno Stato membro, in quanto Stato di approdo, provvede affinché le navi e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva prima di essere adibite a viaggi nazionali in tale Stato membro.

2. La presente direttiva non si applica a:

a) le navi che sono:

- i) navi da guerra e da trasporto truppe,
- ii) navi a vela e navi senza mezzi di propulsione meccanica,
- iii) navi costruite in materiale non metallico o equivalente non contemplate dalle norme relative alle unità veloci (HSC) [risoluzione MSC 36(63) o MSC.97(73)] o ai natanti a sustentazione dinamica (DSC) [risoluzione A.373 (X)];
- iv) navi in legno di costruzione primitiva,
- v) navi tradizionali,
- vi) navi da diporto,
- vii) navi che operano esclusivamente nelle aree portuali,
- viii) navi di cui al capitolo I, regola 1.2.3, del codice di sicurezza per navi a destinazione specifica, risoluzione dell'IMO MSC 266(84) del 13 maggio 2008, nella versione aggiornata, oppure
- ix) battelli di servizio;

b) unità veloci che sono:

- i) unità da guerra e da trasporto truppe,
- ii) navi da diporto,
- iii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali, oppure
- iv) unità di cui al capitolo I, regola 1.2.3, del codice di sicurezza per navi a destinazione specifica, risoluzione dell'IMO MSC.266(84) del 13 maggio 2008, nella sua versione aggiornata.";

3) l'articolo 4 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. 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 corrispondente all'altezza media della marea
"Classe C"	navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali in tratti di mare in cui la probabilità che l'onda significativa superi

	l'altezza di 2,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico dell'anno in caso di attività stagionale (ad esempio attività estiva), nel corso del quale navigano a una distanza massima di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea
"Classe D"	navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali in tratti di mare in cui la probabilità che l'onda significativa superi l'altezza di 1,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico dell'anno in caso di attività stagionale (ad esempio attività estiva), nel corso del quale navigano a una distanza massima di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea

";

b) al paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) istituisce e, ove necessario, aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione, delimitando il confine interno del tratto di mare in cui possono operare le navi di classe D, le zone nelle quali le classi di navi possono operare tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo specifico, applicando i criteri per le classi di cui al paragrafo 1;"

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Ciascuno Stato membro, in quanto Stato di approdo, riconosce il certificato di sicurezza per unità veloci da passeggeri e la licenza di esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, oppure il certificato di sicurezza per navi da passeggeri di cui all'articolo 13, rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.";

b) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

"3. Lo Stato di approdo può ispezionare una nave da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali e accertare la validità dei certificati e documenti pertinenti presenti a bordo, a norma della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*.

4. Gli equipaggiamenti marittimi conformi ai requisiti stabiliti in applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio** sono considerati conformi ai requisiti fissati dalla presente direttiva.

*Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

****Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146).";**

5) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario, degli impianti elettrici e automatici sono conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto, o da norme equivalenti applicate dall'amministrazione a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*.

* Direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47).";

ii) la lettera c) è soppressa;

b) al paragrafo 2, lettera b), il punto ii) è soppresso;

c) il paragrafo 3 è così modificato:

i) le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:

"c) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D soddisfano i pertinenti requisiti specifici di cui alla presente direttiva, nonché le norme dell'amministrazione dello Stato di bandiera per le materie non disciplinate dai suddetti requisiti; tali norme garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dai capitoli II-1 e II-2 dell'allegato I, pur tenendo conto delle specifiche condizioni operative locali dei tratti di mare in cui le navi di tali classi si trovano a operare;

prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D possano essere adibite a viaggi nazionali regolari in uno Stato di approdo, l'amministrazione dello Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dello Stato di approdo sulle norme in questione;

d) dove uno Stato membro ritenga irragionevoli le norme richieste dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c) del presente paragrafo, ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione decide, mediante un atto di esecuzione, se le norme dell'amministrazione dello Stato di approdo sono ragionevoli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.";

ii) le lettere e) ed f) sono soppresse;

d) il paragrafo 4 è così modificato:

- i) alla lettera a), il terzo trattino è sostituito dal seguente:
 - "— siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica (Code of Safety for Dynamically Supported Craft, DSC Code) di cui alla risoluzione IMO A.373 (10), nella versione aggiornata;"
- ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:
 - "c) i processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative apparecchiature sono conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto o a norme equivalenti applicate dall'amministrazione di uno Stato membro a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE.";
- e) sono aggiunti i seguenti paragrafi 5 e 6:
 - "5. Per quanto riguarda le riparazioni di navi nuove ed esistenti, le navi che subiscono riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità e conseguenti variazioni del loro equipaggiamento soddisfano i requisiti per navi nuove di cui al paragrafo 2, lettera a). I cambiamenti apportati a una nave al solo scopo di adeguarla a una norma di sicurezza superiore non sono considerati cambiamenti di grande entità.
 - 6. Le navi costruite in materiale equivalente prima dell'entrata in vigore della presente direttiva si adeguano ai suoi requisiti entro [5 anni dopo la data di cui al secondo comma dell'articolo 2, paragrafo 1].";
- 6) all'articolo 7, il paragrafo 2 è soppresso;
- 7) l'articolo 8 è così modificato:
 - a) al paragrafo 3, il secondo comma è soppresso;
 - b) il paragrafo 4 è soppresso;
- 8) l'articolo 9 è così modificato:
 - a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Uno Stato membro può, secondo la procedura di cui al paragrafo 4, adottare misure che consentono equivalenze a taluni requisiti specifici della presente direttiva, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto i suddetti requisiti.";
 - b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Lo Stato membro che si avvale delle disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 si attiene alle disposizioni di cui ai commi da 2 a 5 del presente paragrafo.

Lo Stato membro notifica alla Commissione le misure che intende adottare, fornendo le precisazioni necessarie a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato.

Se entro sei mesi dalla notifica la Commissione decide, secondo la mediante un atto di esecuzione, che le misure proposte non sono giustificate, detto Stato membro è tenuto a modificarle o a non adottarle. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

Le misure adottate sono specificate nella pertinente legislazione nazionale e comunicate alla Commissione e agli altri Stati membri.

Le misure di cui al secondo e quarto comma sono notificate mediante una base dati istituita e mantenuta dalla Commissione a tal fine. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 *bis* per quanto riguarda le condizioni di accesso a tale base dati.";

- c) al paragrafo 5, la lettera c) è sostituita dal seguente:

"c) la Commissione decide, mediante un atto di esecuzione, se la decisione dello Stato membro di sospendere l'attività di tale nave o unità veloce o di imporre misure aggiuntive sia giustificata da un grave pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose, oppure per l'ambiente; se la sospensione ovvero le misure aggiuntive non sono giustificate, lo Stato membro interessato è tenuto a revocare la sospensione o a ritirare le misure. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.";

- 9) l'articolo 10 è così modificato:

- a) al paragrafo 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) i riferimenti specifici alle "convenzioni internazionali" e alle risoluzioni dell'IMO di cui all'articolo 2, lettere g), m) e q), all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b).";

- b) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

"3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 *bis* al fine di adottare modifiche che si riferiscono ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 *bis*, modificando la presente direttiva al fine di escludere dal suo campo di applicazione qualsiasi modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2 soltanto se, sulla base di una valutazione della Commissione, vi sia il rischio manifesto che tale modifica internazionale riduca il livello di sicurezza marittima, di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi o di protezione delle condizioni di vita e di lavoro a bordo istituito dal diritto marittimo dell'Unione, o sia incompatibile con quest'ultimo.";

- 10) è inserito il seguente articolo 10 *bis*:

"Articolo 10 bis

Esercizio del potere di delega

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 4, e all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, è conferito alla Commissione alle condizioni previste dal presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 9, paragrafo 4, e dall'articolo 10, paragrafi 3 e 4, è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere da [data dell'entrata in vigore].

3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 4, e all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal

Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima di adottare un atto delegato la Commissione consulta esperti designati da ogni Stato membro in conformità ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, e dell'articolo 10, paragrafo 3 o 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

7. Un atto delegato che escluda dal campo di applicazione della presente direttiva le modifiche degli strumenti internazionali a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, è adottato almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione ovvero della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo precedente l'entrata in vigore di tale atto delegato, gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa intesa a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.";

11) l'articolo 11 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio*.

* Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).";

b) il paragrafo 3 è soppresso;

12) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Tutte le navi da passeggeri sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo di cui alle lettere a), b) e c):

a) una visita di controllo iniziale prima che la nave entri in servizio;

b) una visita di controllo periodica ogni dodici mesi; e

c) ulteriori visite di controllo occasionali.";

b) il paragrafo 2 è soppresso;

13) l'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. A tutte le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfino i requisiti della presente direttiva è rilasciato un certificato di sicurezza delle navi da passeggeri in conformità della presente direttiva. Il formato del certificato è conforme a quello che figura all'allegato II. Detto certificato è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera al termine della visita di controllo iniziale di cui all'articolo 12, paragrafo 1, lettera a).";

b) al paragrafo 3, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"Prima di rilasciare la licenza di esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato di approdo, detta amministrazione concorda con lo Stato di approdo le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché queste siano riportate nella licenza di esercizio.";

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Le misure di sicurezza supplementari, le equivalenze e le esenzioni concesse a una nave o unità veloce a norma e in conformità delle disposizioni dell'articolo 9, paragrafi 1, 2 e 3, figurano nel certificato della nave o dell'unità.";

14) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

"Articolo 14

Regole della Convenzione SOLAS del 1974

1. Per quanto riguarda le navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali, l'Unione presenta proposte all'IMO al fine di accelerare all'interno dell'IMO l'attuale attività di revisione delle regole della Convenzione SOLAS del 1974, nella sua versione aggiornata, che contengono questioni lasciate alla discrezionalità alle amministrazioni, in modo da rendere possibile un'interpretazione armonizzata delle stesse e adottare le dovute modifiche.

2. Le proposte di cui al paragrafo 1 sono presentate all'IMO in base alle regole armonizzate definite nell'allegato I.";

15) è inserito il seguente articolo 16 *bis*:

"Articolo 16 bis

Clausola di riesame

La Commissione valuta l'applicazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro [sette anni dopo la data di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma].";

16) l'allegato I è così modificato:

a) al capitolo II-2, parte A, punto 13.1, la sesta frase è sostituita dalla seguente:

"Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato di approdo, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.";

- b) al capitolo III, nella nota 1 alla tabella di cui paragrafo 2, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"Mezzi collettivi di salvataggio possono essere imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse conformi alle disposizioni della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e/o da condizioni meteomarine favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro di approdo non si opponga:".

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [12 mesi dall'entrata in vigore]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Gli Stati membri applicano dette norme a decorrere dal [12 mesi dopo l'entrata in vigore].

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente