

# DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 novembre 2017

### che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza, e pertanto di fiducia dei passeggeri, grazie alle norme di sicurezza comuni di cui alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, nonché condizioni di parità, è opportuno migliorare l'applicazione di tale direttiva. La direttiva 2009/45/CE dovrebbe applicarsi soltanto alle navi e unità veloci da passeggeri per le quali sono state concepite le norme di sicurezza di tale direttiva. Diversi tipi specifici di navi dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione di tale direttiva, e in particolare le imbarcazioni di servizio (tender), le navi a vela e le navi che trasportano, per esempio negli impianti off-shore, personale qualificato non impiegato a bordo per i servizi della nave.
- (2) Le imbarcazioni di servizio trasportate da una nave sono utilizzate per trasportare passeggeri dalle navi da passeggeri direttamente alla terraferma e viceversa, percorrendo la rotta più sicura e breve. Non sono idonee ad effettuare altri tipi di servizi, come le escursioni turistiche costiere, e non dovrebbero essere utilizzate a tal fine. Le escursioni di questo tipo dovrebbero essere effettuate da imbarcazioni che soddisfano i requisiti applicabili alle navi da passeggeri dello Stato costiero, come previsto tra l'altro dalle linee guida dell'IMO (MSC.1/Circ. 1417 sulle Linee guida per le imbarcazioni di servizio delle navi da passeggeri). Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero promuovere discussioni in seno all'IMO nell'ottica di rivedere le linee guida per aumentare la sicurezza. La Commissione dovrebbe valutare la necessità di rendere le linee guida obbligatorie.
- (3) La direttiva 2009/45/CE esclude dal proprio ambito di applicazione le navi da passeggeri senza mezzi di propulsione meccanica. Le navi a vela non dovrebbero essere certificate a norma di tale direttiva ove la loro propulsione meccanica sia intesa esclusivamente come propulsione ausiliaria e di emergenza. La Commissione dovrebbe pertanto valutare la necessità di definire prescrizioni comuni europee per questa categoria di nave da passeggeri entro il 2020.
- (4) Gli impianti off-shore sono serviti da navi che trasportano personale industriale. Tale personale è tenuto a superare con profitto un corso di formazione obbligatoria in materia di sicurezza e a soddisfare determinati criteri obbligatori di idoneità medica. Esso dovrebbe pertanto essere soggetto a norme di sicurezza diverse e specifiche che esulano dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero sostenere attivamente i lavori dell'IMO in corso nell'ambito delle norme di sicurezza per le navi off-shore, a seguito della risoluzione MSC.418(97) dell'IMO.

<sup>(1)</sup> GU C 34 del 2.2.2017, pag. 167.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

<sup>(3)</sup> 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 (GUL 163 del 25.6.2009, pag. 1).

- (5) Il programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT) 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 disparità 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 a diverse interpretazioni della definizione di alluminio come materiale equivalente e l'applicabilità delle corrispondenti norme in materia di sicurezza antincendio, risultante in diverse interpretazioni dell'ambito di applicazione della direttiva, è opportuno chiarire la definizione di «materiale equivalente» nella direttiva 2009/45/CE. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a optare per misure più rigorose di prevenzione degli incendi conformemente alle disposizioni della presente direttiva relative ai requisiti supplementari di sicurezza.
- (6) Un numero significativo di navi da passeggeri costruite in lega di alluminio fornisce frequenti e costanti collegamenti marittimi tra porti diversi all'interno di uno Stato membro. Poiché l'osservanza dei requisiti della presente direttiva comporterebbe gravi conseguenze per tali operazioni di trasporto e per le correlate condizioni socioeconomiche, nonché per le implicazioni di ordine finanziario e tecnico per le navi esistenti e nuove, tali Stati membri dovrebbero avere, per un periodo di tempo limitato, la possibilità di applicare il diritto nazionale a tali navi da passeggeri, assicurando nel contempo il mantenimento di un adeguato livello di sicurezza.
- (7) Nell'ottica di una maggiore chiarezza e coerenza giuridica e, pertanto, di un livello di sicurezza più elevato, è opportuno aggiornare alcune definizioni e alcuni riferimenti ed allinearli ulteriormente alle relative norme internazionali o dell'Unione. In tale contesto si dovrebbe prestare particolare attenzione a non modificare l'attuale ambito di applicazione della direttiva 2009/45/CE. In particolare, la definizione di nave tradizionale dovrebbe essere meglio allineata alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, mantenendo nel contempo gli attuali criteri dell'anno di costruzione e del tipo di materiale. Le definizioni di imbarcazione da diporto o unità veloce da diporto dovrebbero essere più adeguatamente allineate alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (convenzione SOLAS del 1974).
- (8) Tenuto conto del principio di proporzionalità, le prescrizioni attuali derivanti dalla convenzione SOLAS del 1974 si sono rivelate difficili da adattare 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. Pertanto 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 di norme adeguate previste dalla direttiva 2009/45/CE, le navi di lunghezza inferiore a 24 metri dovrebbero pertanto essere escluse dall'ambito di applicazione di tale direttiva ed essere soggette a norme di sicurezza specifiche stabilite dagli Stati membri, che sono nelle condizioni più favorevoli per valutare le limitazioni locali alla navigazione di tali navi in termini di distanza dalla costa o dal porto e di condizioni meteorologiche. Nello stabilire tali norme, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione gli orientamenti che saranno pubblicati dalla Commissione. Tali orientamenti dovrebbero tenere conto di tutti gli accordi e le convenzioni internazionali dell'IMO, se del caso, ed evitare di introdurre prescrizioni supplementari che vadano oltre le norme internazionali in vigore. La Commissione è invitata ad adottare tali orientamenti quanto prima possibile.
- (9) Per semplificare ulteriormente le definizioni dei tratti di mare di cui alla direttiva 2009/45/CE e ridurre al minimo il carico sugli Stati membri, è opportuno sopprimere i criteri ridondanti o inadeguati. 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», mantenendo nel contempo il livello di sicurezza. L'adeguatezza di una particolare fascia costiera come luogo di rifugio è un parametro dinamico che può essere valutato caso per caso solo dagli Stati membri. Se del caso, le eventuali restrizioni operative per una determinata nave relative alla sua distanza da un luogo di rifugio dovrebbero essere indicate nel certificato di sicurezza per navi da passeggeri.
- (10) Per via delle specifiche caratteristiche geografiche e meteorologiche della Grecia e del grande numero di isole di tale paese che devono essere collegate regolarmente e frequentemente, sia tra di loro che con la terraferma, nonché del numero elevato di possibili collegamenti marittimi che ne deriva, è opportuno consentire alla Grecia di derogare all'obbligo di stabilire tratti di mare e di classificare invece le navi da passeggeri secondo la specifica rotta marittima in cui operano, pur mantenendo gli stessi criteri per le classi di navi da passeggeri e le stesse norme di sicurezza.
- (11) Per evitare le conseguenze negative non intenzionali delle attuali disposizioni secondo cui le navi mercantili convertite non possono essere considerate navi da passeggeri nuove, è opportuno precisare che le norme di conversione si applicano non soltanto alle navi da passeggeri esistenti ma a tutte le navi.

<sup>(1)</sup> 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).

- (12) Poiché, secondo la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, uno Stato di approdo può ispezionare una nave da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri battente una bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, se adibita a viaggi nazionali, le disposizioni specifiche dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2009/45/CE sono ridondanti e dovrebbero essere soppresse.
- (13) Viste le differenze di approccio tra i requisiti di stabilità in condizioni di avaria previsti dalla convenzione SOLAS del 1974 e i requisiti specifici di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri dell'Unione di cui alla direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, è opportuno valutare la necessità della direttiva 2003/25/CE e il suo valore aggiunto verificando se detti requisiti della convenzione SOLAS del 1974 assicurino lo stesso livello di sicurezza.
- (14) Per aumentare la trasparenza e facilitare la notifica da parte degli Stati membri di esenzioni, equivalenze e misure di sicurezza supplementari, la Commissione dovrebbe creare e mantenere una banca dati che includa le misure notificate sia sotto forma di progetto che una volta adottate. Le misure adottate dovrebbero essere rese accessibili al pubblico.
- (15) In considerazione dei cambiamenti introdotti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), 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 Consiglio <sup>(3)</sup>.
- (16) Al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e dell'esperienza acquisita e aumentare la trasparenza, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla non applicazione, per gli scopi della presente direttiva, di modifiche degli strumenti internazionali, se necessario, e l'aggiornamento delle specifiche tecniche. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (17) Poiché i riferimenti specifici dell'articolo 14 all'attività avviata dall'IMO sono divenuti obsoleti, tale articolo dovrebbe essere soppresso. Tuttavia, gli obiettivi generali dell'azione internazionale per il miglioramento della sicurezza delle navi da passeggeri e la creazione di condizioni di parità rimangono pertinenti e dovrebbero essere perseguiti, in conformità con i trattati. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero adoperarsi nel quadro dell'IMO per rivedere e migliorare le regole della convenzione SOLAS del 1974.
- (18) È importante che le eventuali sanzioni previste dagli Stati membri siano applicate correttamente e siano efficaci, proporzionate e dissuasive.
- (19) In considerazione del ciclo di monitoraggio completo delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), è opportuno che la Commissione valuti l'attuazione della direttiva 2009/45/CE entro il 21 dicembre 2026 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 che sono necessarie per tale valutazione.
- (20) Al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare e privi di porti marittimi e di navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della presente direttiva. Ciò significa che, fintantoché tali condizioni sono soddisfatte, essi non hanno l'obbligo di recepire la presente direttiva.
- (21) L'elemento umano è una componente fondamentale della sicurezza delle navi e delle procedure ad essa relative. Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza è necessario tenere conto del legame tra sicurezza, condizioni di vita e di lavoro a bordo e formazione, compresa la formazione alle operazioni transfrontaliere di soccorso e di emergenza in linea con le prescrizioni internazionali. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero pertanto svolgere un ruolo proattivo a livello internazionale per monitorare e migliorare la dimensione sociale dei marittimi a bordo delle navi.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GUL 131 del 28.5.2009, pag. 57).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (GUL 123 del 17.5.2003, pag. 22).

<sup>(3)</sup> 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 (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (22) Per agevolare il processo di attuazione, l'EMSA dovrebbe assistere la Commissione e gli Stati membri in conformità con le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (23) 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, inclusi i rispettivi protocolli e relative modifiche, nella versione aggiornata:

- i) convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (convenzione SOLAS del 1974); e
- ii) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;»;

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) alla lettera g), il punto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 1.4.38 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 sulla linea di massimo carico del 1966;»;

e) alla lettera q), il primo comma è sostituito dal seguente:

«q) “tratto di mare”: un tratto di mare o una rotta marittima definiti a norma dell'articolo 4;»;

f) la lettera r) è sostituita dalla seguente:

«r) “area portuale”: area diversa da un tratto di mare definito dagli Stati membri su cui esercitano la giurisdizione, stabilita conformemente all'articolo 4, 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;»;

g) la lettera s) è soppressa;

h) 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 battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro effettua viaggi nazionali;»;

i) 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 <sup>(\*)</sup>;

<sup>(\*)</sup> 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).»;

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

j) 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, le persone con disabilità, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;»;

k) sono aggiunte le lettere seguenti:

«z) “nave a vela”: una nave a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica come propulsione ausiliaria e di emergenza;

za) “materiale equivalente”: leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile che, per le sue proprietà intrinseche o 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 insieme come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;

zd) “unità da diporto o unità veloce da diporto”: un'unità che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;

ze) “imbarcazione di servizio” (tender): un'imbarcazione in dotazione alla nave che è utilizzata per trasferire più di dodici passeggeri da una nave da passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;

zf) “nave di servizio off-shore”: una nave utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività della nave;

zg) “unità veloce di servizio off-shore”: un'unità utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività dell'unità;

zh) “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 la trasformazione di un ponte per autoveicoli 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

### **Ambito 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 poter essere adibite a viaggi nazionali in tale Stato membro.

2. La presente direttiva non si applica:

a) alle navi da passeggeri che sono:

i) navi da guerra e da trasporto truppe;

ii) unità a vela;

- iii) unità senza mezzi di propulsione meccanica;
  - iv) unità 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)];
  - v) navi in legno di costruzione primitiva;
  - vi) navi tradizionali;
  - vii) unità da diporto;
  - viii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali;
  - ix) unità di servizio off-shore; o
  - x) imbarcazioni di servizio;
- b) alle unità veloci da passeggeri che sono:
- i) unità da guerra e da trasporto truppe;
  - ii) unità da diporto;
  - iii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali; o
  - iv) unità di servizio off-shore.

3. Gli Stati membri privi di porti marittimi e che non hanno navi o unità da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.

Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga comunicano alla Commissione, al più tardi il 21 dicembre 2019, se le condizioni sono soddisfatte e, successivamente, informano la Commissione con cadenza annuale di ogni eventuale ulteriore modifica. Tali Stati membri non possono autorizzare navi o unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera fino a quando non abbiano recepito e attuato la presente direttiva.»;

3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

#### **Categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri**

1. I tratti di mare sono suddivisi nelle seguenti categorie:

«tratto A»	tratto di mare al di fuori dei tratti B, C e D;
«tratto B»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma che si trova al di fuori dei tratti C e D;
«tratto C»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma al di fuori del tratto di mare D, se presente. Inoltre, la probabilità di un'onda significativa di altezza superiore a 2,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva;
«tratto D»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea. Inoltre, la probabilità di un'onda significativa di altezza superiore a 1,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva.

2. Ciascuno Stato membro:
- elabora e, ove necessario, aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione;
  - determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla propria linea di costa;
  - pubblica tale elenco in una banca dati pubblica accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima;
  - notifica alla Commissione dove si trovano tali informazioni e la informa quando sono apportate modifiche all'elenco.
3. In deroga all'obbligo di elaborare un elenco dei tratti di mare, la Grecia può elaborare e, ove necessario, aggiorna un elenco di rotte che copra le rotte in Grecia, usando i corrispondenti criteri per le categorie di cui al paragrafo 1.
4. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui possono operare:

«classe A»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti A, B, C e D;
«classe B»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti B, C e D;
«classe C»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti C e D;
«classe D»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nel tratto D.

5. Per le unità veloci da passeggeri si applicano le categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11, del codice per le unità veloci del 1994 o nel capitolo 1, paragrafi 1.4.12 e 1.4.13, del codice per le unità veloci del 2000.»;

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 e l'autorizzazione all'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) il paragrafo 3 è soppresso;

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«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 della presente direttiva.

(\*) 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 e 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 da un'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;
  - il punto iii) è sostituito dal seguente:
    - «iii) in deroga al punto i), le navi da passeggeri nuove di classe D sono esentate dall'osservanza del requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;»;
- 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 soggette ai suddetti requisiti; tali norme devono garantire 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 sono autorizzate 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) ove uno Stato membro ritenga irragionevoli le norme imposte dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c) del presente paragrafo, ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione adotta atti di esecuzione che contengono la decisione sulla ragionevolezza di tali norme. 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 le unità a sostentamento dinamico (codice DSC) di cui alla risoluzione A.373(10) dell'IMO, 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 devono essere conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto o a norme equivalenti applicate da un'amministrazione a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE.»;
- e) sono aggiunti i paragrafi seguenti:
- «5. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità e le conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove stabiliti al paragrafo 2, lettera a); le trasformazioni apportate a una nave al solo scopo di adeguarla a uno standard che assicuri una maggiore capacità di sopravvivenza superiore non sono considerate cambiamenti di grande entità.
6. Le navi costruite in materiale equivalente prima del 20 dicembre 2017 si conformano ai requisiti della presente direttiva entro il 22 dicembre 2025.
7. A titolo di deroga dalla presente direttiva, uno Stato membro con più di 60 navi da passeggeri costruite in lega di alluminio battenti la sua bandiera al 20 dicembre 2017, può esentare dalle disposizioni della presente direttiva le seguenti navi da passeggeri per i seguenti periodi:
- a) le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio dopo il 20 dicembre 2017 per un periodo di 10 anni a decorrere da tale data; e
  - b) le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio prima del 20 dicembre 2017 per un periodo di 12 anni a decorrere da tale data;
- purché tali navi operino esclusivamente tra porti dello Stato membro interessato.
- Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga lo notificano alla Commissione al più tardi il 21 dicembre 2019 e informano la Commissione del relativo contenuto. Gli Stati membri comunicano altresì alla Commissione ogni eventuale cambiamento successivo. La Commissione informa gli altri Stati membri in conformità dell'articolo 9, paragrafo 4.»;

6) l'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe C la cui chiglia sia stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE.»;

b) 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 adottare, secondo la procedura di cui al paragrafo 4, 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 dei diritti accordati dai paragrafi 1, 2 o 3 si attiene alle disposizioni di cui ai commi dal secondo al settimo del presente paragrafo.

Lo Stato membro notifica alla Commissione le misure che intende adottare, e include, con tale notifica, le precisazioni sufficienti a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato.

Se, entro sei mesi dalla notifica la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione 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 suddette misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera che battono o dalla nazionalità o dal luogo di stabilimento dell'operatore.

Le misure di cui al paragrafo 3 si applicano solo finché ricorrono tali condizioni specifiche.

Gli Stati membri notificano alla Commissione le misure di cui al secondo e quarto comma mediante una banca dati che la Commissione istituisce e mantiene a tal fine e a cui la Commissione e gli Stati membri hanno accesso. La Commissione rende disponibili le misure adottate su un sito Internet accessibile al pubblico.»;

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

«c) la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione se la decisione dello Stato membro di sospendere l'attività di tale nave o unità veloce o di imporre misure aggiuntive sia giustificata o meno da un grave pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose, oppure per l'ambiente; se la sospensione o l'imposizione di misure aggiuntive non è giustificata, tali atti contengono la decisione di richiedere allo Stato membro interessato di revocare la sospensione o 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), q) e zb), all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b).»;

b) al paragrafo 2,

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) adeguare le specifiche tecniche previste dalle modifiche apportate alle convenzioni internazionali per navi e unità veloci delle classi B, C e D, alla luce dell'esperienza acquisita;»;

ii) sono aggiunte le lettere seguenti:

«c) semplificare e chiarire gli elementi tecnici, alla luce dell'esperienza acquisita nella loro attuazione;

d) aggiornare i riferimenti ad altri strumenti dell'Unione applicabili alle navi da passeggeri che operano in viaggi nazionali.»;

c) 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 le modifiche della presente direttiva di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

4. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, ovvero di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

Tali atti delegati sono adottati 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.»;

10) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

### **Esercizio della delega**

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui 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 nel rispetto dei 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 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.»;

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 iniziale prima che la nave entri in servizio;

b) una visita periodica ogni dodici mesi; e

c) visite addizionali quando se ne verifichi la necessità.»;

b) il paragrafo 2 è soppresso;

13) l'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Tutte le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfino i requisiti della presente direttiva devono essere in possesso di un certificato di sicurezza delle navi da passeggeri in conformità della presente direttiva. Il formato del certificato è conforme 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 l'autorizzazione all'esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato di approdo, l'amministrazione dello Stato di bandiera concorda con lo Stato di approdo le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché le condizioni operative siano riportate nell'autorizzazione all'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 dell'articolo 9, paragrafi 1, 2 e 3, figurano nel certificato della nave o dell'unità veloce.»;

14) l'articolo 14 è soppresso;

15) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 16 bis

#### **Riesame**

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 22 dicembre 2026.»;

16) l'allegato I è così modificato:

a) al capitolo II-2, parte A, punto 13.1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rivelazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a "sprinkler", dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. 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, punto 2, tabella, nota 1, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Mezzi collettivi di salvataggio possono essere imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, in conformità 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. Entro il 21 dicembre 2019, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019.

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 principali 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 Strasburgo, il 15 novembre 2017

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

A. TAJANI

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

M. MAASIKAS

---