



Bruxelles, 14 novembre 2016  
(OR. en)

14361/16

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2016/0170 (COD)**

---

---

**MAR 284  
CODEC 1645**

## RELAZIONE

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	13785/16 MAR 277 CODEC 1543
n. doc. Comm.:	9953/16 MAR 160 CODEC 846
Oggetto:	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 – Orientamento generale

---

## CONTESTO E CONTENUTO DELLA PROPOSTA

1. Il 7 giugno 2016 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta fa parte di un più ampio riesame della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri, in linea con il "controllo di qualità" svolto dalla Commissione.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> "REFIT – Correggere la rotta: controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE"; doc. 13230/15 + ADD 1 e 2.

3. La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>2</sup> è intesa a raggiungere un elevato livello di sicurezza e a rimuovere gli ostacoli agli scambi commerciali, mediante l'istituzione di norme di sicurezza armonizzate a un livello appropriato per le navi e unità da passeggeri adibite a viaggi nazionali.
4. La Commissione propone di chiarire e semplificare le regole e le norme di sicurezza per le navi da passeggeri in modo che siano più facili da aggiornare, controllare e applicare.
5. Tra le principali modifiche proposte dalla Commissione si possono citare:
  - l'eliminazione di una serie di riferimenti superflui, inesatti o incoerenti riguardanti, in particolare, il codice sulla stabilità a nave integra, il codice per le unità veloci, la definizione dell'altezza di prora, l'area portuale, lo Stato di approdo e l'organismo riconosciuto;
  - l'introduzione di nuove definizioni di nave tradizionale, nave a vela, nave e unità da diporto, battello di servizio e materiale equivalente;
  - la precisazione della definizione di "materiale equivalente" 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;
  - l'esclusione delle navi di lunghezza inferiore a 24 metri dal campo di applicazione della direttiva e la precisazione che la direttiva non si applica alle navi a vela, ai battelli di servizio e alle navi di cui al codice di sicurezza per navi a destinazione specifica (comprese le navi di rifornimento off-shore);
  - l'inserimento di una nuova data di applicazione per le navi costruite in materiale equivalente prima dell'entrata in vigore della direttiva;

---

<sup>2</sup> GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

- l'aumento della trasparenza e la facilitazione della notifica, da parte degli Stati membri, di esenzioni, equivalenze e ulteriori misure di sicurezza, prevedendo la creazione, da parte della Commissione, di una base dati che dovrebbe includere le misure notificate, sia sotto forma di progetto che una volta adottate;
- l'allineamento della direttiva 2009/45/CE alle disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda il potere della Commissione di adottare atti delegati e di esecuzione.

## LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO

6. Il 7 giugno 2016 la Commissione ha presentato oralmente al Consiglio "Trasporti" il riesame della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri.
7. L'esame delle proposta da parte del Gruppo "Trasporti marittimi" è iniziato nel luglio 2016.
8. Il Gruppo "Trasporti marittimi" ha convenuto una serie di modifiche alla proposta della Commissione, tra cui si possono menzionare:
  - la revisione delle definizioni di "persone a mobilità ridotta", "materiale equivalente" e "nave/unità da diporto";
  - l'ulteriore semplificazione delle disposizioni relative alle classi di navi da passeggeri e ai tratti di mare, compresa la possibilità per la Grecia di utilizzare il concetto di rotta marittima anziché quello di tratto di mare;
  - la possibilità per gli Stati membri che hanno più di 60 navi da passeggeri costruite in lega di alluminio battenti la loro bandiera di esentare tali navi dalla direttiva per un periodo di quattordici anni, purché le navi operino esclusivamente tra porti dello Stato membro interessato;
  - la proroga a sette anni del termine per conformarsi ai requisiti per le navi costruite in materiale equivalente prima dell'entrata in vigore della direttiva;

- modifiche alle disposizioni sugli atti delegati e di esecuzione, compreso un limite temporale per la delega di potere alla Commissione;
  - la proroga a 36 mesi del termine di recepimento e la possibilità per gli Stati membri che non dispongono di porti marittimi né di navi battenti la loro bandiera di essere esentati dall'obbligo di recepire la direttiva.
9. L'11 novembre 2016 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha esaminato il progetto di orientamento generale, ha preso atto delle rimanenti riserve e delle dichiarazioni delle delegazioni e ha deciso di trasmettere il testo al Consiglio per adozione.
10. Occorre rilevare che la proposta non era accompagnata da una valutazione d'impatto. Tuttavia, la relazione REFIT della Commissione è stata presentata e discussa in sede di Gruppo "Trasporti marittimi" nell'ottobre 2015. Inoltre, la proposta della Commissione era accompagnata da un piano di attuazione e da un riepilogo delle proposte di semplificazione<sup>3</sup>.

#### **LAVORI NELL'AMBITO DEL PARLAMENTO EUROPEO**

11. Il 15 giugno 2016 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatrice Daniela Aiuto (EFDD-Italia).

---

<sup>3</sup> Documenti 9953/16 ADD 1 e 2.

## RIMANENTI RISERVE

### *Esclusione delle navi a vela e delle navi di servizio off-shore dal campo di applicazione*

12. Uno degli obiettivi dichiarati della proposta della Commissione è chiarire che la direttiva 2009/45/CE non si applica alle navi a vela e alle navi di cui al codice internazionale di sicurezza per navi a destinazione specifica, comprese le navi di rifornimento off-shore.
13. Tuttavia, l'Irlanda ritiene che in linea generale la direttiva 2009/45/CE attualmente si applichi a tutti i tipi di navi da passeggeri che operano su rotte nazionali e che le sue norme di sicurezza siano state concepite in questo senso. Il considerando 1 dovrebbe pertanto essere modificato per chiarire questo punto.
14. Per quanto concerne le navi a vela, l'Irlanda ritiene che queste debbano continuare a essere incluse nel campo di applicazione della direttiva per ragioni di ordine giuridico, di sicurezza, di accesso al mercato e di attuazione pratica. A parere dell'Irlanda, attualmente le navi a vela dotate di mezzi di propulsione meccanica rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/45/CE e la loro esclusione ridurrebbe la sicurezza marittima ed eliminerebbe inoltre dal campo di applicazione le navi da passeggeri attualmente certificate a norma della direttiva. Se escluse dal campo di applicazione, le navi a vela sarebbero soggette a una grande varietà di disposizioni legislative e regolamentari nazionali divergenti ed eventualmente contrastanti. Ciò non sarebbe in linea con lo sviluppo di un mercato unico nell'UE sia per il cambiamento di bandiera sia per la vendita delle navi ma anche per l'incoraggiamento della partecipazione di tali navi ad eventi paneuropei come le regate di navi d'alto bordo. A tal fine, l'Irlanda suggerisce di modificare la definizione di navi a vela (articolo 2, lettera z)) in modo da riferirla alle navi con propulsione esclusivamente a vela e di eliminare il riferimento alle navi a vela dall'articolo 3, paragrafo 2, che indica a quali categorie di navi non si applica la direttiva.
15. La presidenza ha preso atto della dichiarazione comune di Germania e Irlanda sulla questione delle navi a vela.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Doc. 13785/16 ADD 2.

16. Per quanto riguarda le navi di servizio off-shore, l'Irlanda ritiene che le navi e unità di servizio off-shore debbano essere incluse nel campo di applicazione e quindi stralciate dall'articolo 3, paragrafo 2, lettere a) e b). Secondo l'Irlanda, attualmente tali navi/unità rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/45/CE e stralciarli ora comporterebbe una riduzione del campo di applicazione della direttiva non in linea con i requisiti del programma REFIT. Inoltre, l'eliminazione di tali navi dal campo di applicazione della direttiva farebbe sorgere gravi preoccupazioni in materia di sicurezza. Tali navi sono impiegate, tra l'altro, per il trasporto di lavoratori da e verso progetti e impianti offshore per la produzione di energia rinnovabile e non rinnovabile. L'Irlanda ritiene che tali navi che trasportano lavoratori da e verso il rispettivo luogo di lavoro siano navi da passeggeri in quanto i lavoratori sono passeggeri, analogamente ai lavoratori trasportati con qualsiasi altra modalità da o verso il rispettivo luogo di lavoro. In tutti i casi analoghi, i lavoratori sono passeggeri e i mezzi di trasporto devono rispettare le norme relative al trasporto di passeggeri. L'Irlanda ritiene quindi che il trasporto marittimo non debba avere norme di sicurezza meno severe rispetto ad altre modalità di trasporto.
17. La presidenza ha preso atto della dichiarazione dell'Irlanda sulla questione delle navi di servizio off-shore<sup>5</sup>.

*Altre riserve*

18. La Danimarca e il Regno Unito mantengono riserve di esame parlamentare sulla proposta.
19. In questa fase della procedura la Commissione mantiene una riserva generale su tutte le modifiche alla sua proposta, in attesa della posizione del Parlamento europeo in prima lettura.

---

<sup>5</sup> Doc. 13785/16 ADD 1.

20. Inoltre, la Commissione si riserva di prendere posizione sulla possibilità per gli Stati membri che hanno più di 60 navi da passeggeri costruite in lega di alluminio e battenti la loro bandiera di esentare tali navi dalle disposizioni della direttiva, e questo per via di preoccupazioni in materia di sicurezza, in particolare di sicurezza antincendio, relative a tali navi. La Commissione critica altresì la mancanza di trasparenza intorno a tale deroga. Infine, la Commissione ha formulato una riserva sulla possibilità per gli Stati membri privi di porti marittimi e di navi battenti la loro bandiera di derogare all'obbligo di recepire la direttiva, in quanto ciò va oltre una deroga al recepimento basata su criteri geografici.

## **CONCLUSIONE**

21. Si invita il Consiglio a esaminare il testo che figura nell'allegato della presente relazione, al fine di adottare un orientamento generale sul testo nella sessione del Consiglio del 1° dicembre 2016.

---

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**

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>1</sup> GU C , , pag. .

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 Consiglio<sup>2</sup>, 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 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)<sup>3</sup> 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.
- (2 bis) Un numero significativo di navi da passeggeri costruite in lega di alluminio assicura frequenti e costanti collegamenti marittimi tra porti diversi all'interno di uno Stato membro. Alla luce delle gravi conseguenze su tali operazioni di trasporto e delle correlate condizioni socioeconomiche e viste le implicazioni di ordine finanziario e tecnico per le navi esistenti e nuove che l'osservanza dei requisiti della presente direttiva comporterebbe, gli 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 l'adeguato mantenimento del livello di sicurezza.

---

<sup>2</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 (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

<sup>3</sup> COM(2015) 508 final.

- (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 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 Consiglio<sup>4</sup>, 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 pertanto 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.

---

<sup>4</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).

- (5 bis) 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.
- (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.
- (6 bis) Poiché conformemente alla direttiva 2009/16/CE uno Stato di approdo può ispezionare una nave da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri battente 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 non sono più necessarie e dovrebbero essere soppresse.
- (6 ter) Viste le differenze di approccio tra i requisiti di stabilità in condizioni di avaria previsti dalla convenzione SOLAS ("requisiti SOLAS") 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>5</sup>, si dovrebbero valutare la necessità e il valore aggiunto della direttiva 2003/25/CE verificando se detti requisiti SOLAS assicurino o meno lo stesso livello di sicurezza.
- (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.

---

<sup>5</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 (GU L 123 del 17.5.2003, pag. 22).

- (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 Consiglio<sup>6</sup>.
- (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, e l'aggiornamento delle specifiche tecniche. 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) 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 sono perseguiti in linea con i trattati.

---

<sup>6</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 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(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.

(11 bis) Il recepimento della presente direttiva costituirebbe un obbligo sproporzionato e inutile per uno Stato membro privo di porti marittimi sul suo territorio e di navi o unità battenti la sua bandiera che rientrino nel campo di applicazione della presente direttiva.

(12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/45/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Modifiche alla 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 i rispettivi protocolli e relative 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;"

- 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 sulla linea 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 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, le persone con disabilità, 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 a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica per fini ausiliari 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 come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinarie;
- zd) "nave da diporto o unità da diporto": un'imbarcazione 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;
- (ze bis) "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;
- (ze ter) "unità 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;

(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 da passeggeri che sono:
    - i) navi da guerra e da trasporto truppe,
    - ii) navi a vela;
    - iii) navi senza mezzi di propulsione meccanica;
    - iiii) 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 servizio off-shore; o
    - ix) battelli 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) <sup>7</sup>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 di mare B, C e D, se presenti;

"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 al di fuori dei tratti di mare C e D, se presenti;

"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;

---

<sup>7</sup> *N.B.: potrebbe essere necessario modificare di conseguenza altri atti legislativi dell'UE, per es. la direttiva 99/35, per sopprimere la classe: "1. La presente direttiva si applica a tutti i traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro, indipendentemente dalla bandiera che battono, qualora siano adibiti a viaggi internazionali o nazionali in tratti di mare ricompresi nella classe A, di cui all'articolo 4 della direttiva 98/18/CE."; il regolamento n. 336/2006 (sul codice ISM), per sopprimere la classe: "e) navi da passeggeri diverse dai traghetti da passeggeri ro-ro, nei tratti di mare delle classi C e D come definite nell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE."*

2. Ciascuno Stato membro:
  - a) elabora e, ove necessario, aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione;
  - b) determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla linea di costa;
  - c) pubblica tale elenco in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima;
  - d) notifica alla Commissione dove si trovano tali informazioni e la informa quando sono apportate modifiche all'elenco.
3. A titolo di deroga, la Grecia può elaborare e, ove necessario, aggiornare un elenco di rotte marittime anziché un elenco di tratti di mare 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 di mare A, B, C e D;

"classe B" nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti di mare B, C e D;

"classe C" nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti di mare C e D;

"classe D" nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nel tratto di mare 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 da passeggeri rilasciato 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;

ba) 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 fissati dalla 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, 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;

ba) al paragrafo 2, lettera b), 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 del 1966 sulla linea di massimo carico;"

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, 6 e 6 bis:

"5. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, i cambiamenti e le modifiche di grande entità e le 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 [7 anni dopo la data di cui al secondo comma dell'articolo 2, paragrafo 1];

6 bis. A titolo di deroga, uno Stato membro che al [*inserire data di entrata in vigore*] ha più di 60 navi da passeggeri costruite in lega di alluminio battenti la sua bandiera può esentare dalle disposizioni della presente direttiva, per un periodo di quattordici anni, le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio, purché queste operino esclusivamente tra porti dello Stato membro interessato.

Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga lo notificano alla Commissione al più tardi entro il [*inserire data di recepimento*] e informano la Commissione del relativo contenuto. Ogni eventuale cambiamento successivo è parimenti comunicato alla Commissione. 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:

b) "1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe C la cui chiglia era 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.";

c) 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 7 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, 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. La Commissione decide, mediante un atto di esecuzione, le condizioni di accesso a tale base dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

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 motivata dalla 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. ";

c) al paragrafo 5, la lettera c) è sostituita dalla 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), 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).";

a bis) 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 di tipo B, C e D, alla luce dell'esperienza acquisita;"

ii) sono aggiunte le seguenti lettere c) e d):

"c) semplificare e chiarire gli elementi tecnici, alla luce dell'esperienza acquisita nell'attuazione;

d) aggiornare i riferimenti ad altri strumenti collegati dell'Unione applicabili alle navi da passeggeri che operano su rotte nazionali.";

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. 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 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 agli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.";

10) è inserito il seguente articolo 10 bis:

"Articolo 10 bis  
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare gli 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 [GU: inserire data di entrata in vigore della presente direttiva]. 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 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 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 modifichi la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, le modifiche agli 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 soppresso;

15) è inserito il seguente articolo 16 bis:

"Articolo 16 bis  
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 entro il [*inserire: 36 mesi dopo l'entrata in vigore*] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [*inserire: 36 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.

2 bis. In deroga al paragrafo 1, uno Stato membro non è obbligato a recepire la direttiva se sul suo territorio non vi sono porti marittimi e non ha navi o unità battenti la sua bandiera che rientrino nel campo di applicazione della presente direttiva. Tale Stato membro non può autorizzare le navi o unità che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva a battere la sua bandiera fino a quando non abbia recepito e attuato la presente direttiva.

Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga lo notificano alla Commissione al più tardi entro il [GU: inserire data di recepimento della presente direttiva]. Ogni eventuale cambiamento successivo è parimenti comunicato alla Commissione.

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*

---