



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 24 maggio 2018  
(OR. en)

9113/18

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2018/0159 (NLE)**

---

---

**MAR 67**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	23 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 314 final
Oggetto:	Proposta di RACCOMANDAZIONE DEL CONSIGLIO relativa agli obiettivi di sicurezza e ai requisiti funzionali per le navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 314 final.

All.: COM(2018) 314 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 23.5.2018  
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Proposta di

**RACCOMANDAZIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa agli obiettivi di sicurezza e ai requisiti funzionali per le navi da passeggeri di  
lunghezza inferiore a 24 metri**

{SWD(2018) 238 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 20 dicembre 2017 sono entrate in vigore le modifiche della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>, che escludono dall'ambito di applicazione della direttiva le navi da passeggeri di piccole dimensioni (ovvero di lunghezza inferiore a 24 m), a decorrere dal 21 dicembre 2019. Ciò è dovuto alle raccomandazioni del controllo di qualità della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'ambito del programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT)<sup>2</sup>.

La direttiva 2009/45/CE ha introdotto un elevato livello comune di sicurezza nell'UE e importanti vantaggi relativi al mercato interno. Tuttavia tale obiettivo non è stato raggiunto per le navi di piccole dimensioni (di lunghezza inferiore a 24 m), per le quali diversi aspetti fondamentali in tema di sicurezza non sono stati armonizzati (ciò rispecchia la difficoltà di applicare le attuali norme prescrittive secondo modalità comuni a una grande varietà di navi di piccole dimensioni e alle condizioni in cui esse operano nell'UE). È inoltre chiaro che data la vasta gamma di servizi cui tali navi sono destinate, il ventaglio delle soluzioni tecniche e progettuali è decisamente ampio. Individuare una serie comune di norme dettagliate è stato estremamente difficile e ha necessitato di un approccio normativo differente.

Inoltre, solo circa 60 navi di piccole dimensioni in acciaio su un totale di 1 950 navi di piccole dimensioni sono state certificate ai sensi della direttiva 2009/45/CE. Ciò è dovuto al fatto che attualmente la stragrande maggioranza delle navi di piccole dimensioni è costruita a partire da materiali diversi dall'acciaio (legno, circa 1 000 navi; materiali compositi, circa 590 navi; alluminio, circa 170 navi). Per queste navi non esistono attualmente norme o riferimenti di sicurezza comuni, né a livello dell'UE né a livello internazionale. Ogni Stato membro adotta un approccio diverso nel disciplinare la sicurezza; ciò determina differenze nelle misure, negli approcci e nelle interpretazioni, rendendo difficile la costruzione di navi per un mercato interno più ampio.

L'assenza di norme di sicurezza armonizzate rappresenta una sfida importante, soprattutto per gli armatori europei più piccoli, che si affidano al mercato dell'usato delle navi da passeggeri di piccole dimensioni (il 72 % su circa 360 armatori con navi da passeggeri di piccole dimensioni a norma della direttiva 2009/45/CE possiede solo una nave da passeggeri che opera su rotte nazionali). Nel caso in cui la nave non sia certificata ai sensi della direttiva si dovrebbe, in linea teorica, applicare il riconoscimento reciproco. Nella pratica, tuttavia, ogni nave è quasi un prototipo, ovvero è costruita per uno scopo specifico in base a specifiche tecniche determinate dal futuro armatore. Nel caso di un cambiamento di bandiera, la nave deve essere modificata e ricertificata, con i costi aggiuntivi associati alla procedura.

Riguardo alle statistiche sugli incidenti, come riportato nell'allegato documento di lavoro dei servizi, i dati raccolti dal 2011 non hanno evidenziato problematiche imminenti in materia di sicurezza. Per le navi da passeggeri di piccole dimensioni che operano su rotte nazionali che esulano dall'ambito di applicazione della direttiva, sono stati registrati 555 incidenti fra il 2011 e il 2017 nella piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (European

---

<sup>1</sup> 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 (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 40).

<sup>2</sup> COM(2015)508.

Marine Casualty Information Platform - EMCIP), con 165 feriti e 11 vittime. Ciò significa approssimativamente 2 vittime ogni 100 incidenti e 1 ferito ogni 3 incidenti.

Ciononostante, l'assenza di determinati requisiti in alcuni Stati membri (ad esempio requisiti relativi alla compartimentazione delle navi di piccole dimensioni) o la varietà di requisiti riguardanti ad esempio la coibentazione tagliafuoco, rendono necessario considerare ulteriormente il livello di sicurezza ottenuto (determinato da misure supplementari realizzate a misura delle condizioni locali e geofisiche quali le restrizioni alla navigazione).

Gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali proposti per le navi da passeggeri di piccole dimensioni di lunghezza inferiore a 24 m prevedono dei principi raccomandati per la sicurezza di queste navi che, se adottati dagli Stati membri e ulteriormente elaborati, preparerebbero il terreno per un approccio maggiormente basato su modalità comuni in materia di sicurezza per le navi da passeggeri di piccole dimensioni adibite a viaggi nazionali nelle acque dell'UE.

Tale nuovo approccio, basato sulle prestazioni piuttosto che su prescritti requisiti, concederebbe una certa libertà di effettuare adeguamenti alle circostanze locali, se necessario, e promuovere soluzioni progettuali innovative. Esso rispecchia inoltre in maniera più fedele la grande varietà di soluzioni progettuali, materiali e attività delle navi da passeggeri di piccole dimensioni, sulle quali le condizioni operative locali esercitano un impatto maggiore.

La proposta mira pertanto a invitare gli Stati membri ad adottare l'approccio di sicurezza raccomandato, basato sulle prestazioni per le navi da passeggeri di piccole dimensioni.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La proposta è pienamente conforme alla direttiva (UE) 2017/2108, in particolare al considerando 8, in cui i colegislatori invitano la Commissione ad adottare orientamenti per le navi da passeggeri di piccole dimensioni quanto prima possibile, in modo che gli Stati membri possano prenderli in considerazione nello stabilire le proprie norme di sicurezza nazionali. Tali orientamenti dovrebbero tenere conto di tutti gli accordi e le convenzioni internazionali dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), se del caso, ed evitare di introdurre prescrizioni supplementari che vadano oltre le norme internazionali in vigore. L'obiettivo è preparare il terreno per un approccio maggiormente basato su modalità comuni in merito alla sicurezza per le navi da passeggeri di piccole dimensioni adibite a viaggi nazionali nelle acque dell'UE.

La proposta è pienamente in linea con le raccomandazioni del controllo qualità REFIT sull'elaborazione di linee guida o norme per le navi di piccole dimensioni in base ai requisiti funzionali come parte di un quadro normativo standard basato sugli obiettivi. La raccomandazione si basa principalmente sull'esperienza acquisita e gli insegnamenti tratti a livello internazionale nel quadro dell'IMO.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta mantiene gli impegni dell'agenda "Legiferare meglio" della Commissione garantendo che l'azione a livello dell'UE sia necessaria, apporti valore aggiunto e tenga il passo con gli sviluppi politici, sociali e tecnologici in rapida evoluzione. Essa rispetta inoltre gli obiettivi della strategia sui trasporti marittimi del 2018<sup>3</sup> garantendo, tra l'altro, servizi di traghetto di qualità nel regolare trasporto passeggeri all'interno dell'UE.

---

<sup>3</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 (COM/2009/0008).

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

La proposta si basa sull'articolo 292 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), secondo il quale il Consiglio adotta raccomandazioni deliberando su proposta della Commissione, in combinato disposto con l'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE, che prevede misure relative alla navigazione marittima.

### **• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

La presente iniziativa mira ad agevolare il trasferimento di navi fra registri nazionali e a consentire che la concorrenza avvenga in condizioni di parità, senza compromettere il livello di sicurezza. Essa fornisce inoltre un livello comune di sicurezza raccomandato nell'UE per le navi da passeggeri di piccole dimensioni adibite a viaggi nazionali nelle acque dell'UE. Nessuno degli obiettivi sopra esposti potrebbe essere raggiunto per mezzo di azioni unilaterali a livello dei singoli Stati membri.

### **• Proporzionalità**

La raccomandazione fornisce agli Stati membri un riferimento non vincolante in materia di sicurezza per le navi da passeggeri di piccole dimensioni; se gli Stati membri decidessero di adottare come guida gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali comuni, tale riferimento manderebbe un chiaro segnale a livello di potenziale del mercato interno e potrebbe essere ulteriormente sviluppato. Il controllo di qualità REFIT ha raccomandato il quadro normativo basato sulle prestazioni per le navi da passeggeri di piccole dimensioni quale unico approccio normativo proporzionato che comporterebbe un valore aggiunto nell'UE. Tale approccio concede una certa libertà di effettuare adeguamenti alle circostanze locali, se necessario, e promuovere soluzioni progettuali innovative.

### **• Scelta dell'atto giuridico**

Considerato il carattere di novità dell'approccio proposto, l'adozione da parte degli Stati membri è fondamentale per il suo successo. Gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali proposti sono pertanto presentati agli Stati membri quali fonti di ispirazione e orientamento. L'iniziativa assume la forma di una proposta della Commissione per una raccomandazione del Consiglio, con l'obiettivo di ottenere l'adozione dell'approccio proposto da parte del Consiglio nell'ambito di uno strumento non vincolante.

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

### **• Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La presente iniziativa segue le raccomandazioni del controllo di qualità dettate dal programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT) della Commissione. Il controllo di qualità ha evidenziato che gli obiettivi fondamentali della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE, connessi alla sicurezza dei passeggeri e al mercato interno, restano estremamente importanti. Esso ha tuttavia identificato, tra l'altro, anche una serie di questioni sostanziali, compresa la possibilità di elaborare norme armonizzate per le navi costruite con materiali diversi dall'acciaio o materiali equivalenti, attualmente non contemplate nel quadro normativo dell'UE. Gli esiti del controllo di qualità e le corrispondenti azioni successive sono descritti nella relazione della Commissione.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali proposti per le navi da passeggeri di piccole dimensioni (Guida per le navi da passeggeri di piccole dimensioni)<sup>4</sup> sono stati elaborati in collaborazione con esperti nazionali e organizzazioni dei portatori di interessi nel quadro del gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri, che è stato ampliato a tale scopo per includere gli osservatori delle parti interessate. Le attività tecniche sono state coordinate dall’Agenzia europea per la sicurezza marittima, che ha organizzato un seminario specifico il 13 novembre 2017, oltre ai normali incontri del gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri, e coordinato un gruppo di corrispondenza istituito a tale scopo.

Nonostante la stragrande maggioranza degli esperti delle autorità nazionali competenti e delle organizzazioni dei portatori di interessi abbia sostenuto tale iniziativa, sono state poste domande relative alla necessità e al valore aggiunto della stessa. La panoramica delle domande e il feedback ad esse fornito sono riportati nell’allegato documento di lavoro dei servizi.

Fra luglio e novembre 2017 è stata inoltre organizzata una consultazione online<sup>5</sup>. La consultazione era destinata agli operatori economici coinvolti nella costruzione e nel commercio di navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri, come cantieri navali, progettisti, proprietari e operatori. Tutte le altre parti interessate potevano partecipare alla consultazione se lo ritenevano opportuno. Questa consultazione aveva lo scopo di raccogliere le opinioni degli operatori economici, soprattutto di quelli piccoli e molto piccoli, sulla misura in cui norme comuni dell’UE per le navi da passeggeri di piccole dimensioni potrebbero agevolare il mercato interno di queste ultime. La consultazione mirava anche a raccogliere dati empirici a suo sostegno, ed era complementare alla sopraccitata consultazione delle autorità nazionali e delle parti interessate che si concentrava sullo sviluppo tecnico degli obiettivi di sicurezza e dei requisiti funzionali stessi.

Globalmente i risultati hanno evidenziato che tale iniziativa è fortemente sostenuta dagli operatori economici (nonché da alcune amministrazioni nazionali che hanno anche inviato le proprie risposte e posizioni) e che si ritiene che le norme comuni dell’UE in materia di sicurezza per le navi da passeggeri di piccole dimensioni possano avere un impatto molto positivo o positivo sullo stabilimento e sull’agevolazione del mercato interno di queste ultime, incrementando la concorrenza e possibilmente anche l’innovazione nel mercato. Nei commenti generali, i rispondenti hanno sottolineato che tutte le norme comuni dell’UE dovrebbero essere basate su pratiche esistenti e dovrebbero essere sufficientemente flessibili da consentire di rispecchiare fedelmente le condizioni operative e le competenze locali.

Alla luce del carattere di novità dell’approccio raccomandato, l’adozione di norme comuni dell’UE è stata considerata prematura. Per elaborare ulteriormente un quadro normativo comune di sicurezza basato sulle prestazioni per le navi da passeggeri di piccole dimensioni sarebbe necessario identificare e valutare, congiuntamente con gli Stati membri e i portatori di interessi, le modalità di realizzazione di tale quadro normativo a livello dell’UE e l’impatto che esso produrrebbe.

---

<sup>4</sup> Inizialmente elaborato con il titolo provvisorio “Codice delle piccole imbarcazioni” (“Small Craft Code”).

<sup>5</sup> Sito Internet della consultazione: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

- **Assunzione e uso di perizie**

In merito ai dati sulla flotta e sugli incidenti, la presente iniziativa si basa sui dati raccolti durante il processo del controllo di qualità REFIT e riportati nel documento di lavoro dei servizi della Commissione “Correggere la rotta: controllo di qualità della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri”, adottato il 16 ottobre 2015<sup>6</sup>. Sono state utilizzate anche le conclusioni di uno studio esterno eseguito a sostegno del controllo di qualità<sup>7</sup>, nonché gli esiti delle attività precedenti relative a questa problematica. L’Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) ha fornito l’assistenza tecnica fondamentale in tale processo, compresa una panoramica delle pratiche esistenti di maggiore rilevanza per queste navi.

- **Valutazione d’impatto**

La proposta non definisce norme o procedure di sicurezza specifiche, pertanto non è intesa a produrre un impatto diretto significativo o alternative strategiche valutabili ex-ante. Gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali raccomandati sono stati elaborati sulla base di pratiche esistenti, congiuntamente con gli esperti degli Stati membri e le organizzazioni dei portatori di interessi. In questa fase essi sono presentati agli Stati membri quali fonti di ispirazione e orientamento, per dimostrare la fattibilità di un approccio maggiormente basato su modalità comuni per la sicurezza delle navi da passeggeri. In ogni caso essi non sono intesi ad essere applicati obbligatoriamente.

La proposta è accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione che descrive le pratiche esistenti pertinenti e riferisce l’input dei portatori di interessi. Se la Commissione deciderà in futuro di portare avanti l’iniziativa con l’elaborazione di specifiche norme o procedure di sicurezza, sarà effettuata una valutazione d’impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente iniziativa si basa sul cosiddetto quadro normativo basato sulle prestazioni che è stato identificato nell’ambito del controllo di qualità REFIT quale unico approccio normativo proporzionato che comporterebbe un valore aggiunto nell’UE. Se gli Stati membri decidessero di adottare come guida gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali comuni per questo tipo di navi a livello dell’UE, ciò manderebbe un chiaro segnale a livello di potenziale del mercato interno che potrebbe essere ulteriormente sviluppato.

Considerato che l’iniziativa non mira, in questa fase, a definire norme o procedure di sicurezza specifiche e considerato che la decisione di adottare la stessa sarà lasciata interamente agli Stati membri, essa non è intesa a produrre risparmi e vantaggi quantificabili immediati. Tale impatto sarebbe quantificato nel caso in cui l’iniziativa fosse adottata con successo e ulteriormente elaborata.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze sulla tutela dei diritti fondamentali.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non ha ripercussioni sul bilancio dell’Unione.

---

<sup>6</sup> SWD(2015)197.

<sup>7</sup> Tractebel, 2015. Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation (pubblicato su EU bookshop: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>).

## **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non sono previste modalità di informazione.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Per questo tipo di iniziativa non sono richiesti documenti esplicativi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Per quanto concerne l'ambito di applicazione degli obiettivi di sicurezza e dei requisiti funzionali proposti (Guida per le navi da passeggeri di piccole dimensioni), l'obiettivo è contemplare tutte le navi da passeggeri di piccole dimensioni di lunghezza inferiore a 24 m, indipendentemente dai materiali a partire da cui sono costruite. La Guida per le navi da passeggeri di piccole dimensioni trae ispirazione dagli attuali approcci normativi basati sulle prestazioni e corrisponde ai primi due livelli del modello standard dell'Organizzazione marittima internazionale e all'esperienza relativa alla sua applicazione.

La struttura della Guida per le navi da passeggeri di piccole dimensioni proposta segue le categorie e le sottocategorie di sicurezza presenti nelle convenzioni e nei codici marittimi esistenti, ovvero categorie di sicurezza (capitolo) e sottocategorie di sicurezza (regola), compresi a) requisiti funzionali; b) rischi affrontati; e c) requisiti di prestazione.

L'esperienza ha mostrato che definire una serie di obiettivi indipendenti per ciascun requisito funzionale specifico comporta un valore aggiunto relativamente basso. Di conseguenza, nella Guida per navi da passeggeri di piccole dimensioni gli obiettivi e i requisiti funzionali sono stati accorpati. Ciononostante, e in base al feedback fornito dagli esperti, è stata progettata una serie di obiettivi generali per la Guida nel suo complesso (anziché per ciascun requisito).

I requisiti funzionali sono stati tratti o ispirati da fonti ed esperienze esistenti a livello internazionale e nazionale, compresi la convenzione SOLAS del 1974, l'attività avviata dall'Organizzazione marittima internazionale, la normativa nazionale svedese nonché le norme del codice ANEP 77. Ove disponibili, le stesse fonti sono state utilizzate per definire i rischi affrontati e i corrispondenti requisiti di efficienza. La formulazione dei requisiti funzionali è stata accuratamente perfezionata in collaborazione con gli esperti, come descritto in dettaglio nell'allegato documento di lavoro dei servizi. Nel caso di opinioni divergenti, è stata mantenuta la soluzione sostenuta dalla maggioranza degli esperti.

Infine, la Guida per le navi da passeggeri di piccole dimensioni è stata formulata con attenzione al fine di evitare, nei limiti del possibile, formulazioni qualitative e specifiche soluzioni tecniche per prevenire le ambiguità e non ostacolare l'innovazione.

Proposta di

## **RACCOMANDAZIONE DEL CONSIGLIO**

### **relativa agli obiettivi di sicurezza e ai requisiti funzionali per le navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292 e l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup> adottata il 15 novembre 2017, ha escluso le navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri ("navi da passeggeri di piccole dimensioni") costruite in acciaio o materiali equivalenti dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup>, a seguito delle raccomandazioni del controllo di qualità del programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT) sulla legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri<sup>10</sup>. Tale modifica sarà applicata a partire dal 21 dicembre 2019.
- (2) Il controllo di qualità ha evidenziato che le prescrizioni della direttiva 2009/45/CE derivanti dalla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS del 1974") si sono rivelate difficili da adattare alle navi da passeggeri di piccole dimensioni. 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 sono pertanto state escluse dall'ambito di applicazione di tale direttiva.
- (3) Le navi di piccole dimensioni sono costruite principalmente a partire da materiali diversi dall'acciaio e la stragrande maggioranza di tale flotta era pertanto già certificata a norma delle legislazioni nazionali. Gli Stati membri utilizzano approcci diversi per disciplinare la sicurezza delle navi da passeggeri di piccole dimensioni e ciò comporta differenze a livello delle disposizioni e delle norme di sicurezza. Tale divergenza costituisce una sfida importante, in particolare per gli armatori più piccoli dell'Unione, che si affidano al mercato dell'usato delle navi da passeggeri di piccole dimensioni. Ciò è stato confermato dai risultati della consultazione aperta, ove la maggioranza dei rispondenti era costituita da microimprese o piccole imprese. La consultazione ha evidenziato che un approccio maggiormente basato su modalità comuni in relazione alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri di piccole

---

<sup>8</sup> 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 (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 40).

<sup>9</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>10</sup> COM(2015)508.

dimensioni potrebbe produrre un impatto positivo sul funzionamento del mercato interno in questo campo.

- (4) La direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup> ha realizzato un mercato interno per le imbarcazioni da diporto, armonizzando le caratteristiche di sicurezza delle imbarcazioni da diporto in tutti gli Stati membri e rimuovendo così gli ostacoli al commercio delle imbarcazioni da diporto tra Stati membri. Ciò non si verifica per le navi da passeggeri di piccole dimensioni.
- (5) Nell'ambito del controllo di qualità è stato raccomandato, quale unico approccio proporzionato e capace di generare un valore aggiunto a livello dell'Unione, un quadro normativo basato sulle prestazioni. Tale approccio consentirebbe una certa libertà di effettuare adeguamenti alle circostanze locali, se necessario, e promuovere soluzioni progettuali innovative, verificando che il livello di sicurezza richiesto sia soddisfatto. Rispetto a un quadro normativo prescrittivo, esso rispecchierebbe in maniera più fedele la grande varietà di soluzioni progettuali, materiali e attività delle navi da passeggeri di piccole dimensioni, nonché il fatto che gli Stati membri 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.
- (6) Gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali allegati alla presente raccomandazione si basano su tale quadro normativo basato sulle prestazioni, nonché sull'esperienza esistente a livello internazionale, dell'Unione e nazionale. Essi sono stati elaborati congiuntamente con gli esperti e i portatori di interessi degli Stati membri e potrebbero, se adottati dagli Stati membri e ulteriormente sviluppati, fornire un riferimento per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali nelle acque dell'Unione. Potrebbero inoltre agevolare l'accesso dei fabbricanti e degli operatori dell'Unione al più ampio mercato dell'Unione.
- (7) La presente raccomandazione comprende obiettivi di sicurezza e requisiti funzionali più idonei alle navi da passeggeri di piccole dimensioni. Gli Stati membri dovrebbero pertanto essere invitati ad adottare come guida gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali allegati alla presente raccomandazione, al fine di realizzare un approccio maggiormente basato su modalità comuni in merito alle norme di sicurezza applicabili alle navi da passeggeri di piccole dimensioni.

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:1. Gli Stati membri sono invitati a preparare il terreno per un approccio maggiormente basato su modalità comuni in materia di norme di sicurezza per le navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri ("navi da passeggeri di piccole dimensioni") adibite a viaggi nazionali nelle acque dell'Unione e che non sono né imbarcazioni da diporto quali definite all'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2013/53/UE, né navi da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2009/45/CE modificata dalla direttiva (UE) 2017/2108 e applicabile dal 21 dicembre 2019.

2. A tale scopo si raccomanda che, dal 21 dicembre 2019, gli Stati membri:
  - a) adottino come guida, se del caso, gli obiettivi di sicurezza e i requisiti funzionali per le navi da passeggeri di piccole dimensioni espressi nell'allegato;

---

<sup>11</sup> Direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga e sostituisce la direttiva 94/25/CE (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 90).

- b) sostengano l'ulteriore elaborazione degli obiettivi e dei requisiti di cui alla lettera a) nell'ambito del quadro normativo basato sulle prestazioni, comprese l'identificazione e la valutazione di forme alternative per la loro verifica e attuazione;
  - c) incoraggino il coinvolgimento dei portatori di interessi in tale processo.
3. La presente raccomandazione non interferisce con il diritto degli Stati membri di definire le norme di sicurezza applicabili alle navi da passeggeri di piccole dimensioni di cui al punto 1.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*