



Bruxelles, 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di
approdo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta riguarda una modifica della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo¹.

La direttiva 2009/16/CE (di seguito "direttiva") disciplina le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo a livello dell'UE. Il controllo da parte dello Stato di approdo (*Port State Control*, PSC) è un sistema di ispezioni di navi straniere nei porti di Stati diversi dallo Stato di bandiera effettuate dagli ispettori responsabili del PSC per verificare che le competenze del comandante, degli ufficiali e dell'equipaggio a bordo, le condizioni di una nave e le sue dotazioni siano conformi ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali e, nell'Unione europea, al diritto dell'UE applicabile. Di conseguenza il PSC è importante per garantire la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino.

A causa della sua storia e della sua natura internazionale, il trasporto marittimo ha sviluppato una struttura normativa specifica. A livello mondiale il quadro giuridico internazionale è stato adottato sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale² (*International Maritime Organization*, IMO) e le norme che disciplinano le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi sono promulgate da un'altra agenzia delle Nazioni Unite, l'Organizzazione internazionale del lavoro (*International Labour Organization*, ILO).

La responsabilità primaria di controllare la conformità delle navi alle norme IMO e ILO spetta allo Stato in cui la nave è immatricolata e di cui la nave detiene la nazionalità, ossia lo Stato di bandiera. Tuttavia le norme dello Stato di bandiera si applicano solo alle navi battenti tale bandiera. Vi sono tuttora Stati di bandiera che sono disposti a consentire l'esercizio di navi fuori norma sotto la loro bandiera o che non sono in grado di applicare adeguatamente le norme internazionali. Pertanto molte delle più importanti convenzioni tecniche dell'IMO prevedono l'ispezione delle navi quando queste fanno scalo in porti stranieri, al fine di garantire che esse soddisfino i requisiti internazionali.

Per migliorare l'efficacia gli Stati di approdo che effettuano ispezioni di PSC hanno iniziato a coordinare sistematicamente la loro attività a livello regionale. Il memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo³ (in prosieguo il "MOU di Parigi"), redatto nel 1982, è la prima di nove strutture intergovernative di questo tipo a livello mondiale. Oltre al Canada, alla Federazione russa⁴ e al Regno Unito, tutti i 24 Stati membri dello Spazio economico europeo (SEE) con porti marittimi sono firmatari del MOU di Parigi. L'UE non ne fa parte.

La direttiva PSC incorpora le procedure e gli strumenti del MOU di Parigi concordati nel 2009. Il MOU di Parigi e la direttiva PSC si basano sui concetti di condivisione degli oneri e di ispezioni mirate e armonizzate. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (*European*

¹ GUL 131 del 28.5.2009, pag. 57.

² Tra le norme internazionali figurano la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL 73/78), le norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (STCW), la convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 e la convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972 (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ A seguito dell'invasione dell'Ucraina, l'adesione della Federazione russa al MOU di Parigi è stata sospesa nel maggio 2022.

Maritime Safety Agency, EMSA), fornisce a tutti gli Stati membri del SEE e del MOU di Parigi l'assistenza tecnica necessaria per decidere quali navi ispezionare e per comunicare e condividere i risultati delle ispezioni di PSC tramite la banca dati THETIS (ospitata dall'EMSA) e la formazione sulle modalità con cui effettuare le ispezioni. Affinché possano pianificare le proprie ispezioni, gli Stati membri del SEE ricevono anche informazioni sulle navi di cui è previsto lo scalo nei rispettivi porti attraverso il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi "SafeSeaNet"⁵.

La direttiva PSC si prefigge gli obiettivi principali seguenti:

- i) migliorare costantemente la sicurezza marittima;
- ii) migliorare costantemente la prevenzione dell'inquinamento e l'impatto ambientale;
- iii) migliorare costantemente le condizioni di vita e di lavoro a bordo;
- iv) prevenire distorsioni della concorrenza.

A tal fine gli elementi chiave del regime di PSC a livello dell'UE sono:

- i) l'adozione di un approccio armonizzato in materia di ispezioni e fermi;
- ii) l'assunzione di un impegno annuale di ispezione da parte di ciascuno Stato membro;
- iii) la selezione delle navi da ispezionare sulla base di un profilo di rischio della nave per ciascuna di esse e
- iv) la tenuta delle registrazioni e la condivisione delle informazioni (banca dati sulle ispezioni).

Dalla sua entrata in vigore la direttiva è stata modificata per applicare la convenzione sul lavoro marittimo del 2006⁶. Inoltre nell'UE si applicano norme specifiche ai traghetti in servizio di linea⁷, agli obblighi assicurativi⁸, al controllo dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico⁹, al riciclaggio sicuro e compatibile con l'ambiente delle navi¹⁰ e al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra¹¹ e l'applicazione di tali norme è verificata mediante ispezioni di PSC. Nella maggior parte degli Stati membri dell'UE il PSC è utilizzato anche per effettuare verifiche per altri atti giuridici dell'UE, come quelli relativi al controllo del tenore di zolfo dei combustibili per

⁵ Si tratta di un sistema ospitato e sviluppato dall'EMSA che consente agli Stati membri di fornire e ricevere informazioni sulle navi e sui carichi pericolosi trasportati. Tramite SafeSeaNet sono comunicati, tra gli altri, i dati seguenti: identificazione, posizione e status della nave; orari di partenza e di arrivo; rapporti sugli incidenti e informazioni dettagliate sulle merci pericolose trasportate.

⁶ Direttiva 2013/38/UE, del 12 agosto 2013, recante modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 218 del 14.8.2013, pag. 1).

⁷ Direttiva (UE) 2017/2110, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

⁸ Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 128).

⁹ Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 11).

¹⁰ Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1).

¹¹ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

uso marittimo¹². Il controllo da parte dello Stato di approdo nell'UE si basa in larga misura sulle norme e procedure del MOU di Parigi, ma tali disposizioni dell'UE non si applicano ai firmatari del MOU di Parigi non facenti parte del SEE.

Nel 2018 la direttiva è stata sottoposta a valutazione ex post e al vaglio di adeguatezza marittimo (insieme ad altri atti legislativi dell'UE in materia di sicurezza marittima). Dalla sua entrata in vigore la direttiva è stata altresì oggetto di un controllo continuo da parte della Commissione, che ha individuato le questioni problematiche seguenti:

- 1) le attuali prescrizioni dell'UE non sono allineate con le nuove norme obbligatorie internazionali e con le nuove procedure concordate a livello regionale (dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e dal MOU di Parigi);
- 2) le attuali prescrizioni dell'UE non si applicano ai pescherecci; le ispezioni previste per i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri da alcune convenzioni internazionali, che potrebbero essere applicate nell'ambito del PSC, non sono effettuate o non sono effettuate in maniera coordinata;
- 3) vi è una distribuzione disomogenea delle ispezioni di PSC nei porti dell'UE;
- 4) l'attuale modello di profilo di rischio della nave e il meccanismo di selezione utilizzato per selezionare le navi da ispezionare non sono aggiornati;
- 5) il sistema dipende eccessivamente da un complesso sistema di certificati cartacei e
- 6) esistono procedure inadeguate e rigide e risorse insufficienti per il PSC (competenze, formazione).

I problemi individuati riguardano tutta l'UE e hanno le stesse cause di fondo. In assenza di un'azione dell'UE, gli Stati membri rischiano di operare in maniera non coordinata e non armonizzata. Il miglioramento della direttiva per affrontare i problemi individuati presenta un chiaro valore a livello dell'UE.

Alla luce di quanto precede, la Commissione ha elaborato una proposta di modifica della direttiva 2009/16/CE. Gli obiettivi specifici della proposta sono:

- aggiornare la legislazione dell'UE e allinearla alle norme e procedure internazionali stabilite dall'IMO/ILO o dal MOU di Parigi;
- proteggere i pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente. I pescherecci più grandi, di lunghezza superiore a 24 metri, non rientrano nell'ambito di applicazione del controllo da parte dello Stato di approdo. Un sistema volontario di controllo per questo tipo di navi dovrebbe aumentare il livello di conformità alle norme internazionali di sicurezza e di protezione ambientale applicabili a tali navi;
- garantire una maggiore diffusione delle soluzioni digitali. In particolare essa incoraggia l'adozione e l'uso di certificati obbligatori elettronici collegandone l'uso al profilo di rischio della nave utilizzato per individuare e selezionare le navi da ispezionare;
- garantire un approccio efficiente e armonizzato allo svolgimento delle ispezioni di PSC. Ciò comprende una migliore selezione delle navi da ispezionare mediante la riforma di aspetti obsoleti relativi al profilo di rischio della nave e l'aggiunta di nuove componenti.

¹² Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (codificazione) (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

Per motivi di chiarezza e di coerenza, la presente proposta aggiorna anche una serie di definizioni e di riferimenti alla legislazione UE pertinente e alle regole IMO.

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

La proposta è pienamente coerente con la direttiva 2009/18/CE¹³ relativa alle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e con la direttiva 2009/21/CE¹⁴ relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. Le tre citate direttive dell'UE sulla sicurezza marittima si basano tutte sulle disposizioni e sulle norme stabilite dall'IMO a livello internazionale e insieme costituiscono la base del sistema dell'UE volto a garantire la sicurezza delle operazioni marittime nelle acque dell'UE.

- **Coerenza con altre politiche dell'UE**

La proposta rientra nel programma REFIT della Commissione e mantiene gli impegni dell'agenda "Legiferare meglio" della Commissione garantendo che la legislazione in vigore sia semplice e chiara, non crei oneri inutili e resti al passo con l'evoluzione politica, sociale e tecnologica. La presente proposta e le proposte collegate di revisione delle altre direttive sulla sicurezza marittima fanno altresì parte del corpus legislativo dell'UE in materia di sicurezza marittima, che comprende il sistema UE di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (SafeSeaNet)¹⁵, il regolamento istitutivo dell'EMSA¹⁶, la direttiva sulla sicurezza dei pescherecci¹⁷, la legislazione dell'UE relativa agli organismi riconosciuti¹⁸, la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino¹⁹ e altre normative ambientali dell'UE, e hanno un'interazione significativa con esso²⁰.

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

- **Base giuridica**

La base giuridica della direttiva di modifica è l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, che prevede misure per migliorare la sicurezza dei trasporti e disposizioni specifiche per il trasporto marittimo.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Dal momento che gli strumenti internazionali in materia di PSC nel settore del trasporto marittimo sono di competenza esclusiva dell'UE ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, il principio di sussidiarietà non si applica né a tali strumenti né alle norme dell'UE che attuano tali accordi.

- **Proporzionalità**

La Commissione ha elaborato la proposta al fine di rispecchiare gli ultimi sviluppi a livello internazionale e i risultati delle procedure di valutazione ex post e REFIT del 2018. La Commissione

¹³ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

¹⁴ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

¹⁵ 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 (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

¹⁶ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

¹⁷ GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1.

¹⁸ 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) e direttiva 2009/15/CE, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni ed 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).

¹⁹ GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19.

²⁰ Quali la direttiva 92/43/CEE (la direttiva "Habitat"), la direttiva 2009/147/CE (la direttiva Uccelli dell'UE), la direttiva (UE) 2019/904 (direttiva sulla plastica monouso).

ha anche effettuato una valutazione d'impatto per individuare, esaminare e valutare misure alternative per conseguire gli stessi obiettivi.

Obiettivo della della proposta di modifica è migliorare la sicurezza marittima mediante l'istituzione di un sistema aggiornato, coerente e armonizzato di ispezioni di PSC in tutta l'UE finalizzato a individuare i mezzi di trasporto marittimo poco efficienti e a migliorare in tal modo le prestazioni ambientali e di sicurezza delle navi che operano nelle acque dell'UE. Nella proposta si ritiene opportuno e proporzionato estendere l'ambito di applicazione del PSC ai pescherecci più grandi, in quanto sarà volontario per gli Stati membri che desiderano effettuare questo tipo di ispezione. Questa misura dovrebbe migliorare la sicurezza, le condizioni ambientali e le condizioni di vita e di lavoro nel settore della pesca. Il passaggio alla digitalizzazione e l'uso di certificati elettronici comporteranno costi, ma ne compenseranno la limitata entità attraverso i benefici attesi grazie al maggiore impatto in termini di sicurezza ed efficienza che si prevede produrranno. Data la natura internazionale del settore, non esistono misure alternative per conseguire tali risultati in modo più efficace ed efficiente.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Dal momento che la proposta comporta unicamente l'introduzione di alcune modifiche della direttiva 2009/16/CE, una direttiva di modifica costituisce lo strumento giuridico più appropriato.

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**

Dalle conclusioni della valutazione ex post REFIT e del vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo effettuati nel 2018 è emerso che, pur limitando in una certa misura la flessibilità del MOU di Parigi, la direttiva apporta un valore aggiunto combinando un quadro relativo al controllo da parte dello Stato di approdo con un meccanismo giuridico di applicazione al fine di garantire un'attuazione corretta e coerente negli Stati membri. Ciò ha determinato una pressione verso l'ottenimento di risultati positivi e il miglioramento continuo e, di conseguenza, verso una migliore assegnazione delle risorse per il controllo da parte dello Stato di approdo a livello di Stati membri. In base alle conclusioni della valutazione, la direttiva ha contribuito agli obiettivi previsti di migliorare la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento e di garantire migliori condizioni di vita e di lavoro a bordo.

L'EMSA ha sostenuto in misura significativa il regime di controllo da parte dello Stato di approdo. Oltre due terzi degli Stati membri dell'UE/del SEE che effettuano ispezioni utilizzano esclusivamente THETIS per selezionare le navi da sottoporre ad ispezione. Anche il ruolo dell'EMSA nella gestione e nell'aggiornamento di THETIS e la formazione impartita dall'EMSA agli ispettori per armonizzare le ispezioni in tutta la regione del MOU di Parigi sono risultati molto importanti.

Inoltre la Commissione e l'EMSA hanno monitorato costantemente l'attuazione della direttiva. Dal momento che tutti i rapporti di ispezione relativi al PSC devono essere caricati su THETIS non appena l'ispezione è stata completata, l'EMSA dispone di una panoramica quasi in tempo reale e dettagliata di tutte le ispezioni effettuate. L'EMSA fornisce inoltre un servizio di help desk e assistenza tecnica agli Stati membri che ne hanno bisogno ed effettua visite negli Stati membri del SEE per verificare la conformità.

Tuttavia nel vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo e nell'analisi orizzontale dell'EMSA sono stati individuati diversi settori che potrebbero essere migliorati nell'ambito del regime di PSC.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Si riportano di seguito le principali attività di consultazione:

- sono stati svolti quattro colloqui esplorativi con rappresentanti a livello UE dei principali portatori di interessi, finalizzati in particolare a contribuire alla definizione generale del problema e alle possibili opzioni strategiche, oltre che al loro perfezionamento;
- fra il 7 settembre e il 6 ottobre 2021 è stata condotta un'indagine mirata tra i portatori di interessi, organizzata dal consulente incaricato dello studio di sostegno esterno alla valutazione d'impatto. L'indagine è stata inviata ai principali portatori di interessi ed è stata corredata di richieste di informazioni specifiche, in particolare a sostegno della valutazione dell'impatto di eventuali misure strategiche;
- dal 13 luglio al 16 settembre 2021 il consulente incaricato dello studio esterno di sostegno alla valutazione d'impatto ha tenuto 22 interviste mirate con i principali portatori di interessi per rispondere a richieste di informazioni specifiche, in particolare a sostegno della valutazione dell'impatto di eventuali misure strategiche;
- ulteriori attività di consultazione sono state organizzate dalla DG MOVE e dal consulente incaricato dello studio esterno di sostegno alla valutazione d'impatto al fine di consultare gli Stati membri e i principali portatori di interessi per raccogliere le loro opinioni sulle diverse misure strategiche e convalidare i risultati emergenti e finali dello studio di sostegno alla valutazione d'impatto in termini di quantificazione degli impatti. Tali attività si sono svolte durante le riunioni del comitato per il dialogo sociale settoriale dell'UE sui trasporti marittimi (16 aprile 2021, 23 settembre 2021 e 16 dicembre 2021), del comitato per il dialogo sociale settoriale dell'UE sulla pesca marittima (29 gennaio 2021, 8 marzo 2021 e 16 novembre 2021), del comitato per il dialogo sociale settoriale dell'UE sui porti (19 novembre 2021), una riunione informale dei direttori dei trasporti marittimi UE/SEE (30 novembre 2021), le riunioni virtuali e di persona del comitato per il controllo da parte dello Stato di approdo del MOU di Parigi (maggio 2021 e maggio 2022) e le riunioni del comitato dell'UE per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (17 maggio 2021, 11 novembre 2021 e 31 maggio 2022).

Le informazioni raccolte presso i portatori di interessi sono state fondamentali per consentire alla Commissione di perfezionare l'elaborazione delle opzioni strategiche e di valutarne l'impatto economico, sociale e ambientale. Hanno consentito alla Commissione di confrontare le opzioni e di accertare quali siano le probabilità di conseguire il rapporto ottimale costi/benefici a livello sociale e di contribuire a realizzare un meccanismo di controllo da parte dello Stato di approdo più efficace ed efficiente che individui meglio i trasporti marittimi non conformi alle norme. I risultati di tali processi hanno integrato la ricerca documentale svolta nell'ambito dei lavori sullo studio di sostegno esterno.

- **Assunzione e uso di perizie**

Il presente riesame si basa principalmente sui dati raccolti durante la valutazione ex post e il vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo svolti nel 2018, ai quali si è fatto riferimento in precedenza.

L'elaborazione della presente proposta ha richiesto anche il contributo di esperti della Commissione e dell'EMSA in merito alla formulazione specifica delle definizioni tecniche e a una chiara redazione giuridica.

- **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto ha esaminato tre opzioni strategiche per la revisione della direttiva, basandosi sui seguenti principi orientativi:

- 1) la necessità di aggiornare la direttiva e allinearla agli strumenti internazionali;

2) la possibilità di affrontare il problema specifico della flotta dei pescherecci prevedendo un regime di PSC specifico per tali navi;

3) una maggiore digitalizzazione dei metodi utilizzati per il PSC al fine di migliorare la preparazione delle ispezioni di PSC e renderle più mirate; la direttiva deve agevolare e incentivare l'uso dei certificati obbligatori elettronici;

4) un approccio efficiente e armonizzato alle ispezioni di PSC, basato sull'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva e su una migliore individuazione delle navi da ispezionare.

L'opzione A propone una serie di modifiche della direttiva per favorire il raggiungimento dell'obiettivo di migliorare la sicurezza marittima e prevenire l'inquinamento. Questa opzione mira principalmente a mantenere la direttiva in linea con gli strumenti giuridici internazionali. La maggior parte delle altre modifiche proposte è costituita da misure non normative sotto forma di raccomandazioni, orientamenti e seminari organizzati dalla Commissione e/o dall'EMSA.

L'opzione B raggiunge un equilibrio tra la concessione di flessibilità alle amministrazioni di PSC e l'armonizzazione. Parallelamente all'attuale direttiva (ma al di fuori di essa) si propone un sistema volontario di PSC per gli Stati membri che intendono effettuare ispezioni su pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri. L'opzione prevede anche la fornitura di orientamenti, la formazione da parte dell'EMSA e una banca dati dell'EMSA sulle ispezioni per l'individuazione delle navi e la comunicazione dei rapporti sulle ispezioni. Essa incoraggia l'uso di certificati elettronici collegandoli al profilo di rischio della nave.

L'opzione C comporta il maggiore aumento di oneri amministrativi a carico delle amministrazioni di PSC, ma garantirà anche il massimo livello di armonizzazione delle ispezioni. Integreterebbe pienamente nella direttiva il PSC per i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri, con un impatto sui proprietari/sugli operatori di tali navi e sulle amministrazioni di PSC negli Stati membri. Renderebbe obbligatorio l'uso di certificati elettronici nella direttiva e prevederebbe la graduale eliminazione dei certificati cartacei entro il 2035.

La valutazione d'impatto è stata presentata al comitato per il controllo normativo nel luglio 2022. Il comitato ha emesso un parere positivo con riserve. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente proposta legislativa esamina le osservazioni formulate dal comitato.

- Applicazione dell'approccio "one in, one out"

Non sono stati individuati costi aggiuntivi (costi amministrativi o di adeguamento) per le imprese o i cittadini.

- **Efficienza normativa e semplificazione (REFIT)**

L'iniziativa è pertinente per il programma REFIT della Commissione in quanto mira ad allineare e semplificare la legislazione in materia di sicurezza marittima, a migliorare il profilo di sicurezza (in particolare del segmento più ampio della flotta dei pescherecci) e ad assistere le autorità degli Stati membri nell'adempimento dei loro obblighi di ispezione e comunicazione.

Inoltre l'opzione strategica prescelta comprende aspetti di semplificazione, in quanto chiarirà le situazioni e le circostanze in cui le ispezioni di PSC possono non essere effettuate per normali ragioni operative o in situazioni di forza maggiore. Si prevede che essa incrementerà l'armonizzazione e la

standardizzazione in tutta l'UE attraverso la fornitura, da parte dell'EMSA, di assistenza alle autorità di PSC nazionali mediante una formazione sulle modalità di svolgimento delle ispezioni dei pescherecci stranieri e la messa a disposizione di una banca dati dedicata alle ispezioni per individuare e selezionare le navi da ispezionare e per registrare e condividere i risultati delle ispezioni.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta comporta costi netti attuali per il bilancio dell'Unione pari a 6 479 milioni di EUR nel periodo 2025-2050. L'incidenza sul bilancio della proposta è descritta più dettagliatamente nella scheda finanziaria legislativa allegata alla presente proposta a titolo di informazione. L'incidenza sul bilancio della proposta è già inclusa nella proposta della Commissione di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Modalità di monitoraggio, valutazione e comunicazione**

Sono state individuate opportune modalità di monitoraggio e comunicazione. L'EMSA svolgerà un ruolo importante in questo processo, in quanto l'Agenzia è responsabile dello sviluppo e del funzionamento di sistemi elettronici di dati per il trasporto marittimo, in particolare la banca dati THETIS relativa alla comunicazione dell'individuazione delle navi da ispezionare e delle ispezioni.

L'attuazione può essere controllata tramite il monitoraggio della banca dati THETIS da parte della Commissione e/o dell'EMSA per verificare che le navi siano correttamente individuate ai fini delle ispezioni, che le ispezioni siano effettuate correttamente e che i rapporti di ispezione siano inseriti nella banca dati. L'EMSA effettua inoltre cicli di visite negli Stati membri per verificare le operazioni sul campo nell'ambito del suo ruolo di sostegno alla Commissione²¹. Gli Stati membri dovranno disporre di un sistema di gestione della qualità (SGQ) per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione degli Stati membri sono adeguati al conseguimento degli obiettivi. Tale sistema dovrà essere certificato e successivamente sottoposto ad audit periodico. Gli Stati membri saranno tenuti a condividere con la Commissione/l'EMSA i risultati degli audit effettuati dall'organismo accreditato in modo che le autorità nazionali di controllo da parte dello Stato di approdo possano conservare la loro certificazione SGQ.

Dal momento che il ciclo completo di visite di attuazione dell'EMSA previste è stimato a cinque anni²², si propone che il ciclo di valutazione della direttiva sia fissato a intervalli di sette anni.

²¹ L'EMSA effettua tali visite a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1406/2002 che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima nell'ambito dei suoi compiti principali; pertanto non si prevedono costi aggiuntivi.

²² Come disposto nella metodologia dell'EMSA per le visite presso gli Stati membri, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

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

Non sono necessari documenti esplicativi in quanto la proposta mira a semplificare e chiarire il regime esistente.

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

Il considerando 11 incoraggia tutti gli Stati membri dell'UE idonei (Spagna, Grecia, Francia, Croazia, Italia e Slovenia) ad aderire al memorandum d'intesa mediterraneo sul controllo da parte dello Stato di approdo al fine di migliorare la qualità e la quantità delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo effettuate nel bacino del Mediterraneo.

L'articolo 1 del progetto di direttiva di modifica ne costituisce la parte principale e contiene modifiche a numerose disposizioni della direttiva 2009/16/CE.

Obiettivo, definizione e ambito di applicazione

Al punto 1, l'articolo 2 è modificato e l'ambito di applicazione della direttiva è parzialmente esteso per includere una serie di convenzioni internazionali nell'ambito delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo. Si tratta della convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi (convenzione BWM) e della convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti (convenzione di Nairobi), entrambe in vigore e adottate come strumenti pertinenti dal MOU di Parigi.

Al punto 2 l'ambito di applicazione è modificato in modo tale che i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri possano essere ispezionati nel quadro del PSC dagli Stati membri che intendono effettuare tali ispezioni.

Impegno di ispezione

Il punto 3 modifica l'impegno di ispezione (la cosiddetta "quota equa") e le modalità di calcolo e di rispetto di tale impegno da parte degli Stati membri. Attualmente l'impegno di ispezione si basa su una media mobile triennale di tutte le ispezioni effettuate nella regione del MOU di Parigi. Ciò significa che, quando gli Stati membri ispezionano un numero di navi notevolmente superiore a quello previsto dal loro impegno di ispezione, nel tempo ciò aumenterà cumulativamente l'impegno di ispezione per tutti gli Stati membri. Secondo l'EMSA tale aumento si attesterà all'1-2 % all'anno. La misura è intesa a far fronte a questo onere supplementare e superfluo per gli Stati membri.

I punti 4 e 5 allineano la direttiva alle modifiche del MOU di Parigi per quanto riguarda l'impegno di ispezione e consentono una maggiore flessibilità per le ispezioni mancate (per motivi operativi o di forza maggiore).

Il punto 6 modifica inoltre la direttiva per consentire una maggiore flessibilità per le ispezioni mancate e per rispettare l'impegno di ispezione.

Situazioni di forza maggiore

Il punto 7 affronta la questione della mancanza di flessibilità del regime di PSC in caso di crisi o di eventi imprevisti, come la pandemia di COVID-19. Al fine di rendere il regime più resiliente è introdotto il nuovo articolo 8 bis. La misura consente una maggiore flessibilità agli Stati membri, in quanto li autorizza a non effettuare ispezioni in casi di forza maggiore, a condizione che l'ispezione mancata sia registrata e che il motivo della mancata ispezione sia documentato.

Notifica prima dell'arrivo

I punti 8 e 10 allineano la direttiva alle modifiche del MOU di Parigi che aboliscono l'obbligo di notifica di 72 ore per le navi assoggettabili ad ispezione estesa di cui all'articolo 9 e all'allegato III; l'articolo 9 e l'allegato III sono soppressi. I punti 16 e 23 riflettono la soppressione dell'articolo 9 e dell'allegato III.

Parametri ambientali

Il punto 9 definisce i parametri ambientali che saranno presi in considerazione per stabilire il profilo di rischio della nave utilizzato per individuare le navi da ispezionare.

Ispezioni estese

Il punto 10 prevede che, a causa della loro complessità, le ispezioni estese debbano essere effettuate da più di un ispettore preposto al controllo da parte dello Stato di approdo.

Rifiuto di accesso

I punti 12 e 13 modificano la direttiva per allinearla alle modifiche adottate dal MOU di Parigi per quanto riguarda la procedura di rifiuto di accesso (divieto) e la possibilità di vietare l'accesso delle navi che figurano nelle liste grigie o bianche del MOU di Parigi (divieto a prescindere dalla bandiera), nonché le disposizioni relative alla violazione del fermo o i casi in cui la nave sottoposta a fermo non si reca presso un cantiere di riparazione concordato.

Formazione da parte dell'EMSA

Il punto 14 illustra le possibilità dell'EMSA di fornire una formazione agli Stati membri dell'UE affinché possano adempiere meglio le loro responsabilità ai sensi della direttiva, tenuto conto dell'estensione dell'ambito di applicazione del PSC e dei miglioramenti della portata e della natura della formazione.

Su tale base l'EMSA (insieme agli Stati membri e al MOU di Parigi) elaborerà un nuovo programma di sviluppo e formazione professionali per gli ispettori, composto da i) un programma di competenze e ii) un programma di sviluppo professionale. Una volta che tali aspetti saranno operativi, l'Agenzia dovrebbe individuare e soddisfare nuove esigenze formative per modificare i piani di studio, i programmi e i contenuti del programma di sviluppo e formazione professionali per gli ispettori, in particolare per quanto riguarda le nuove tecnologie e in relazione agli obblighi supplementari derivanti dalle nuove convenzioni IMO.

Banca dati, condivisione delle informazioni e certificati elettronici

Il punto 15 modifica la direttiva per chiarire e fissare il termine entro il quale le notifiche di arrivo e di partenza della nave devono essere comunicate a SafeSeaNet. L'articolo 24, paragrafo 2, della direttiva impone agli Stati membri di garantire che tali dati siano "trasferiti entro un termine ragionevole alla banca dati sulle ispezioni". La direttiva sarà modificata per includere la definizione di termine ragionevole affinché la notifica degli orari effettivi di arrivo e di partenza avvenga entro tre ore. Essa prevede inoltre che tutti i rapporti di ispezione relativi al PSC siano convalidati da una persona (un altro ispettore preposto al controllo da parte dello Stato di approdo o un supervisore) diversa dall'ispettore che ha effettuato l'ispezione prima che tali rapporti siano trasferiti nella banca dati.

Il punto 16 modifica la direttiva per aggiungere un nuovo articolo che prevede e incoraggia l'uso di certificati elettronici. Questi ultimi si baserebbero su un modello comune e utilizzerebbero uno strumento di convalida e un archivio comuni a livello dell'UE, che collegherebbero l'uso dei certificati elettronici al profilo di rischio della nave. Tale misura incoraggerà il rilascio di certificati elettronici da parte degli Stati di bandiera o degli organismi riconosciuti che agiscono per loro conto (consentendo nel contempo che tali certificati continuino ad essere utilizzati nell'ambito del PSC), in quanto tali certificati elettronici assegneranno un punteggio (mediante l'aggiunta di un parametro al profilo di rischio della nave) in base al quale una nave sarà considerata a basso rischio e quindi meno soggetta alle ispezioni di PSC.

Sistema di gestione della qualità

Il punto 18 modifica la direttiva per imporre agli Stati membri di sviluppare e applicare un sistema di gestione della qualità (SGQ) per le attività relative al PSC svolte dalle rispettive amministrazioni marittime. Ciò dovrebbe consentire alle amministrazioni di stare al passo con le crescenti complessità ed esigenze delle ispezioni di PSC, in modo da permettere un migliore controllo della qualità e la segnalazione di problemi come quelli relativi all'assegnazione delle risorse. La disposizione si applicherà a tutti gli Stati di approdo che non dispongono già di un SGQ certificato esternamente per le loro operazioni relative al PSC.

Atti delegati

Il punto 19 stabilisce che alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per aggiornare l'elenco delle convenzioni di cui all'articolo 2, punto 1, se tali convenzioni sono state adottate come strumento pertinente dal MOU di Parigi, nonché di modificare l'allegato VI al fine di integrare e/o aggiornare l'elenco delle procedure e degli orientamenti relativi al controllo da parte dello Stato di approdo adottato dal MOU di Parigi.

Competenze in materia di modifiche

Il punto 20 stabilisce che qualsiasi aggiornamento degli strumenti pertinenti dell'IMO elencati all'articolo 2, punto 1, è soggetto alla clausola standard di non regressione. Ciò significa che, se vi sono cambiamenti a livello internazionale, le norme dello strumento dell'UE sono mantenute perlomeno al livello attuale.

Modalità di applicazione

Il punto 21 stabilisce che, nell'adottare atti di esecuzione, la Commissione tiene conto in modo specifico del ruolo e delle competenze del MOU di Parigi e che tali atti prendono in considerazione le competenze e l'esperienza acquisite con il sistema di ispezioni nell'Unione.

Revisione dell'attuazione

Il punto 22 prevede che dopo 10 anni dall'adozione della direttiva modificata la Commissione elabori una revisione dell'attuazione della stessa. Ciò tiene conto del tempo necessario per il recepimento e del fatto che un ciclo di visite di riesame dell'EMSA negli Stati membri richiede generalmente non meno di cinque anni.

Profilo di rischio della nave — Certificati e documenti

I punti 23 e 24 modificano gli allegati I e II relativi al profilo di rischio della nave. Il profilo di rischio della nave è modificato per tener conto delle modifiche già concordate in linea di principio dal MOU di Parigi. Tra queste figurano i) i punti di ponderazione applicati a determinati tipi di navi e ii) il sistema di audit IMO, che cessa di essere un sistema volontario ed è sostituito da un fattore di ponderazione per tenere conto dell'eventuale ratifica delle convenzioni internazionali da parte dello Stato di bandiera.

Il profilo di rischio della nave è modificato anche per le navi da carico e passeggeri di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate (considerate le più inquinanti), per le quali il profilo di rischio della nave terrà conto dell'indicatore dell'intensità di carbonio dell'IMO. Per tutte le navi assoggettabili al controllo da parte dello Stato di approdo la revisione adegua il fattore di ponderazione in modo da attribuire maggiore importanza alle carenze connesse all'ambiente (ai sensi della convenzione MARPOL, della convenzione per la gestione delle acque di zavorra e della convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi) registrate in riferimento alla nave in questione in occasione di precedenti ispezioni di PSC effettuate nella regione del MOU di Parigi. Le carenze e i fermi registrati sono collegati solo alle convenzioni internazionali (i cosiddetti strumenti pertinenti), in modo da rendere il profilo di rischio della nave riveduto applicabile in tutta la regione del MOU di Parigi e non solo negli Stati membri dell'UE. Sarà inoltre aggiunto un parametro per incoraggiare gli Stati di bandiera delle navi assoggettabili al PSC a utilizzare certificati elettronici.

Certificati

Il punto 26 aggiorna gli elenchi dei certificati obbligatori e degli altri documenti di cui all'allegato IV da controllare durante le ispezioni, in linea con i requisiti dell'IMO precedentemente concordati nel MOU di Parigi.

Procedure e orientamenti per le ispezioni

Per consentire un sistema aggiornato e armonizzato di controllo da parte dello Stato di approdo in tutta l'Unione, il punto 26 aggiorna l'allegato VI relativo agli orientamenti sulle ispezioni e alle istruzioni da seguire durante le ispezioni previsti dal MOU di Parigi, nella loro versione aggiornata.

Rifiuto di accesso

Il punto 28 aggiorna l'allegato VIII relativo alle procedure di rifiuto di accesso (divieto) di cui all'articolo 16 per allinearle alle modifiche già concordate nel MOU di Parigi.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

(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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²³,

visto il parere del Comitato delle regioni²⁴,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵ stabilisce norme relative al sistema delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo, in base alle quali le navi assoggettabili che fanno scalo nei porti dell'Unione sono ispezionate per verificare se la competenza dell'equipaggio a bordo e le condizioni della nave e delle relative dotazioni sono conformi ai requisiti stabiliti dalle convenzioni internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare e sulla protezione dell'ambiente marino.
- (2) La direttiva 2009/16/CE si basa sulla struttura intergovernativa volontaria preesistente prevista dal memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo da parte dello Stato di approdo (MOU di Parigi) e sui concetti di ripartizione dell'onere di ispezione, individuazione delle navi da assoggettare ad ispezione sulla base del rischio, ispezioni armonizzate e condivisione dei risultati delle ispezioni.
- (3) Dall'entrata in vigore della direttiva 2009/16/CE si sono verificati cambiamenti nel contesto normativo internazionale (in particolare nel MOU di Parigi e nell'Organizzazione marittima internazionale) e sviluppi tecnologici. È opportuno tenere conto di tali modifiche nonché dell'esperienza acquisita con l'attuazione della direttiva 2009/16/CE.
- (4) Dal 2011 sono entrate in vigore e sono state ratificate dagli Stati membri diverse convenzioni internazionali. Si tratta della convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi (convenzione BWM) e della convenzione internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti (convenzione di Nairobi). Esse dovrebbero pertanto essere incluse nell'elenco delle convenzioni contemplate dalla direttiva 2009/16/CE,

²³ GU C del , pag. .

²⁴ GU C del , pag. .

²⁵ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

per consentirne l'applicazione nell'ambito del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo.

- (5) Per consentire un sistema aggiornato e armonizzato di controllo da parte dello Stato di approdo, è necessario disporre di un modo più rapido per aggiornare l'elenco delle convenzioni internazionali applicate dallo Stato di approdo senza che sia necessario modificare l'intera direttiva. Pertanto, una volta entrata in vigore una convenzione internazionale (ossia quando questa ha raggiunto un livello di ratifica concordato) e a seguito della sua adozione da parte dei membri del MOU di Parigi come strumento pertinente, la Commissione dovrebbe aggiornare l'elenco delle convenzioni contenuto nella direttiva.
- (6) A causa delle dimensioni ridotte, la maggior parte dei pescherecci dell'UE opera in acque territoriali e non è assoggettabile ad ispezione nei porti stranieri. Ciò significa che la probabilità di operare in acque internazionali e di fare scalo in porti diversi da quelli del paese in cui sono registrati, con conseguente assoggettamento al PSC, riguarda in genere soltanto i pescherecci più grandi, di lunghezza superiore a 24 metri, (che sono anche i pescherecci maggiormente soggetti alle convenzioni internazionali). Dato che le convenzioni internazionali applicabili ai pescherecci più grandi sono perlopiù diverse da quelle attualmente applicate attraverso il controllo da parte dello Stato di approdo e per evitare effetti di ricaduta indesiderati sull'attuale sistema di controllo da parte dello Stato di approdo, si propone un sistema parallelo di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci.
- (7) Tuttavia, a causa dei modelli di pesca, tali pescherecci più grandi non fanno scalo in tutti gli Stati membri dell'UE. Si propone pertanto un sistema volontario per gli Stati membri dell'UE che desiderano effettuare tali ispezioni, distinto dall'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo, al fine di consentire flessibilità nelle modalità di elaborazione delle norme in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Questo sistema di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri può pertanto essere sviluppato in modo organico dagli Stati membri, dal MOU di Parigi e dalla Commissione.
- (8) Il meccanismo della quota equa prevede una ripartizione dell'onere delle ispezioni tra gli Stati membri del MOU di Parigi. A ciascuno Stato membro è assegnato un certo numero di ispezioni (ossia il suo impegno di ispezione o la sua "quota equa") da effettuare ogni anno. L'assoggettabilità a ispezione è determinata principalmente dal tempo trascorso dall'ultima ispezione. Mentre le navi di priorità II possono essere ispezionate, le navi di priorità I devono essere ispezionate.
- (9) Gli Stati membri sono autorizzati a non effettuare un certo numero di ispezioni "prioritarie", pur continuando ad assolvere il loro impegno di ispezione. Tuttavia per alcuni Stati membri il numero di scali che si verificano effettivamente in un determinato anno può essere superiore o inferiore all'impegno di ispezione assegnato. Un metodo alternativo di conformità all'obbligo della quota equa per questi Stati membri (in sovraccarico o sottocarico) è risultato scarsamente flessibile ed è pertanto necessario allineare le disposizioni in questione alle disposizioni del MOU Parigi riveduto.
- (10) Gli Stati membri sono altresì autorizzati a rinviare le ispezioni delle navi in determinate circostanze, a condizione che la nave sia ispezionata nel successivo porto di scalo o entro 15 giorni; tale possibilità è stata modificata in modo che sia disponibile a tutti gli Stati membri. Alcune categorie di navi che si ritiene presentino un rischio più elevato e che sono pertanto assoggettabili ad ispezione estesa sono tenute a notificare l'ora prevista per l'arrivo in porto 72 ore prima del loro arrivo. Tuttavia dopo diversi anni si è concluso che tale obbligo era troppo oneroso per gli operatori e non apportava alcun valore aggiunto, in quanto le autorità nazionali

disponevano già delle informazioni richieste, più agevolmente disponibili nella banca dati THETIS. Su tale base il MOU di Parigi ha abolito tale obbligo di notifica preliminare all'arrivo, per cui la direttiva 2009/16/CE dovrebbe essere allineata di conseguenza.

- (11) Nell'ultimo decennio e nonostante l'aumento del numero di navi che fanno scalo nei porti dell'UE, anche nell'ambito del trasporto marittimo a corto raggio di merci tra i principali porti degli Stati membri dell'UE e i porti situati nell'Europa geografica o in paesi non europei del Mediterraneo e del Mar Nero, il profilo di sicurezza delle navi che fanno scalo nei porti dell'UE è notevolmente migliorato. Le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sono sempre più utilizzate per applicare la legislazione ambientale, ad esempio in relazione alle emissioni di zolfo o alla demolizione sicura ed ecologica delle navi. Il pacchetto "Pronti per il 55 %" mira a ridurre del 55 % le emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE entro il 2030, aprendo la strada alla neutralità climatica entro il 2050, e il trasporto marittimo dovrebbe contribuire a questo sforzo. Tuttavia il profilo di rischio della nave elaborato prima del 2009 presentava priorità diverse e non è del tutto adeguato per concentrare l'attività ispettiva sulle navi meno efficienti dal punto di vista ambientale.
- (12) Su tale base il profilo di rischio della nave dovrebbe essere aggiornato per tenere conto delle questioni ambientali, attribuendo maggiore importanza alle prestazioni ambientali, compresa l'intensità di carbonio operativa delle navi ispezionate, nonché alle carenze e ai fermi ambientali.
- (13) La digitalizzazione è un aspetto essenziale dei progressi tecnologici nel settore della raccolta e della comunicazione dei dati, al fine di contribuire alla riduzione dei costi e a un uso efficiente delle risorse umane. Il numero di navi attualmente in possesso di certificati elettronici è in crescita e si prevede che aumenterà. Pertanto l'efficacia del controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe essere migliorata utilizzando maggiormente i certificati elettronici per consentire ispezioni più incentrate sulle navi e meglio preparate. La diffusione e l'uso di tali certificati elettronici dovrebbero essere incentivati dalla loro inclusione nel profilo di rischio della nave.
- (14) Il controllo da parte dello Stato di approdo è diventato sempre più complesso per via dell'aggiunta di nuovi requisiti in materia di ispezioni, stabiliti dal diritto dell'UE o dall'Organizzazione marittima internazionale. È pertanto necessario garantire il miglioramento delle competenze e la riqualificazione professionale degli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo e sviluppare costantemente la loro formazione.
- (15) Le amministrazioni degli Stati di bandiera dell'Unione, in linea con la direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶, devono disporre di un sistema di gestione della qualità per aiutare gli Stati membri a migliorare ulteriormente le loro prestazioni in quanto Stati di bandiera e garantire condizioni di parità tra le amministrazioni. Un obbligo analogo per le attività di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe consentire agli Stati membri di certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione degli Stati membri sono adeguati a conseguire gli obiettivi, nonché di individuare problemi di sistema, ad esempio nell'assegnazione delle risorse o del personale, prima che questi diventino più complessi.
- (16) Al fine di consentire un'applicazione aggiornata delle disposizioni della presente direttiva per permettere agli Stati membri di adempiere ai loro obblighi ai sensi del diritto internazionale in conformità della direttiva, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti

²⁶ Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132).

conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'aggiornamento delle convenzioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE e la modifica dell'elenco delle procedure e degli orientamenti relativi al controllo da parte dello Stato di approdo adottato dal MOU di Parigi. 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 2016²⁷. 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) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione delle disposizioni della direttiva 2009/16/CE relative all'elenco delle convenzioni che rientrano nel suo ambito di applicazione, al regime volontario di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri, alle condizioni per l'applicazione dell'allegato VII sull'ispezione estesa, all'insieme uniforme di orientamenti e procedure in materia di sicurezza, nonché agli obblighi relativi ai certificati elettronici. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸.
- (18) Al fine di migliorare la qualità delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo nelle aree marine vicine all'UE, tutti gli Stati membri ammissibili sono incoraggiati ad aderire al memorandum d'intesa del Mediterraneo sul controllo da parte dello Stato di approdo (Med MOU).
- (19) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite negli Stati membri effettuate dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per monitorare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE entro [dieci anni dalla sua data di applicazione di cui all'articolo XX] e riferire al riguardo al Parlamento europeo e al Consiglio. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per tale valutazione.
- (20) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per via della natura internazionale del trasporto marittimo ma, a motivo degli effetti di rete provocati dall'azione congiunta degli Stati membri, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (21) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE,

²⁷ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

²⁸ 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).

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 2 è così modificato:
 - a) al punto 1 sono aggiunte le seguenti lettere i) e m):
 - "l) convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi (convenzione BWM);
 - m) convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti (convenzione di Nairobi)";
 - b) il punto 3 è soppresso;
- 2) l'articolo 3 è così modificato:
 - a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva i pescherecci di lunghezza fuori tutto inferiore a 24 metri, le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, le imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi di Stato usate per scopi non commerciali e le imbarcazioni da diporto che non si dedicano ad operazioni commerciali.";
 - b) è aggiunto il seguente paragrafo 4 bis:

"4 bis. Gli Stati membri possono effettuare ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sui pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le modalità di tale regime specifico di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.";
- 3) all'articolo 5 è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. Le ispezioni delle navi di priorità II effettuate dagli Stati membri quando il loro impegno di ispezione annuale è stato superato di oltre il 150 % non sono prese in considerazione nel calcolo dell'impegno di ispezione annuale degli Stati membri parti del MOU di Parigi.";
- 4) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione

Uno Stato membro che non adempie all'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), rispetta il proprio impegno conformemente a tale norma se le mancate ispezioni non superano il 10 % del totale delle navi di priorità I che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi, indipendentemente dal loro profilo di rischio.

Nonostante le percentuali di mancate ispezioni di cui al primo comma, gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno dell'Unione.

Nonostante le percentuali di mancate ispezioni di cui al primo comma, per le navi di priorità I che fanno scalo in ancoraggi, gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi con un profilo di rischio elevato che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno dell'Unione.";

5) all'articolo 7, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Si considera che uno Stato membro in cui il totale delle navi di priorità I e II che vi hanno fatto scalo è inferiore al 150 % della quota di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti il proprio impegno annuale di ispezione se tale Stato membro effettua le ispezioni su due terzi del totale delle navi di priorità I e II che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi.";

6) all'articolo 8, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

1. Uno Stato membro può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I o di priorità II nelle seguenti circostanze:

- a) quando l'ispezione può essere effettuata al successivo scalo della nave nel medesimo Stato membro, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto dell'Unione o della regione del MOU di Parigi e che il rinvio non sia superiore a quindici giorni; oppure
- b) quando l'ispezione può essere effettuata in un altro porto di scalo della Comunità o della regione del MOU di Parigi entro quindici giorni, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di eseguire l'ispezione stessa.

2. L'ispezione di una nave di priorità I o di priorità II non effettuata per motivi operativi non è conteggiata come ispezione mancata, purché il motivo per cui non è stata effettuata sia registrato nella banca dati sulle ispezioni e ricorrano le seguenti circostanze eccezionali:

- a) l'autorità competente ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino; oppure
- b) la nave fa scalo soltanto di notte (ai sensi dell'articolo 2, punto 10). In tal caso gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, se necessario, le navi che fanno regolarmente scalo di notte siano ispezionate.";

7) è inserito il seguente articolo 8 bis:

"Articolo 8 bis

Forza maggiore

La mancata esecuzione di un'ispezione per cause di forza maggiore non è considerata un'ispezione mancata, a condizione che la mancata ispezione e i motivi della sua mancata esecuzione siano documentati e registrati nella banca dati sulle ispezioni.";

8) l'articolo 9 è soppresso;

9) all'articolo 10, paragrafo 2, è aggiunto il testo seguente:

"c) parametri ambientali

i parametri ambientali si basano sull'indicatore di intensità di carbonio della nave e sul numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" e alla convenzione di Nairobi, conformemente all'allegato I, parte I, punto 3, e all'allegato II.";

10) all'articolo 14, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Un'ispezione estesa è effettuata da almeno due ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo. La portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione dell'allegato VII. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.";

11) all'articolo 14 bis, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. L'articolo 11, lettera a), e l'articolo 14 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.";

12) l'articolo 16 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- "1. Uno Stato membro rifiuta l'accesso ai propri porti e ancoraggi a tutte le navi che:
- battono la bandiera di uno Stato che rientra nell'elenco relativo a un livello di prestazione basso adottato conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicato ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei 36 mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure
 - battono la bandiera di uno Stato che rientra nell'elenco relativo a un livello di prestazione elevato o medio, adottato conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicato ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei 24 mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

Il primo comma del presente articolo non si applica alle situazioni di cui all'articolo 21, paragrafo 6.

Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno dell'Unione determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato dopo un periodo di 24 mesi dalla sua emanazione e soltanto se:

- a) i certificati obbligatori e di classificazione della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹;
- b) la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato I, parte I, punto 1, e se
- sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 9.

Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel presente paragrafo, dopo un periodo di 24 mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione.";

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Ogni fermo successivo di una nave battente bandiera di uno Stato figurante nell'elenco relativo a un livello di prestazione medio o scarso, pubblicato nella relazione annuale del MOU di Parigi, in un porto o ancoraggio all'interno dell'Unione dopo il terzo rifiuto di accesso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione.";

d) è inserito il seguente paragrafo 4 bis:

"4 bis. Se una nave battente bandiera di uno Stato che figura nell'elenco relativo a un livello di prestazione elevato è sottoposta a fermo in un porto o ancoraggio dopo il terzo o successivo rifiuto di accesso e, al momento della prima interfaccia nave/porto successiva in un porto dell'UE, i certificati obbligatori e di classificazione della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 e si dimostra che la società di classificazione ha effettuato una visita a bordo prima del rilascio di tali certificati, alla nave è negato l'accesso a qualsiasi porto o ancoraggio per un periodo di 24 mesi.

Se al momento della prima interfaccia nave/porto i certificati obbligatori o di classificazione non sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009, alla nave è negato in modo permanente l'accesso a qualsiasi porto e ancoraggio.";

13) all'articolo 21, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Gli Stati membri provvedono affinché sia rifiutato l'accesso a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione alle navi di cui al paragrafo 1 che prendono il mare:

- a) senza rispettare le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato membro del porto di ispezione; oppure
- b) che non ottemperano agli obblighi applicabili delle convenzioni non recandosi nel cantiere navale previsto.

Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato dopo un periodo di 12 mesi. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa applicabile a decorrere dalla data della sua emissione.

²⁹ 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).

Siffatto rifiuto rimane in vigore finché il proprietario o l'operatore non dimostri sufficientemente all'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze che la nave è perfettamente conforme ai pertinenti obblighi stabiliti dalle convenzioni.";

14) all'articolo 22, il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

"7. In cooperazione con gli Stati membri e tenendo conto delle competenze e dell'esperienza acquisite nell'Unione e nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione elabora un programma di sviluppo e formazione professionali per gli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo. Il programma di formazione tiene conto dell'estensione dell'ambito di applicazione del controllo da parte dello Stato di approdo nonché dei miglioramenti della portata e delle forme della formazione.

In cooperazione con gli Stati membri la Commissione individua e soddisfa costantemente le nuove esigenze di formazione per modificare i piani di studio, i programmi e i contenuti del programma di sviluppo e di formazione professionali per gli ispettori, in particolare per quanto riguarda le nuove tecnologie e in relazione agli obblighi supplementari derivanti dagli strumenti pertinenti.";

15) l'articolo 24 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire che le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e sull'ora effettiva di partenza di ogni nave che fa scalo nei loro porti e ancoraggi siano trasferite entro tre ore dalla partenza, insieme a un identificatore del porto in questione, alla banca dati sulle ispezioni tramite il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi "SafeSeaNet", di cui all'articolo 3, lettera s), della direttiva 2002/59/CE. Dopo aver trasferito tali informazioni alla banca dati sulle ispezioni tramite SafeSeaNet, gli Stati membri sono esentati dalla fornitura di dati ai sensi del punto 1.2 e del punto 2, lettere a) e b), dell'allegato XIV della presente direttiva.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Gli Stati membri provvedono a trasferire nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato.

Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni. Il rapporto di ispezione è convalidato prima del suo trasferimento nella banca dati da un ispettore preposto al controllo da parte dello Stato di approdo che non faceva parte del gruppo che ha effettuato l'ispezione.";

16) è inserito il seguente articolo 24 bis:

"Articolo 24 bis

Certificati elettronici

1. La Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati membri, adotta atti di esecuzione che stabiliscono le specifiche funzionali e tecniche per un'interfaccia armonizzata delle dichiarazioni, uno strumento di convalida e un archivio/una banca dati centrale per le versioni

elettroniche dei certificati elencati nell'allegato IV e di cui all'articolo 13, paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.";

2. Gli Stati membri possono utilizzare l'interfaccia armonizzata delle dichiarazioni, lo strumento di convalida e l'archivio/la banca dati centrale per le versioni elettroniche dei certificati al fine di agevolare la transizione dei loro registri navali verso i certificati elettronici.

3. Se lo Stato di bandiera della nave rilascia tali certificati elettronici, ciò deve figurare nel profilo di rischio della nave di cui agli allegati I e II.

4. Lo Stato membro è responsabile della presentazione degli elementi di dati, conformemente agli obblighi giuridici e tecnici applicabili. Lo Stato membro rimane responsabile dei dati e della validità delle informazioni e dei certificati, nonché dell'aggiornamento di qualsiasi informazione che abbia subito variazioni dopo l'invio alla banca dati centrale."

17) L'articolo 25 è sostituito dal seguente:

"Articolo 25

Scambio di informazioni e cooperazione

Ciascuno Stato membro provvede affinché le sue autorità o i suoi enti portuali e gli altri organismi e autorità pertinenti forniscano all'autorità competente per il controllo da parte dello Stato di approdo i seguenti tipi di informazioni in loro possesso:

- a) informazioni relative alle navi che hanno omesso di notificare informazioni conformemente al disposto della presente direttiva, della direttiva 2002/59/CE e della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰, nonché, se del caso, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali,
- b) informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta,
- c) informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso o che sono state espulse da un porto per motivi di sicurezza,
informazioni su anomalie apparenti conformemente all'articolo 23."

18) L'articolo 30 è sostituito dal seguente:

"Articolo 30

Monitoraggio dell'osservanza delle norme e della prestazione degli Stati membri

Al fine di assicurare un'efficace applicazione della presente direttiva e monitorare il funzionamento globale del regime dell'Unione di controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), punto i), del regolamento (CE) n. 1406/2002, la Commissione raccoglie le informazioni necessarie ed effettua visite presso gli Stati membri.

³⁰ Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).

Ciascuno Stato membro sviluppa, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle attività dell'amministrazione in quanto Stato di approdo. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili."

- 19) L'articolo 30 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 30 bis

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 30 ter, di modificare l'articolo 2, punto 1, per aggiornare l'elenco delle convenzioni di cui all'articolo 2, punto 1, una volta che tali convenzioni sono state adottate come strumento pertinente dal MOU di Parigi e di modificare l'allegato VI al fine di integrare e/o aggiornare l'elenco delle procedure e degli orientamenti relativi al controllo da parte dello Stato di approdo adottati dal MOU di Parigi e stabiliti in tale allegato."

- 20) All'articolo 31 è inserito il testo seguente:

"4. Le modifiche degli strumenti pertinenti di cui all'articolo 2, punto 1, possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002."

- 21) L'articolo 33 è sostituito dal seguente:

"Articolo 33

Modalità di applicazione

Nello stabilire le modalità di attuazione di cui all'articolo 2, punto 2, all'articolo 3, paragrafo 4, lettera a), all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 3, all'articolo 18 bis, paragrafo 7, all'articolo 23, paragrafo 5, all'articolo 24 bis, paragrafo 6 e all'articolo 27 secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 2, la Commissione fa particolare attenzione a che dette modalità tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basandosi sulle competenze maturate nell'ambito del MOU di Parigi."

- 22) L'articolo 35 è sostituito dal seguente:

"Articolo 35

Revisione dell'attuazione

La Commissione, entro il [OP: inserire la data: dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica], presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sul rispetto della presente direttiva."

- 23) L'allegato I è modificato conformemente all'allegato I della presente direttiva.

- 24) L'allegato II è sostituito dal testo di cui all'allegato II della presente direttiva.

- 25) L'allegato III è soppresso.

- 26) L'allegato IV è sostituito dal testo di cui all'allegato III della presente direttiva.

- 27) L'allegato V è sostituito dal testo di cui all'allegato IV della presente direttiva.

28) L'allegato VIII è sostituito dal testo di cui all'allegato V della presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il *[OP: inserire la data: un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]*, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

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

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEMA FINANZIARIA LEGISLATIVA "AGENZIE"

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

1.2. Settore/settori interessati

Mobilità e trasporti – Sicurezza marittima

1.3. La proposta riguarda

- una nuova azione
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria³¹
- la proroga di un'azione esistente
- la fusione di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

L'obiettivo generale della modifica della direttiva 2009/16/CE è mantenere condizioni di parità ed evitare distorsioni del mercato, garantire elevati livelli di sicurezza marittima e assicurare la prevenzione dell'inquinamento marittimo. La revisione contribuisce inoltre all'obiettivo di sviluppo sostenibile (OSS) 3 ("Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età") e all'OSS 14 ("Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile").

1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici della revisione sono i seguenti:

- allineare la legislazione dell'UE alle nuove norme e procedure internazionali, a livello di IMO/ILO o del MOU di Parigi;
- proteggere i pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente;
- garantire una maggiore diffusione delle soluzioni digitali;
- garantire un approccio efficiente e armonizzato nello svolgimento delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo.

³¹ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

La proposta dovrebbe garantire un livello di sicurezza armonizzato ed elevato di controllo da parte dello Stato di approdo in tutta l'Unione e introdurre un sistema digitalizzato per aumentare l'efficienza delle ispezioni grazie a una migliore individuazione dei rischi delle navi, a una migliore preparazione delle ispezioni e a uno scambio più agevole e rapido delle informazioni pertinenti. Essa dovrebbe altresì aumentare l'importanza attribuita agli aspetti ambientali del controllo da parte dello Stato di approdo.

La proposta dovrebbe anche aumentare la protezione dei pescherecci, dei loro equipaggi e dell'ambiente riducendo il numero di perdite di vite umane e di feriti gravi, nonché la quantità di olio combustibile per uso navale disperso in mare.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati.

L'efficacia della direttiva proposta per quanto riguarda l'obiettivo specifico 1 sarà determinata sulla base dell'analisi orizzontale effettuata dall'EMSA e delle discussioni nell'ambito di seminari.

L'efficacia della direttiva proposta per quanto riguarda l'obiettivo specifico 2 sarà determinata sulla base del numero di ispezioni di pescherecci più grandi (di lunghezza superiore a 24 metri) e dei rapporti inseriti nella banca dati THETIS relativa alla comunicazione dell'individuazione delle navi da ispezionare e delle ispezioni, nonché del numero di carenze e/o fermi registrati con riferimento alle navi di questo tipo che fanno scalo nei porti dell'UE.

L'efficacia della direttiva proposta per quanto riguarda l'obiettivo specifico 3 sarà determinata sulla base delle informazioni caricate su THETIS. Il numero di certificati elettronici caricati dagli Stati di bandiera nello strumento di convalida e nell'archivio centrale dell'EMSA, nonché il numero di ispezioni in cui sono impiegati certificati elettronici.

Per quanto riguarda l'obiettivo specifico 4, l'efficacia della direttiva proposta sarà determinata sulla base dei risultati degli audit annuali del sistema di gestione della qualità che saranno condivisi con la Commissione, del numero di ispezioni effettuate da più di un ispettore, del numero di rapporti di ispezione convalidati da una persona diversa dall'ispettore che effettua l'ispezione e del numero di procedure di infrazione nei prossimi anni.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

L'EMSA sarà tenuta a organizzare la formazione per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo (*Port State Control Officers, PSCO*) in relazione ai pescherecci di grandi dimensioni, con particolare attenzione ai pertinenti orientamenti dell'UE, e a realizzare i corsi corrispondenti. L'EMSA dovrà anche sviluppare un modulo THETIS per i pescherecci e un programma comune per il controllo dei pescherecci da parte dello Stato di approdo che contemplerà tutte le istruzioni e gli orientamenti pertinenti.

L'EMSA sarà tenuta a organizzare la formazione per i PSCO in relazione all'uso di certificati obbligatori elettronici e dovrà sviluppare uno strumento di convalida e un archivio.

L'EMSA sarà tenuta a sviluppare strumenti di formazione/sviluppo di capacità potenziati per i PSCO sulle nuove tecnologie, compresi, tra gli altri, i combustibili rinnovabili e a basse

emissioni di carbonio, che sono particolarmente pertinenti in vista del pacchetto "Pronti per il 55 %", e l'automazione, potenziando gli strumenti di formazione online dell'EMSA e assumendo esperti.

Entro il 2025 saranno necessari due ETP per sostenere i compiti dell'EMSA nello sviluppo degli strumenti.

- 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante)

L'azione dell'UE nel settore della sicurezza marittima garantisce un'applicazione armonizzata delle norme di sicurezza e ambientali e riduce qualsiasi vantaggio competitivo disincentivando i proprietari di navi e/o gli Stati di bandiera che potrebbero tentare di ottenere tale vantaggio non attenendosi rigorosamente alle disposizioni e alle norme stabilite nelle convenzioni internazionali. Mediante il loro recepimento nella legislazione europea, le procedure e gli strumenti del MOU diventano impugnabili dinanzi alla Corte di giustizia europea e ciò ne garantisce l'applicazione uniforme nell'Unione.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post)

Un intervento a livello dell'UE ha prodotto vantaggi che non sarebbero stati possibili a livello solo nazionale, dell'IMO o del MOU di Parigi. L'UE ha aggiunto valore all'intervento nel settore, in termini di efficacia, efficienza e sinergie apportate. La direttiva allinea la legislazione dell'UE al regolamento IMO e sta portando a una comunicazione armonizzata in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Per quanto riguarda i pescherecci più grandi, l'esempio del MOU di Parigi e della direttiva per quanto attiene alle navi da trasporto commerciale dimostra che solo procedure armonizzate e criteri comuni per il PSC di tali navi possono far fronte alla questione. Il mancato adeguamento della direttiva eliminerebbe i benefici sinergici derivanti dalla sua attuazione.

- 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

Dalle conclusioni della valutazione ex post REFIT e del vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo effettuati nel 2018 è emerso che la direttiva PSC apporta un valore aggiunto combinando un quadro di controllo relativo al PSC con un meccanismo giuridico di applicazione al fine di garantire un'attuazione corretta e coerente negli Stati membri. Ciò ha determinato una pressione verso l'ottenimento di risultati positivi e il miglioramento continuo e, di conseguenza, verso una migliore assegnazione delle risorse per il PSC a livello di Stati membri. In base alle conclusioni della valutazione, la direttiva PSC ha contribuito agli obiettivi previsti di migliorare la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento e di garantire migliori condizioni di vita e di lavoro a bordo.

L'assistenza dell'EMSA ha sostenuto in misura significativa il regime di PSC a livello dell'UE. Nella valutazione si è evidenziata l'importanza della banca dati THETIS. Oltre due terzi degli Stati membri dell'UE/SEE che effettuano ispezioni di PSC utilizzano esclusivamente THETIS per stabilire quali navi sottoporre a ispezione. Anche il ruolo dell'EMSA nella gestione e nell'aggiornamento di THETIS, nonché la formazione degli ispettori da parte dell'Agenzia per armonizzare le ispezioni di attuazione in tutta la regione del MOU di Parigi, sono risultati

molto importanti. Analogamente il vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo ha evidenziato una serie di possibili miglioramenti per quanto riguarda il PSC.

I risultati della valutazione ex post sono indicati nella valutazione d'impatto che accompagna la presente iniziativa, sintetizzata nell'allegato 5.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

La revisione proposta è un risultato fondamentale della comunicazione della Commissione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che definisce la visione dell'UE per il sistema dei trasporti del futuro. Nella strategia si annunciava che nel 2021 la Commissione intendeva avviare una revisione approfondita della legislazione in vigore in materia di responsabilità dello Stato di bandiera, controllo da parte dello Stato di approdo e inchieste sugli incidenti (nell'ambito dell'iniziativa faro 10: rafforzare la sicurezza dei trasporti).

La revisione proposta creerà sinergie con altri elementi del quadro normativo dell'UE, in particolare la direttiva 2009/18/CE relativa alle inchieste sugli incidenti e la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

La proposta è compatibile con l'attuale quadro finanziario pluriennale, anche se richiederà una riprogrammazione all'interno della rubrica 1 per quanto riguarda il contributo annuale all'EMSA (compensazione di bilancio mediante una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito del CEF Trasporti (02 03 01)). L'incidenza sul bilancio dell'attuale proposta è già inclusa nel bilancio della proposta della Commissione di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

L'incidenza sul bilancio della presente iniziativa si riferisce alle risorse supplementari necessarie per il maggiore ruolo dell'EMSA nell'agevolare i PSCO (vale a dire, in relazione ai pescherecci di grandi dimensioni, organizzare attività di formazione e sviluppare un modulo THETIS e un programma di studio comune; in relazione ai certificati elettronici, sviluppare uno strumento di convalida e un archivio e strumenti di formazione/sviluppo di capacità rafforzati sulle nuove tecnologie, compresi, tra gli altri, i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e l'automazione) nell'ambito della proposta di direttiva. Si tratta di nuovi compiti per l'EMSA che diventeranno permanenti, mentre quelli esistenti non diminuiranno né saranno parzialmente eliminati. Il fabbisogno supplementare di risorse umane non può essere soddisfatto mediante riassegnazione, mentre il fabbisogno di bilancio supplementare sarà soddisfatto mediante la compensazione con programmi esistenti gestiti dalla DG MOVE nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale.

L'aumento degli stanziamenti per l'EMSA sarà bilanciato da una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito dell'MCE per i trasporti (02 03 01). L'incidenza sul bilancio dell'attuale proposta è già inclusa nel bilancio della proposta della Commissione di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

durata limitata

- Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA

Durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA, [n.d.],
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti³²

Gestione diretta a opera della Commissione mediante

- agenzie esecutive

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- alle persone incaricate di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V TUE e indicate nel pertinente atto di base.

Osservazioni

La gestione della proposta di direttiva sarà effettuata nel complesso dai servizi della Commissione assistiti, se del caso, dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Gli Stati membri saranno tenuti a recepire le disposizioni della direttiva entro il rispettivo termine.

³² Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

La Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione della direttiva proposta e della presentazione di relazioni al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione e alla conformità degli Stati membri.

La Commissione dispone di uno strumento quasi in tempo reale per monitorare l'attuazione delle disposizioni della direttiva negli Stati membri e da parte degli Stati membri, in quanto i risultati delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo devono essere caricati nella banca dati THETIS entro 72 ore dall'ispezione. La Commissione e/o l'EMSA possono quindi monitorare la banca dati THETIS per verificare che le ispezioni siano effettuate come prescritto e che i rapporti siano caricati nella banca dati. Tali indicatori saranno monitorati anche per le ispezioni effettuate a bordo di pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri dagli Stati membri che effettuano tali ispezioni.

La Commissione e/o l'EMSA possono monitorare efficacemente i progressi degli Stati membri su base settimanale e gli Stati membri sanno di essere soggetti a monitoraggio se una misura diventa obbligatoria. In tal caso la Commissione può intervenire rapidamente per ovviare a eventuali carenze, anche mediante un sostegno tecnico o una formazione supplementare da parte dell'EMSA o l'avvio di una procedura di infrazione da parte della Commissione.

L'EMSA, per conto della Commissione, effettua anche visite negli Stati membri per verificare le operazioni sul campo.

Gli Stati membri dovranno disporre di un sistema di gestione della qualità (SGQ) per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione degli Stati membri sono adeguati al conseguimento degli obiettivi. Tale sistema dovrà essere certificato e successivamente sottoposto ad audit ogni cinque anni. Gli Stati membri dovranno condividere con la Commissione e/o con l'EMSA i risultati degli audit effettuati dall'organismo accreditato in modo che le amministrazioni del PSC conservino la propria certificazione SGQ.

L'EMSA effettuerà un'analisi orizzontale, fornendo un'indicazione del funzionamento della legislazione e individuando le lacune e le misure da adottare per porvi rimedio, e riferirà alla Commissione e agli Stati membri, tra l'altro mediante dibattiti nell'ambito di seminari.

Infine dieci anni dopo la data di attuazione dell'atto legislativo, è opportuno che i servizi della Commissione effettuino una valutazione al fine di verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa sono stati raggiunti.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

La Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione della direttiva proposta e della presentazione di relazioni al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia e all'attuazione della stessa. La Commissione sarà assistita dall'EMSA, se del caso, nella fornitura dei servizi informatici e nello sviluppo degli strumenti informatici necessari ai fini delle disposizioni in materia di comunicazione, monitoraggio e verifica di cui alla direttiva

proposta, nonché nell'organizzazione di attività di formazione. Gli Stati membri saranno tenuti a recepire la direttiva nella loro legislazione nazionale entro il termine indicato nella direttiva. Le attività di esecuzione saranno svolte nell'ambito dei controlli da parte dello Stato di approdo.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

Mentre la Commissione sarà nel complesso responsabile dell'attuazione della direttiva proposta e della presentazione di relazioni al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione e alla conformità da parte degli Stati membri, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima sarà responsabile dello svolgimento della propria attività e dell'attuazione del proprio quadro di controllo interno. L'Agenzia sarà tenuta a sviluppare strumenti e moduli informatici e a fornire formazione agli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo, mentre gli Stati membri dovranno provvedere all'applicazione delle norme.

L'EMSA è nella posizione migliore per svolgere attività di comunicazione e valutazione dei compiti di conformità, in quanto si tratterà di un lavoro tecnico che richiederà una solida esperienza nella gestione dei dati nonché una comprensione approfondita di questioni tecniche complesse relative ai certificati elettronici e alla formazione.

Gli Stati membri sono nella posizione migliore per garantire l'applicazione della direttiva proposta, in particolare continuando ad applicare il controllo da parte dello Stato di approdo in modo armonizzato.

La DG MOVE effettuerà i controlli necessari in linea con la strategia di supervisione adottata nel 2017 sulle relazioni della DG con le agenzie decentrate e le imprese comuni. Nell'ambito della strategia la DG MOVE monitora gli indicatori di prestazione per l'esecuzione del bilancio, le raccomandazioni di audit e le questioni amministrative. L'Agenzia presenta una relazione semestrale. I controlli effettuati sulla supervisione dell'Agenzia e sulla gestione finanziaria e di bilancio correlata sono conformi alla strategia di controllo della DG MOVE, aggiornata nel 2022.

Le risorse supplementari messe a disposizione dell'EMSA saranno coperte dal sistema di controllo interno e di gestione dei rischi dell'Agenzia, il quale è allineato alle pertinenti norme internazionali e comprende controlli specifici per prevenire i conflitti d'interesse e garantire la protezione degli informatori.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

Ai sensi della direttiva proposta, saranno forniti finanziamenti supplementari solo all'EMSA, che dovrà sviluppare strumenti e moduli informatici e fornire formazione ai PSCO nazionali.

L'EMSA è pienamente responsabile dell'esecuzione del proprio bilancio, mentre la DG MOVE è responsabile del regolare pagamento dei contributi stabiliti dall'autorità di bilancio. Il livello di rischio di errore previsto al pagamento e alla chiusura è simile a quello legato alle sovvenzioni di bilancio concesse all'Agenzia.

I compiti aggiuntivi derivanti dalla revisione proposta non dovrebbero generare controlli supplementari specifici. Pertanto il costo del controllo per la DG MOVE (misurato rispetto al valore dei fondi gestiti) dovrebbe rimanere stabile.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio la strategia antifrode.

La direttiva proposta contiene diverse disposizioni volte specificamente a prevenire le frodi e le irregolarità. Gli Stati membri dovranno disporre di un sistema di gestione della qualità (SGQ) per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione degli Stati membri sono adeguati al conseguimento degli obiettivi. Tale sistema dovrà essere certificato e successivamente sottoposto ad audit ogni cinque anni. Gli Stati membri dovranno condividere con la Commissione e/o con l'EMSA i risultati degli audit effettuati dall'organismo accreditato in modo che le amministrazioni del PSC conservino la propria certificazione SGQ. La direttiva prevede inoltre che tutti i rapporti di ispezione relativi al PSC siano convalidati da una persona (un altro ispettore preposto al controllo da parte dello Stato di approdo o un supervisore) diversa dall'ispettore che ha effettuato l'ispezione prima di essere inseriti nella banca dati.

L'EMSA applica i principi antifrode delle agenzie decentrate dell'UE, in linea con l'approccio della Commissione. Nel marzo 2021 l'Agenzia ha adottato una strategia antifrode aggiornata, basata sulla metodologia e sugli orientamenti per la strategia antifrode presentati dall'OLAF, nonché sulla strategia antifrode della DG MOVE. La strategia fornisce un quadro che affronta le questioni della prevenzione, dell'individuazione e delle condizioni per le indagini contro le frodi a livello di Agenzia. L'EMSA adegua e migliora costantemente le proprie politiche e azioni per promuovere il massimo livello di integrità del personale, sostenere un'efficace prevenzione e individuazione dei rischi di frode e stabilire procedure adeguate per segnalare e gestire i potenziali casi di frode e i relativi risultati. Inoltre nel 2015 l'EMSA ha adottato la propria politica in materia di conflitti di interessi per il consiglio di amministrazione.

L'EMSA coopera con i servizi della Commissione sulle questioni attinenti alle frodi e alle irregolarità. La Commissione si adopererà affinché tale cooperazione prosegua e sia rafforzata.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Contributo			
	Numero	Diss./Non-diss ³³ .	di paesi EFTA ³⁴	di paesi candidati e potenziali candidati ³⁵	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
1	02 10 02	Non diss.	SÌ	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

³³ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

³⁴ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³⁵ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Contributo			
	Numero	Diss./non-diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	1	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	---	--

Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)			Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
Titolo 1 -	Impegni	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Pagamenti	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titolo 2 -	Impegni	(1a)					
	Pagamenti	(2a)					
Titolo 3 -	Impegni	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Pagamenti	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
TOTALE stanziamenti per l'EMSA	Impegni	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Pagamenti	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		TOTALE
DG: <.....>								
•Risorse umane								
•Altre spese amministrative								
TOTALE DG <.....>	Stanzamenti							

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)							
--	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Pagamenti	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti dell'EMSA

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Importi in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE		
	RISULTATI																		
	Tipo ³⁶	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ³⁷ ...																			
- Risultato																			
- Risultato																			
- Risultato																			
Totale parziale obiettivo specifico 1																			
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																			
- Risultato																			
Totale parziale obiettivo specifico 2																			
COSTO TOTALE																			

Se del caso, gli importi riflettono la somma del contributo dell'Unione all'agenzia e di altre entrate dell'agenzia (diritti e oneri).

³⁶ I risultati sono prodotti e servizi da fornire (ad es.: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruiti ecc.).

³⁷ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

3.2.3. Incidenza prevista sulle risorse umane dell'EMSA

3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale) Se del caso, gli importi riflettono la somma del contributo dell'Unione all'agenzia e di altre entrate dell'agenzia (diritti e corrispettivi).

	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
--	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------------	---------------

Agenti temporanei (gradi AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agenti temporanei (gradi AST)					
Agenti contrattuali					
Esperti nazionali distaccati					

TOTALE	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

Fabbisogno di personale (ETP):

	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
--	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------------	---------------

Agenti temporanei (gradi AD)	2	2	2	2	2
Agenti temporanei (gradi AST)					
Agenti contrattuali					
Esperti nazionali distaccati					

TOTALE	2	2	2	2	2
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

L'EMSA inizierà a predisporre le assunzioni non appena la proposta sarà adottata. I costi sono stimati sulla base dell'ipotesi che i due ETP siano assunti a partire dal 1° luglio 2025. Pertanto solo il 50 % dei costi delle risorse umane è necessario per il primo anno.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane per la DG di riferimento

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in numeri interi (o, al massimo, con un decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 e 20 01 02 02 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)							
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)³⁸							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
Linee di bilancio (specificare) ³⁹	- in sede ⁴⁰						
	- nelle delegazioni						
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE							

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione

³⁸ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

³⁹ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

⁴⁰ Principalmente per i fondi della politica di coesione dell'UE, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMP).

supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

La descrizione del calcolo dei costi per equivalente a tempo pieno deve figurare nell'allegato V, sezione 3.

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiede una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

I compiti assegnati all'EMSA richiederanno una riprogrammazione della linea di bilancio relativa al contributo annuale all'Agenzia (02 10 02) nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale. L'aumento degli stanziamenti per l'EMSA sarà bilanciato da una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito del CEF Trasporti (02 03 01) nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale. L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale⁴¹.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE degli stanziamenti cofinanziati								

⁴¹ Cfr. gli articoli 12 e 13 del regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio, del 17 dicembre 2020, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁴²				
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)
Articolo						

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

⁴² Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.