



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in
materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta riguarda una modifica della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

La direttiva 2009/18/CE (in seguito denominata "la direttiva") prevede un sistema di inchieste di sicurezza per trarre insegnamenti dagli incidenti marittimi ed evitare che si ripetano. Gli incidenti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva sono oggetto di indagini per migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino.

Nell'ambito del suo programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) e dell'agenda "Legiferare meglio", nel 2018 la Commissione ha effettuato una valutazione ex post² e un vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo³. Ne è emerso che, sebbene la direttiva abbia ampiamente conseguito i suoi obiettivi e fornito il valore aggiunto dell'UE, necessita di un aggiornamento e di qualche miglioramento. Obiettivo della revisione della direttiva è migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino. L'attuale quadro normativo dell'UE dovrebbe essere aggiornato al fine di i) mantenere, ove necessario e proporzionato, le norme UE, ii) assicurarne la corretta attuazione e iii) eliminare le eventuali sovrapposizioni di obblighi e le incoerenze tra strumenti legislativi correlati. L'obiettivo generale è fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato che aumenti il livello generale di sicurezza.

Per le navi impiegate in viaggi internazionali, inclusi quelli che collegano gli Stati membri, si applicano le convenzioni internazionali e talune norme dell'UE. L'obbligo di indagine sui sinistri marittimi o sugli incidenti di navigazione trova origine nella convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare⁴ (UNCLOS), che impone allo Stato di bandiera l'obbligo di condurre un'inchiesta.

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha successivamente elaborato il codice per le inchieste sui sinistri⁵, che prevede l'esecuzione di un'inchiesta di sicurezza sui sinistri che causano la perdita totale della nave, la perdita di una vita umana o gravi danni all'ambiente. Essa raccomanda inoltre che lo Stato di bandiera di una nave coinvolta svolga inchieste su altri sinistri e incidenti marittimi, qualora si ritenga probabile che ciò possa fornire informazioni utilizzabili per prevenire futuri incidenti.

L'azione dell'UE nel settore della sicurezza marittima integra e attua il quadro internazionale. Il recepimento delle norme dell'IMO nell'ordinamento giuridico dell'UE rende tali disposizioni impugnabili dinanzi alla Corte di giustizia europea, garantendone l'applicazione uniforme in tutta l'UE.

¹ GUL 131 del 28.5.2009, pag. 114.

² SWD(2018) 232 final.

³ SWD(2018) 228 final.

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁵ Codice degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali per le inchieste di sicurezza sui sinistri e sugli incidenti marittimi (codice per le inchieste sui sinistri).

La direttiva va oltre il codice IMO in materia di sinistri, obbligando gli Stati membri a istituire organi inquirenti indipendenti sugli incidenti e a prevedere nella loro legislazione nazionale che tali organi siano informati dei sinistri e degli incidenti marittimi⁶. Gli organi inquirenti sugli incidenti dovrebbero indagare sugli incidenti in base alla loro gravità, mentre i "sinistri marittimi molto gravi"⁷ richiedono un'indagine obbligatoria. La direttiva copre più tipi di navi rispetto al testo dell'IMO e comprende i pescherecci di lunghezza pari o superiore a 15 metri nonché, in determinate circostanze, le navi ed imbarcazioni da diporto. La direttiva prevede inoltre che si segua una metodologia comune d'indagine e specifica le condizioni per condurre inchieste parallele/congiunte. La direttiva impone agli organi inquirenti sugli incidenti di pubblicare rapporti sulle inchieste svolte (rapporti sulle inchieste di sicurezza). Essi dovrebbero inoltre notificare la Commissione su sinistri e incidenti marittimi tramite una banca dati (la piattaforma europea d'informazione europea sui sinistri marittimi, EMCIP), istituita e gestita a tal fine dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima⁸ (EMSA).

Il REFIT e il vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo del 2018 hanno sottolineato la necessità di garantire la coerenza del quadro normativo in tutti gli Stati membri e l'applicazione efficace degli obblighi internazionali in modo uniforme e armonizzato. Le lacune dell'attuale direttiva e della sua attuazione da parte degli Stati membri a causa di problemi in termini di risorse, personale e competenze sono state ampiamente segnalate come problematiche.

Oltre alla necessità di aggiornare la direttiva per tener conto dei cambiamenti giuridici, ambientali e tecnologici intervenuti nel periodo successivo alla sua adozione, è altresì necessario prendere in considerazione gli insegnamenti tratti dalla sua attuazione. Nella valutazione ex post sono state sollevate anche questioni relative alla non applicabilità dell'*acquis* sulla sicurezza marittima a una determinata categoria di navi (pescherecci) che operano nelle acque dell'UE e alle notevoli preoccupazioni in termini di sicurezza per questo tipo di nave.

In considerazione dei risultati della valutazione ex post e del vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo, e con l'obiettivo generale di migliorare la sicurezza e la protezione dell'ambiente semplificando nel contempo il quadro normativo dell'UE e aiutando gli Stati membri ad adempiere alle loro responsabilità normative a livello internazionale e dell'UE, è stata elaborata una proposta di modifica della direttiva 2009/18/CE. Gli obiettivi specifici della revisione sono i seguenti:

- la protezione dei pescherecci, dei loro equipaggi e dell'ambiente. I pescherecci più piccoli, di lunghezza inferiore a 15 metri, non rientrano nell'attuale ambito di applicazione della direttiva, il che significa che gli incidenti che comportano la perdita di vite umane e navi non sono oggetto di indagini sistematiche e armonizzate nell'Unione europea;
- chiarire le definizioni e il testo giuridico affinché gli organi inquirenti sugli incidenti degli Stati membri indaghino in modo tempestivo e armonizzato su tutti gli incidenti che devono essere oggetto di indagini;

⁶ Tale obbligo riguarda i sinistri e gli incidenti che coinvolgono navi battenti la bandiera di uno degli Stati membri; o si verificano nei mari territoriali e nelle acque interne degli Stati membri; o incidono su altri interessi rilevanti degli Stati membri. Con mare territoriale si intende una fascia di acque costiere che si estende al massimo a 12 miglia marine (22 km) dalla linea di base (solitamente la linea media di bassa marea) di uno Stato costiero. Per acque interne si intendono le acque situate all'interno della linea di base delle acque territoriali di una nazione. Le acque interne possono comprendere fiumi e canali, nonché i porti (articolo 6 della direttiva in materia di inchieste sugli incidenti).

⁷ Secondo la definizione del codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi di cui all'articolo 3, punto 2, lettera b), della direttiva in materia di inchieste sugli incidenti.

⁸ www.emsa.europa.eu.

- incrementare la capacità degli organi inquirenti sugli incidenti di condurre inchieste sugli incidenti (e riferire in merito alle stesse) in modo tempestivo, esperto e indipendente, anche per quanto riguarda le tecnologie e i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;
- aggiornare alcune definizioni e alcuni riferimenti alla legislazione dell'UE e ai regolamenti IMO pertinenti al fine di garantire chiarezza e coerenza.

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

La proposta è pienamente coerente con la direttiva 2009/16/CE⁹ relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e con la direttiva 2009/21/CE¹⁰ relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. Le tre direttive, tutte modificate contemporaneamente, devono essere coerenti tra loro e qualsiasi modifica proposta a una direttiva deve tener conto delle altre due e del più ampio contesto normativo internazionale. Gli insegnamenti tratti dalle inchieste di sicurezza e le raccomandazioni in materia di sicurezza che ne derivano possono aiutare gli Stati di bandiera e gli organismi riconosciuti che agiscono per loro conto a migliorare il profilo di sicurezza delle navi sotto la loro responsabilità.

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

La proposta fa parte del 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 di modifica e quelle relative alle altre direttive sulla sicurezza marittima fanno anch'esse parte del più ampio *acquis* sulla sicurezza marittima, con cui interagiscono in maniera significativa, il quale comprende elementi come il sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione dell'UE (SafeSeaNet)¹¹, il regolamento istitutivo dell'EMSA¹², la direttiva sulla sicurezza per le navi da pesca¹³, la legislazione dell'UE relativa agli organismi riconosciuti¹⁴, la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino¹⁵ e altre normative ambientali dell'UE¹⁶.

La presente proposta è coerente con l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE entro il 2050 di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ che istituisce il quadro dell'UE per il conseguimento della neutralità climatica, e contribuisce al conseguimento di tale obiettivo.

⁹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

¹⁰ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

¹¹ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

¹² GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

¹³ GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1.

¹⁴ Regolamento (CE) n. 391/2009 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 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).

¹⁵ GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19.

¹⁶ Come la direttiva 92/43/CEE ("direttiva Habitat"), la direttiva 2009/147/CE ("direttiva Uccelli dell'UE") e la direttiva (UE) 2019/904 ("direttiva sulla plastica monouso").

¹⁷ GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1.

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)

Poiché gli strumenti di inchiesta sugli incidenti internazionali 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 questi strumenti né alle norme dell'UE che attuano questi accordi. Anche se così non fosse, gli Stati membri, agendo individualmente, non sarebbero in grado di affrontare tutti i problemi individuati e, se lo facessero, determinerebbero una frammentazione della legislazione e una potenziale distorsione del mercato interno. Per evitare una tale frammentazione giuridica, è necessaria un'azione dell'UE.

Tutti gli Stati membri sono interessati dalla direttiva in quanto Stati di bandiera, Stati costieri o Stati titolari di interessi rilevanti.

• Proporzionalità

La proposta è stata preparata per tenere il passo con gli ultimi sviluppi internazionali e per tenere conto dei risultati degli esercizi REFIT di cui sopra. La Commissione ha inoltre effettuato una valutazione d'impatto per individuare e valutare misure alternative per conseguire gli stessi obiettivi.

L'obiettivo della proposta di modifica è migliorare la sicurezza marittima. Questo obiettivo sarà conseguito indagando sui sinistri e traendo da essi insegnamenti per evitare che incidenti analoghi si verificano in futuro. L'estensione dell'ambito di applicazione a determinati tipi di incidenti che coinvolgono pescherecci più piccoli è considerata proporzionata. I costi aggiuntivi necessari agli organi inquirenti sugli incidenti per indagare sui sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sembrano essere limitati, soprattutto se paragonati ai potenziali miglioramenti in materia di sicurezza. La modifica garantirà che l'attuale elevato livello di sicurezza non sia compromesso e dovrebbe migliorare la sicurezza nel settore della pesca.

• Scelta dell'atto giuridico

Poiché devono solo essere apportate alcune modifiche alla direttiva 2009/18/CE, la direttiva di modifica è 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

Dal vaglio di adeguatezza è emerso che gli obiettivi chiave della direttiva sono conseguiti nel complesso e restano altamente pertinenti. Senza la direttiva in materia di inchieste sugli incidenti è improbabile che sarebbero stati istituiti i 16 organi inquirenti sugli incidenti nati a partire dal 2009. Infatti prima del 2009 la maggior parte degli Stati se conduceva indagini era principalmente ai fini di un'azione penale. L'istituzione degli organi inquirenti sugli incidenti ha dato impulso allo svolgimento di inchieste sugli incidenti per motivi di sicurezza, ponendo l'accento sull'indipendenza e sullo sviluppo di raccomandazioni in materia di sicurezza ai fini della prevenzione degli incidenti. La valutazione ha inoltre concluso che la direttiva fornisce un quadro coerente per indagare sugli incidenti marittimi e

garantisce in tal modo che le inchieste sugli incidenti siano condotte in modo uniforme e armonizzato in tutta l'UE.

L'obbligatorietà della direttiva ha portato a una comunicazione armonizzata dei sinistri e degli incidenti, in quanto deve essere rispettata una serie di obblighi standard. La conclusione generale della valutazione, che ha preso in considerazione la pertinenza, l'efficacia, l'efficienza, la coerenza e il valore aggiunto dell'UE, è stata che la direttiva ha ampiamente soddisfatto le aspettative, ottenendo benefici a livello dell'UE.

Tuttavia le lacune dell'attuale quadro politico correlate a problemi in termini di risorse, personale e competenze sono state ampiamente segnalate come problematiche.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le principali attività di consultazione hanno compreso:

- tre cicli di colloqui con i rappresentanti dei principali portatori di interessi a livello dell'UE organizzati dal consulente incaricato dello studio esterno di supporto, svolti in modo intermittente da febbraio 2021 a novembre 2021, per raccogliere informazioni specifiche, in particolare per sostenere e perfezionare la definizione generale del problema e le possibili opzioni strategiche;
- un'indagine mirata tra i portatori di interessi organizzata dal consulente incaricato dello studio esterno di supporto, svoltasi da giugno a novembre 2021, per raccogliere informazioni specifiche, in particolare per perfezionare la definizione del problema, lo scenario di riferimento e, ove possibile, la valutazione d'impatto di eventuali misure strategiche;
- ulteriori attività di consultazione organizzate dalla DG MOVE e dal consulente incaricato dello studio esterno di supporto per raccogliere i pareri degli Stati membri e dei principali portatori di interessi sulle varie misure strategiche, nonché per convalidare i risultati emergenti e finali dello studio di supporto alla valutazione d'impatto volta a quantificare gli impatti. Tali attività si sono svolte durante le riunioni del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE per i trasporti marittimi (16 aprile 2021, 23 settembre 2021 e 16 dicembre 2021), del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE sulla pesca marittima (29 gennaio 2021, 8 marzo 2021 e 16 novembre 2021), del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE sui porti (19 novembre 2021), le riunioni del sistema di cooperazione permanente degli organi inquirenti sugli incidenti (10 marzo 2021, 18 giugno 2021, 29 agosto 2021, 22 settembre 2021 e 7 ottobre 2021), una riunione informale dei direttori dei trasporti marittimi di UE/SEE (30 novembre 2021) e le riunioni del comitato dell'UE per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (17 maggio 2021 e 11 novembre 2021). È stato inoltre organizzato un seminario di convalida finale per convalidare le conclusioni dello studio di supporto cui hanno partecipato rappresentanti degli Stati membri e dell'industria (20 gennaio 2022);
- data la natura altamente tecnica del fascicolo, non è stata condotta alcuna consultazione pubblica aperta. Al grande pubblico è stata tuttavia offerta la possibilità di esprimersi in merito all'iniziativa, mediante un annuncio sulla pagina web della DG MOVE e una casella di posta elettronica funzionale dedicata. È stato ricevuto un contributo in merito alle inchieste sugli incidenti da parte di un'associazione di armatori che ha accolto con favore la riduzione degli oneri amministrativi e l'eventuale sostegno dell'EMSA agli organi inquirenti sugli incidenti.

Le informazioni raccolte presso i portatori di interessi sono state fondamentali per consentire alla Commissione di perfezionare l'elaborazione delle opzioni strategiche e valutarne l'impatto economico,

sociale e ambientale, di confrontarle e di determinare quale opzione sarebbe in grado di massimizzare il rapporto costi/benefici per la società e garantire un meccanismo più efficace ed efficiente per indagare sugli incidenti marittimi in tutta l'UE. I risultati di tali processi hanno integrato la ricerca documentale svolta nell'ambito dello studio esterno di supporto.

- **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 del 2018 di cui sopra.

Oltre ai dati raccolti e alla consultazione, la preparazione della presente proposta ha richiesto il contributo di esperti tecnici e giuridici sulla formulazione concreta delle definizioni tecniche e sulla chiarezza della redazione giuridica. Tali competenze sono state reperite all'interno della Commissione, dell'EMSA e del sistema di cooperazione permanente degli organi inquirenti sugli incidenti. Nel documento di lavoro che accompagna la proposta sono forniti tutti i dettagli.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta si basa sui risultati di una valutazione d'impatto basata su uno studio di supporto realizzato da un consulente esterno con conoscenze specifiche in questo settore.

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

- (1) la necessità di allinearsi agli strumenti internazionali e di chiarire le definizioni problematiche o ambigue;
- (2) il sostegno dell'EMSA agli Stati membri nell'adempimento dei loro obblighi in materia di comunicazione e indagine ai sensi della direttiva e del diritto internazionale;
- (3) la possibilità di affrontare il problema specifico degli incidenti che coinvolgono pescherecci più piccoli.

Questi principi si traducono negli obiettivi strategici descritti di seguito.

L'opzione A propone diverse modifiche alla direttiva per migliorare la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento. In base a questa opzione l'ambito di applicazione rimarrebbe invariato e gli organi inquirenti sugli incidenti (ora denominati "autorità di inchiesta per la sicurezza marittima" in linea con la terminologia dell'IMO) continuerebbero ad avere la flessibilità di cui dispongono attualmente. Per quanto riguarda i pescherecci, questa opzione propone una misura non regolamentare in base alla quale si raccomanderebbe agli Stati membri di riferire in merito ai sinistri marittimi molto gravi. Questa opzione strategica, insieme a tutte le altre, richiede l'istituzione di un sistema di gestione della qualità per garantire la gestione efficace delle risorse da parte di ciascuna autorità di inchiesta e l'accuratezza dei rapporti sulle inchieste di sicurezza.

L'opzione B mira a trovare un equilibrio tra una maggiore armonizzazione attraverso definizioni più chiare e un obbligo aggiuntivo limitato per i pescherecci più piccoli. Per quanto riguarda i pescherecci, la direttiva sarebbe modificata per obbligare gli Stati membri a comunicare all'EMCIP tutte le perdite di vite umane e navi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri. Le questioni relative all'allineamento e alla chiarezza sarebbero affrontate modificando la direttiva. Per quanto riguarda l'assistenza alle autorità di inchiesta degli Stati membri per condurre inchieste sugli incidenti (e riferire in merito alle stesse), il ruolo di sostegno dell'EMSA non viene ampliato oltre a quanto

attualmente previsto dalla legislazione vigente. L'onere di comunicazione a carico delle autorità di inchiesta risulterebbe alquanto ridotto grazie all'ampliamento della gamma di autorità competenti che possono inviare relazioni alla banca dati.

L'opzione C è la più ambiziosa in termini di aumento degli obblighi amministrativi e di inchiesta per le autorità di inchiesta. Per quanto riguarda i pescherecci, questa opzione obbligherà le autorità di inchiesta non solo a comunicare le perdite di vite umane e navi che coinvolgono pescherecci più piccoli ma anche a effettuare almeno una prima valutazione per stabilire se sia possibile trarre insegnamenti e se sia necessario condurre un'inchiesta completa. La valutazione d'impatto ha concluso che l'opzione più efficace e quindi prescelta è l'opzione C. Benché comporti i costi aggiuntivi più elevati, se si considerano i costi rispetto ai benefici, l'opzione C avrà il maggiore impatto in termini di miglioramento della sicurezza marittima.

La presente proposta è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto¹⁸, il cui progetto è stato presentato al comitato per il controllo normativo in aprile 2022. Il comitato per il controllo normativo ha espresso un parere positivo e la relazione sulla valutazione d'impatto è stata rivista in linea con le raccomandazioni del comitato; le osservazioni del comitato sono trattate nel documento di lavoro che accompagna la presente proposta legislativa.

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

Non si prevedono costi amministrativi aggiuntivi per le imprese o i cittadini.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

L'iniziativa ha una dimensione REFIT in termini di allineamento e semplificazione della legislazione in materia di sicurezza, miglioramento del profilo di sicurezza, in particolare del segmento dei pescherecci di piccole dimensioni, e assistenza agli organi inquirenti sugli incidenti degli Stati membri nello svolgimento delle loro funzioni di comunicazione e indagine.

Inoltre l'opzione strategica prescelta comprende elementi di semplificazione in quanto aumenterà l'efficienza degli organi inquirenti nazionali sugli incidenti fornendo chiarezza in merito ai casi in cui devono svolgere indagini, tali organi non dovranno più effettuare una prima valutazione dei sinistri gravi e potranno delegare ad altre autorità competenti la possibilità di inserire dati nella banca dati EMCIP. La prestazione di assistenza complementare da parte dell'EMSA agli organi inquirenti sugli incidenti che richiedono un sostegno operativo dovrebbe inoltre migliorare la qualità e la quantità delle inchieste svolte, oltre ad aumentarne l'armonizzazione e la standardizzazione in tutta l'UE.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

I costi annuali supplementari stimati per il bilancio dell'UE ammontano a circa 1,88 milioni di EUR all'anno nel 2030 e a 1,93 milioni di EUR all'anno nel 2050. L'incidenza sul bilancio della proposta è descritta più dettagliatamente nella scheda finanziaria legislativa allegata alla presente proposta per informazione. L'incidenza sul bilancio della proposta è già inclusa nella proposta di regolamento del

¹⁸ SWD(2023) 145 final.

Parlamento europeo e del Consiglio sull'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002, presentata dalla Commissione.

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

5. ALTRI ELEMENTI

• Disposizioni sul monitoraggio, sulla valutazione e sulla comunicazione

Sono state individuate opportune modalità di monitoraggio e comunicazione. L'EMSA svolge un ruolo importante in questo processo, in quanto l'Agenzia è responsabile dello sviluppo e del funzionamento dei sistemi di dati elettronici per il trasporto marittimo.

L'attuazione può essere controllata mediante il monitoraggio, da parte della Commissione e/o dell'EMSA, della banca dati EMCIP per verificare che le inchieste siano svolte in modo tempestivo ed efficace e che i dati da comunicare sui sinistri o incidenti marittimi di cui all'allegato II della direttiva e i rapporti sulle inchieste di sicurezza siano caricati 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 Commissione¹⁹. Gli Stati membri dovranno disporre di un sistema di gestione della qualità per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione siano adeguati per conseguire i propri obiettivi. Ciò dovrà essere certificato e successivamente sottoposto a controlli periodici. Le autorità di inchiesta dovranno condividere con la Commissione/l'EMSA i risultati degli audit annuali effettuati dall'organismo accreditato in modo che l'autorità di inchiesta possa mantenere la certificazione del sistema di gestione della qualità.

Poiché si stima che la durata del ciclo completo di visite di attuazione dell'EMSA previste sia cinque anni²⁰, si propone che il ciclo di valutazione della direttiva sia fissato a intervalli di 10 anni.

• 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

L'articolo 1 del progetto di direttiva di modifica ne costituisce la parte principale e contiene modifiche a numerose disposizioni della direttiva 2009/18/CE.

Conformità al codice IMO per le inchieste sui sinistri

Alcune definizioni e alcuni riferimenti sono aggiornati per tener conto dei cambiamenti intervenuti nel contesto normativo internazionale. In particolare viene aggiornato il riferimento al codice IMO per le inchieste sui sinistri, vengono aggiornate anche alcune definizioni contenute nell'articolo 3 della direttiva, da intendersi conformemente alle definizioni contenute nel codice IMO per le inchieste sui sinistri, e viene soppresso il riferimento ai sinistri gravi di cui all'articolo 3, paragrafo 3, che è stato

¹⁹ 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.

²⁰ 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>.

eliminato dal codice IMO in materia di sinistri. Diverse altre modifiche sono apportate alle disposizioni giuridiche sulla base del codice IMO in materia di sinistri, in particolare la modifica del titolo di "organo inquirente" in "autorità di inchiesta per la sicurezza marittima".

Le modifiche sostanziali apportate alla direttiva sono riportate di seguito.

Scopo e ambito di applicazione

Nel punto 2, all'articolo 2, paragrafo 2, la lettera d) è soppressa, pertanto l'ambito di applicazione della direttiva è parzialmente esteso a tutti i pescherecci, compresi quelli di lunghezza inferiore a 15 metri.

Definizioni

Il punto 3 aggiorna inoltre una serie di definizioni che sono state problematiche o fanno riferimento a una legislazione UE obsoleta. In primo luogo, i riferimenti a "traghetto ro-ro" e a "unità veloce da passeggeri" sono aggiornati per tenere conto delle modifiche apportate alla legislazione dell'UE; la lunghezza dei pescherecci è specificata come lunghezza fuori tutto conformemente all'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/1130. È inoltre affrontata la questione delle lesioni non mortali che provocano la morte qualche tempo dopo l'evento in mare che le ha causate. Per fornire orientamenti chiari in merito a quando dovrebbe essere avviata un'inchiesta garantendo in tal modo un approccio armonizzato in tutta l'Unione, la direttiva è modificata per includere un termine chiaro (ossia 30 giorni dopo il verificarsi dell'incidente, come per altre modalità di trasporto).

Obbligo di indagine e autorità di inchiesta

Il punto 5 modifica l'obbligo di indagine e prevede che, in relazione a un sinistro marittimo molto grave (perdita di vite umane e/o navi) che coinvolga un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, gli Stati membri siano tenuti a effettuare almeno una prima valutazione per stabilire se debba essere effettuata un'inchiesta di sicurezza.

Inoltre, poiché il concetto di sinistro grave è stato abolito a livello dell'IMO, viene abolito anche l'obbligo di effettuare una prima valutazione di tali sinistri imposto dalla direttiva. Infine la direttiva è modificata per fornire orientamenti in relazione agli incidenti che coinvolgono navi nei porti.

Il punto 8 stabilisce che gli Stati membri devono istituire un sistema di gestione della qualità per la loro autorità di inchiesta per la sicurezza marittima. Questa misura dovrebbe migliorare la qualità delle inchieste sugli incidenti e la gestione delle risorse disponibili tenendo conto del carico di lavoro e in particolare dei rapporti scritti. Un obbligo analogo esiste in relazione all'amministrazione dello Stato di bandiera ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2009/21/CE relativa agli obblighi dello Stato di bandiera.

Banca dati europea per i sinistri marittimi

Il punto 14 riguarda gli obblighi di comunicazione degli Stati membri in relazione alla piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (EMCIP). Vi sono due modifiche: in primo luogo, vengono specificati gli obblighi in relazione ai sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri. In secondo luogo, la direttiva è adattata in modo che tutti i sinistri e gli incidenti marittimi diversi dai sinistri marittimi molto gravi possano essere notificati all'EMCIP da un'autorità competente debitamente designata di uno Stato membro diversa dall'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima. Attualmente solo l'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima può fare segnalazioni all'EMCIP e ciò è considerato un onere in termini di risorse da parte di alcuni Stati membri. Inoltre l'EMSA e la Commissione dovrebbero avere la possibilità di inserire dati

nella banca dati EMCIP. Ciò consentirà alle autorità di inchiesta di concentrarsi sulle loro funzioni di indagine e terrà conto del fatto che le autorità di inchiesta non hanno sempre accesso a questo tipo di gestione dei dati, in quanto le statistiche pertinenti sono raccolte, utilizzate e gestite da altre autorità competenti nello stesso Stato membro.

Sostegno e formazione da parte dell'EMSA

Il punto 15 illustra le possibilità per l'EMSA di fornire sostegno alle autorità di inchiesta degli Stati membri dell'UE affinché possano adempiere meglio alle loro responsabilità ai sensi della direttiva. Molti organi inquirenti sugli incidenti non hanno risorse sufficienti per disporre di un esperto in ogni disciplina specializzata. Sulla base di questa disposizione l'EMSA potrebbe mettere a disposizione di qualsiasi autorità di inchiesta che ne faccia richiesta un gruppo di esperti di diverse discipline. Analogamente, le attrezzature specializzate possono essere molto costose e la maggior parte degli organi inquirenti sugli incidenti non dispone del bilancio necessario per possedere tali attrezzature. L'EMSA potrebbe pertanto fornire attrezzature e strumenti specializzati, che possono essere prestati o forniti alle autorità di inchiesta. In tal modo le attrezzature possono essere acquistate a livello centrale anziché prevedere l'intervento di ciascuna autorità di inchiesta. Ciò consentirebbe di realizzare economie di scala a livello dell'Unione.

Per quanto riguarda la formazione, l'EMSA potrebbe svolgere un ruolo di sensibilizzazione sugli sviluppi, diffondere informazioni e organizzare discussioni e corsi di formazione su temi quali i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, le nuove tecnologie digitali e gli sviluppi pertinenti a livello dell'IMO. Inoltre l'EMSA potrebbe fornire una formazione specifica sull'uso delle tecnologie investigative, delle attrezzature e delle nuove tecnologie relative agli sviluppi nel settore del trasporto marittimo.

Competenze in materia di modifiche

Il punto 17 precisa che, mentre il riferimento al codice IMO in materia di sinistri si riferisce alla versione più aggiornata, è tuttavia soggetto alla clausola di non regressione delle norme. Ciò significa che, in caso di cambiamenti a livello internazionale, le norme dello strumento dell'UE sono almeno mantenute al livello attuale.

Riesame dell'attuazione e abrogazione di altre normative dell'UE

Il punto 18 prevede che la Commissione presenti un riesame dell'attuazione della direttiva modificata 10 anni dopo l'adozione, tenendo 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.

Il punto 19 prevede l'abrogazione del regolamento (UE) n. 1286/2011 della Commissione, del 9 dicembre 2011, recante adozione di una metodologia comune d'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi. Il 4 dicembre 2013 l'IMO ha adottato delle linee guida per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri (risoluzione A.1075 (28)), che forniscono una metodologia dettagliata per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi. Non è pertanto più necessaria la metodologia comune di cui al regolamento (UE) n. 1286/2011 della Commissione.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²³ stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e prevede un sistema di inchieste di sicurezza. Gli incidenti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione di tale direttiva sono oggetto di indagini da parte di organi inquirenti indipendenti istituiti negli Stati membri al fine di migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino imparando dagli incidenti passati per evitarne il ripetersi in futuro.
- (2) Dall'entrata in vigore della direttiva 2009/18/CE si sono verificati cambiamenti nel contesto normativo internazionale e sviluppi tecnologici. È opportuno tenere conto di tali cambiamenti e sviluppi nonché dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva 2009/18/CE.
- (3) La direttiva 2009/18/CE fa riferimento a una serie di testi giuridici adottati dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) che sono stati abrogati, modificati o riveduti dopo la sua entrata in vigore. Il codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi (risoluzione IMO A.849 (20) del 27 novembre 1997) è stato revocato dal codice degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali per le inchieste di sicurezza sui sinistri e sugli incidenti marittimi (codice per le inchieste sui sinistri) (risoluzione MSC

²¹ GUC , pag. .

²² GUC , pag. .

²³ GUL 131 del 28.5.2009, pag. 114.

255(84) del 16 maggio 2008) mediante risoluzione A.1075 (28) Linee guida per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri (risoluzione MSC.255 (84)).

- (4) Il codice IMO per le inchieste sui sinistri introduce nuove definizioni, come la definizione di "autorità di inchiesta per la sicurezza marittima", mentre sopprime altri concetti, come quello di "sinistro grave". È opportuno includere tali modifiche nella direttiva 2009/18/CE.
- (5) La direttiva 2009/18/CE fa inoltre riferimento alla circolare MSC/MEPC. 3/Circ. 3 del 2008 dell'IMO, sostituita dalla circolare MSC-MEPC. 3/circ. 4/rev. 1 Relazioni sulle procedure armonizzate di comunicazione dei sinistri e degli incidenti marittimi, del 18 novembre 2014.
- (6) Le linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri (A.1075 (28)), adottate il 4 dicembre 2013, forniscono indicazioni pratiche per le inchieste sistematiche sui sinistri e sugli incidenti marittimi e consentono lo sviluppo di analisi e azioni preventive efficaci. È opportuno includere tali linee guida nella direttiva 2009/18/CE.
- (7) I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE, pertanto le inchieste sugli incidenti marittimi che coinvolgono tali pescherecci non sono condotte in modo sistematico né armonizzato. Tali navi sono più soggette a capovolgimento e la caduta in mare dei membri dell'equipaggio è relativamente frequente. È pertanto necessario proteggere questi pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente introducendo una prima valutazione dei sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri, al fine di determinare se le autorità debbano avviare un'inchiesta di sicurezza.
- (8) Alcune definizioni contenute nella direttiva 2009/18/CE non sono chiare. È opportuno stabilire la definizione della lunghezza dei pescherecci in particolare quando vi è una distinzione nell'approccio e negli obblighi delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima in base alla lunghezza del peschereccio.
- (9) Il codice IMO in materia di sinistri fa riferimento a un evento o una serie di eventi che si sono verificati direttamente in relazione all'esercizio di una nave. Questo concetto è oggetto di divergenze significative e dovrebbe essere chiarito. Tali divergenze incidono sulle azioni delle autorità di inchiesta sugli incidenti, in particolare per quanto riguarda gli incidenti nei porti, la possibilità di svolgere inchieste congiunte e la raccolta di dati sugli incidenti e sulle inchieste.
- (10) Il codice IMO in materia di sinistri stabilisce che, quando si verifica un sinistro marittimo molto grave, l'autorità marittima è tenuta a svolgere un'inchiesta. Tuttavia non vi sono indicazioni sul termine entro il quale il decesso deve avere luogo dopo l'incidente, affinché l'evento possa essere considerato un incidente marittimo molto grave e debba pertanto essere oggetto di indagini. La direttiva 2009/18/CE dovrebbe pertanto fornire tali indicazioni.
- (11) Il personale disponibile e le risorse operative delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri variano notevolmente, il che si traduce in rapporti e inchieste inefficaci e incoerenti sui sinistri marittimi. Pertanto la Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), dovrebbe fornire un supporto analitico altamente specializzato durante un'inchiesta individuale (*soft skills*), nonché strumenti e attrezzature di analisi (*hardware*).
- (12) Alla luce di quanto affermato, è opportuno che l'EMSA organizzi corsi di formazione su tecniche specifiche e su nuovi sviluppi e tecnologie che possano essere pertinenti per le inchieste sugli incidenti in futuro. Tale formazione dovrebbe concentrarsi, tra l'altro, sui combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, che sono particolarmente pertinenti in

vista del pacchetto "Pronti per il 55 %", e sull'automazione, nonché sulle norme del regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR).

- (13) Per migliorare la qualità delle inchieste sugli incidenti, gli Stati membri dovrebbero sviluppare un sistema di gestione della qualità per le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima.
- (14) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione delle disposizioni della presente direttiva per quanto concerne l'elenco dei testi dell'IMO nel suo ambito di applicazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴.
- (15) In vista del ciclo completo di visite di monitoraggio dell'EMSA negli Stati membri volto a monitorare l'attuazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro [10 anni dalla data di entrata in vigore di cui all'articolo 23] e riferire in merito 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 la valutazione.
- (16) Conformemente al principio di proporzionalità, è necessario e opportuno, ai fini del conseguimento dell'obiettivo fondamentale di migliorare la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino, stabilire norme sulle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.
- (17) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/18/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/18/CE

La direttiva 2009/18/CE è così modificata:

- (1) all'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Le inchieste svolte ai sensi della presente direttiva non hanno lo scopo di determinare la responsabilità né attribuire colpe. Tuttavia, gli Stati membri provvedono affinché l'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima ("l'autorità di inchiesta") non ometta di riferire integralmente le cause del sinistro o dell'incidente marittimo per il fatto che dai risultati si possono desumere colpe o responsabilità.";
- (2) l'articolo 2, paragrafo 2, è così modificato:
 - (a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) navi senza mezzi di propulsione meccanica, navi di legno di costruzione primitiva e navi ed imbarcazioni da diporto, salvo che siano utilizzate a fini commerciali.";
 - (b) la lettera d) è soppressa;

²⁴ 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).

(3) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva:

1. per "codice IMO per le inchieste sui sinistri" si intende il codice degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali per le inchieste di sicurezza sui sinistri e sugli incidenti marittimi allegato alla risoluzione MSC.255(84) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, nella sua versione aggiornata;
2. per "linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri" si intendono le linee guida adottate dall'assemblea dell'IMO con risoluzione A.1075(28) del 4 dicembre 2013;
3. le seguenti espressioni vanno intese secondo le definizioni contenute nel codice IMO per le inchieste sui sinistri:
 - a) "sinistro marittimo";
 - b) "sinistro marittimo molto grave";
 - c) "incidente marittimo";
 - d) "inchiesta sulla sicurezza marittima";
 - e) "autorità di inchiesta per la sicurezza marittima";
 - f) "Stato incaricato delle inchieste sulla sicurezza marittima";
 - g) "Stato titolare di interessi rilevanti";
 - h) "lesione grave";
4. per "linee guida dell'IMO riguardanti il giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo" si intendono le linee guida allegate alla risoluzione LEG.3(91) del comitato giuridico dell'IMO del 27 aprile 2006 e quali approvate dal consiglio di amministrazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro nella sua 296a sessione dal 12 al 16 giugno 2006;
5. le espressioni "traghetto ro-ro" e "unità veloce da passeggeri" vanno intese secondo le definizioni contenute all'articolo 2 della direttiva (UE) 2017/2110²⁵;
6. l'espressione "registratore dei dati di viaggio" ("VDR") va intesa nel senso della definizione contenuta nella risoluzione MSC.333(90) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, nella versione aggiornata;

²⁵ Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, 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).

7. per "raccomandazione in materia di sicurezza" s'intende qualsiasi proposta formulata, anche a fini di registrazione e controllo:
 - (a) dall'autorità di inchiesta dello Stato che conduce o dirige l'inchiesta di sicurezza in base alle informazioni derivanti da tale inchiesta; o, se del caso,
 - (b) dalla Commissione in base ad un'analisi astratta dei dati e ai risultati delle inchieste di sicurezza realizzate.";
 8. l'espressione "lunghezza di un peschereccio" va intesa secondo la definizione contenuta all'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/1130²⁶;
 9. per "lesione mortale" s'intende una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la sua morte entro 30 giorni dalla data dell'incidente.";
- (4) l'articolo 4 è così modificato:
- (a) al paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) siano svolte in modo indipendente da indagini penali o da inchieste parallele di altro tipo finalizzate a determinare la responsabilità o ad attribuire colpe e in modo tale che le autorità di inchiesta siano in grado di riferire in merito ai risultati di un'inchiesta sulla sicurezza marittima senza direttive o interferenze da parte di persone, organizzazioni o parti che potrebbero essere interessate dal suo esito.";
 - (b) al paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) il coordinamento delle attività delle rispettive autorità di inchiesta nella misura necessaria per conseguire l'obiettivo della presente direttiva.";
- (5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Obbligo di indagine

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché l'autorità di inchiesta di cui all'articolo 8 effettui un'inchiesta di sicurezza quando un sinistro marittimo molto grave:
 - a) si verifica con il coinvolgimento di una nave battente la bandiera nazionale, indipendentemente dal luogo del sinistro; o
 - b) si verifica nel suo mare territoriale e nelle sue acque interne quali definiti nell'UNCLOS, indipendentemente dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte nel sinistro; o
 - c) incide su un interesse rilevante dello Stato membro, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte.
2. Nel caso di un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, l'autorità di inchiesta effettua una prima valutazione del sinistro marittimo molto grave per determinare se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza.

Qualora l'autorità di inchiesta decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza in relazione a un sinistro marittimo molto grave che coinvolge un peschereccio di lunghezza inferiore a 15

²⁶ Regolamento (UE) 2017/1130 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2017, che definisce le caratteristiche dei pescherecci (GU L 169 del 30.6.2017, pag. 1).

metri, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3.

3. Nelle decisioni di cui al paragrafo 2, l'autorità di inchiesta tiene conto degli elementi di prova disponibili nonché della possibilità che i risultati dell'inchiesta di sicurezza consentano di prevenire futuri sinistri e incidenti. In caso di ogni altro sinistro o incidente marittimo l'autorità di inchiesta decide se avviare o meno un'inchiesta di sicurezza.

4. La portata e le modalità pratiche dell'esecuzione delle inchieste di sicurezza sono determinate dall'autorità di inchiesta dello Stato che dirige l'inchiesta, in cooperazione con le autorità analoghe degli altri Stati aventi fondato interesse, secondo le modalità che ritiene più appropriate per conseguire l'obiettivo della presente direttiva ed allo scopo di prevenire futuri sinistri ed incidenti.

5. Nel condurre le inchieste di sicurezza, l'autorità di inchiesta segue le linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri. Gli inquirenti possono discostarsi da tali linee guida ove risulti necessario, secondo il loro giudizio professionale, per raggiungere gli obiettivi dell'inchiesta. La Commissione può adeguare le linee guida ai fini della presente direttiva, prendendo in considerazione gli insegnamenti tratti dalle inchieste di sicurezza, secondo la procedura di cui all'articolo 19.

6. Nel decidere se un sinistro o incidente marittimo che si verifica sottobordo, a barca ormeggiata o in porto, in cui sono coinvolti lavoratori portuali o occupati a terra, si sia verificato direttamente in relazione all'esercizio di una nave e sia pertanto oggetto di un'inchiesta di sicurezza, occorre prestare particolare attenzione al coinvolgimento e alla pertinenza della struttura, dell'attrezzatura, delle procedure, dell'equipaggio e della gestione della nave per l'attività in corso.

7. L'inchiesta di sicurezza è avviata subito dopo il verificarsi del sinistro o dell'incidente marittimo e, in ogni caso, entro i due mesi successivi.

8. Se nel corso di un'inchiesta sulla sicurezza marittima si constata o si sospetta che sia stato commesso un reato ai sensi degli articoli 3, 3 bis, 3 ter o 3 quater della convenzione per la repressione dei reati diretti contro la sicurezza della navigazione marittima del 1988, l'autorità di inchiesta ne informa immediatamente le autorità di sicurezza marittima dello Stato membro o degli Stati membri e di qualsiasi paese terzo interessato.";

(6) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Obbligo di notifica

Ciascuno Stato membro prescrive, nel contesto del proprio ordinamento giuridico, che le autorità competenti e/o i soggetti interessati o entrambi comunichino immediatamente all'autorità di inchiesta qualsiasi sinistro e incidente che rientri nell'ambito di applicazione della presente direttiva.";

(7) l'articolo 7 è così modificato:

(a) al paragrafo 1, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"Inchieste di sicurezza parallele in merito al medesimo sinistro o incidente marittimo sono strettamente limitate ai casi eccezionali. In simili casi, gli Stati membri notificano alla Commissione le ragioni per le quali sono condotte tali inchieste parallele. Gli Stati

membri che conducono inchieste di sicurezza parallele cooperano tra di loro. In particolare, le autorità di inchiesta interessate si scambiano ogni pertinente informazione acquisita nel corso delle loro rispettive inchieste, segnatamente al fine di raggiungere per quanto possibile conclusioni comuni.";

(b) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

"1 bis. Durante l'esecuzione dell'inchiesta sulla sicurezza marittima, gli Stati titolari di interessi rilevanti, nella misura del possibile, dovrebbero assistere lo Stato membro o gli Stati membri che effettuano le inchieste sulla sicurezza marittima nell'accesso alle informazioni pertinenti per l'inchiesta sulla sicurezza marittima. L'inquirente o gli inquirenti che effettuano un'inchiesta sulla sicurezza marittima dovrebbero inoltre avere accesso agli ispettori governativi, ai funzionari del servizio guardacostiero, agli operatori del servizio di traffico marittimo, ai piloti e ad altro personale marittimo dello Stato titolare di interessi rilevanti.";

(8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Autorità di inchiesta per la sicurezza marittima

1. Gli Stati membri assicurano che le inchieste sulla sicurezza marittima siano condotte sotto la responsabilità di un'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima permanente e imparziale, dotata dei necessari poteri, di mezzi e risorse finanziarie sufficienti e da personale inquirente adeguatamente qualificato e competente in materia di sinistri ed incidenti marittimi per avviare inchieste sulla sicurezza marittima in caso di sinistri e incidenti marittimi.

Non sono precluse né l'opportuna nomina di inquirenti dotati delle competenze specialistiche necessarie per far parte di un'inchiesta sulla sicurezza marittima su base temporanea, né il ricorso a consulenti per fornire consulenza specialistica su qualsiasi aspetto di un'inchiesta sulla sicurezza marittima.

Al fine di realizzare l'inchiesta di sicurezza in modo imparziale, l'autorità di inchiesta è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatole.

Gli Stati membri senza sbocco sul mare che non hanno né navi né imbarcazioni battenti la loro bandiera designeranno un punto di contatto indipendente per collaborare all'inchiesta ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c).

2. L'autorità di inchiesta assicura che ciascun inquirente abbia conoscenze operative ed esperienza pratica nelle materie attinenti ai suoi normali obblighi investigativi. Inoltre, l'autorità di inchiesta deve garantire, all'occorrenza, l'immediato accesso alle conoscenze necessarie.

3. Gli incarichi affidati all'autorità di inchiesta possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare per scopi preventivi, purché tali attività non ne compromettano l'indipendenza o implicino la partecipazione ad attività di regolamentazione, amministrazione o normazione.

4. Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, provvedono affinché il personale della loro autorità di inchiesta, o di qualsiasi altra autorità di inchiesta cui abbiano delegato l'inchiesta sulla sicurezza marittima, ove opportuno in collaborazione con le autorità

responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni pertinenti per condurre l'inchiesta sulla sicurezza marittima e quindi sia autorizzato a:

- (a) accedere a qualsiasi area pertinente o al luogo del sinistro, nonché a qualsiasi nave, relitto o struttura, ivi compresi il carico, l'attrezzatura o i rottami;
- (b) stilare immediatamente l'elenco delle prove e provvedere alla ricerca e alla rimozione controllate del relitto, dei rottami o di altri elementi o sostanze a fini d'esame o analisi;
- (c) richiedere l'esame o l'analisi degli elementi di cui alla lettera b) e avere libero accesso ai risultati di tali esami o analisi;
- (d) accedere liberamente a qualsiasi pertinente informazione o dato registrato, compresi i dati dei VDR, che si riferiscano alla nave, alle registrazioni del servizio di traffico marittimo, al viaggio, al carico, all'equipaggio o ad altre persone, oggetti, situazioni o circostanze, nonché a farne copia e uso;
- (e) accedere liberamente ai risultati degli esami effettuati sui corpi delle vittime o delle analisi eseguite su campioni prelevati dai corpi delle vittime;
- (f) richiedere e accedere liberamente ai risultati di esami sulle persone partecipanti coinvolte nell'esercizio della nave o su altre persone interessate, nonché di analisi su campioni prelevati dalle stesse;
- (g) interrogare testimoni senza la presenza di persone i cui interessi possano presumibilmente pregiudicare il corretto svolgimento dell'inchiesta di sicurezza;
- (h) ottenere i verbali delle ispezioni e tutte le informazioni pertinenti in possesso dello Stato di bandiera, degli armatori, delle società di classificazione o di altri soggetti pertinenti, sempre che tali soggetti o i loro rappresentanti risiedano nello Stato membro;
- (i) richiedere l'assistenza delle autorità competenti degli Stati coinvolti, compresi gli ispettori dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, i funzionari del servizio guardacostiero, gli operatori del servizio di traffico marittimo, le squadre di ricerca e soccorso, i piloti o altro personale portuale o marittimo.

5. L'autorità di inchiesta è messa in condizione di agire non appena sia stata informata del sinistro e riceve risorse sufficienti per poter esercitare le sue funzioni in modo indipendente. Lo status giuridico del personale inquirente offre le necessarie garanzie d'indipendenza.

6. L'autorità di inchiesta può svolgere, congiuntamente ai compiti che le spettano ai sensi della presente direttiva, attività d'indagine non riguardanti i sinistri marittimi, purché tali attività non ne pregiudichino l'indipendenza.

7. Entro il [*data di recepimento*] ciascuno Stato membro elabora, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per la propria autorità di inchiesta. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili.";

(9) all'articolo 9, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) tutte le prove testimoniali e le altre dichiarazioni, relazioni e annotazioni raccolte o ricevute dall'autorità di inchiesta nel corso dell'inchiesta di sicurezza;"

(10) l'articolo 10 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri, in stretta cooperazione con la Commissione, istituiscono un sistema di cooperazione permanente affinché le rispettive autorità di inchiesta possano collaborare nella misura necessaria a conseguire l'obiettivo della presente direttiva.";

(b) il paragrafo 3 è così modificato:

(a) la frase introduttiva e la lettera a) sono sostituite dal testo seguente:

"3. Nel sistema di cooperazione permanente, le autorità di inchiesta degli Stati membri si accordano, in particolare, sulle migliori modalità di cooperazione al fine di consentire:

a) la condivisione tra le autorità di inchiesta di impianti, dispositivi e attrezzature per l'indagine tecnica sui relitti e sull'attrezzatura delle navi o su altri oggetti rilevanti ai fini delle inchieste di sicurezza, nonché l'estrazione e la valutazione delle informazioni contenute nei VDR e in altri dispositivi elettronici.";

(b) le lettere h) e i) sono sostituite dalle seguenti:

"h) la promozione della cooperazione con le autorità di inchiesta di paesi terzi e con le organizzazioni internazionali incaricate delle inchieste sugli incidenti marittimi nei settori disciplinati dalla presente direttiva;

i) la fornitura di tutte le informazioni pertinenti alle autorità di inchiesta che conducono le inchieste di sicurezza.";

(11) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

"Articolo 14

Rapporti sugli incidenti

1. Le inchieste di sicurezza effettuate ai sensi della presente direttiva danno luogo alla pubblicazione di un rapporto presentato secondo un modello definito dalla competente autorità di inchiesta e conformemente alle sezioni pertinenti dell'allegato I.

2. Le autorità di inchiesta si adoperano per pubblicare i rapporti di cui al paragrafo 1, comprese le relative conclusioni e ogni possibile raccomandazione, rivolgendosi segnatamente al settore marittimo, entro 12 mesi dalla data del sinistro. Nel caso in cui non sia possibile produrre il rapporto finale entro tale termine, è pubblicato un rapporto provvisorio entro 12 mesi dalla data del sinistro.

3. L'autorità di inchiesta dello Stato membro che dirige l'inchiesta invia alla Commissione una copia del rapporto finale o provvisorio. L'autorità di inchiesta tiene conto delle eventuali osservazioni tecniche della Commissione sui rapporti finali che non inficiano la sostanza dei risultati, al fine di migliorare la qualità del rapporto nel modo più idoneo per realizzare l'obiettivo della presente direttiva.";

(12) l'articolo 15 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dalle autorità di inchiesta siano debitamente prese in considerazione dai destinatari e, all'occorrenza, ricevano un adeguato seguito nel rispetto del diritto dell'Unione e internazionale.";

- (b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- "2. Ove opportuno, l'autorità di inchiesta o la Commissione formulano raccomandazioni in materia di sicurezza basandosi su un'analisi astratta dei dati e sui risultati complessivi delle inchieste di sicurezza realizzate.";
- (13) all'articolo 16, il primo comma è sostituito dal seguente:
- "Fatto salvo il diritto di emettere un allarme preventivo, l'autorità di inchiesta di uno Stato membro informa senza indugio la Commissione della necessità di emettere un allarme preventivo qualora ritenga, in qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, che debbano essere adottate misure urgenti a livello dell'Unione al fine di prevenire il rischio di ulteriori sinistri.";
- (14) l'articolo 17 è così modificato:
- (a) è inserito il seguente nuovo paragrafo 2 bis:
- "2 bis. Gli Stati membri notificano alla Commissione tutti i sinistri e gli incidenti marittimi utilizzando il modello di cui all'allegato II. Per i pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri è richiesta soltanto la comunicazione di sinistri marittimi molto gravi.";
- (b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:
- "3. Le autorità di inchiesta degli Stati membri notificano all'EMCIP tutti i sinistri marittimi molto gravi. Gli Stati membri possono scegliere e designare l'autorità o le autorità nazionali competenti che possono riferire in merito a tutti gli altri sinistri e incidenti marittimi. Nei casi in cui la Commissione è a conoscenza di un sinistro o incidente marittimo, ne informa anche l'EMCIP.";
- (15) è inserito il seguente nuovo articolo 17 bis:

"Articolo 17 bis

Formazione e sostegno operativo

1. La Commissione agevola lo sviluppo delle capacità e la condivisione delle conoscenze in seno alle autorità di inchiesta e tra di esse offrendo una formazione sui nuovi sviluppi giuridici e tecnologici, sulle tecniche e sugli strumenti specifici e sulle tecnologie relative alle navi, alle loro attrezzature e operazioni.
 2. Su richiesta delle autorità di inchiesta degli Stati membri e supponendo che non sorgano conflitti di interesse, la Commissione fornisce sostegno operativo a tali Stati membri nell'esecuzione delle loro inchieste di sicurezza. Tale sostegno comprende la fornitura di attrezzature o strumenti analitici specializzati, nonché di competenze specialistiche.";
- (16) l'articolo 19 è sostituito dal seguente:

"Articolo 19

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

(17) all'articolo 20 il quarto comma è sostituito dal seguente:

"Le modifiche al codice IMO per le inchieste sui sinistri possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.";

(18) l'articolo 23 è sostituito dal seguente:

"Articolo 23

Riesame dell'attuazione

Entro il *[OP: inserire la data: 10 anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa]* la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva.";

(19) all'articolo 24 è aggiunto il seguente paragrafo 3:

"3. Il regolamento (UE) n. 1286/2011 è abrogato.".

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il *[OP: inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa]* le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva.

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

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

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a 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 recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.

1.2. Settore/settori interessati

Mobilità e trasporti – Marittimo

1.3. La proposta riguarda

- una nuova azione
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria²⁷
- 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 2009/18/CE è migliorare la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino contribuendo al conseguimento dell'obiettivo di sviluppo sostenibile (OSS) 3 ("Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età") e dell'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

Di seguito sono indicati gli obiettivi specifici della revisione.

Proteggere i pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente. I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri non rientrano nell'attuale ambito di applicazione della direttiva. Ciò significa che gli incidenti che comportano la perdita di vite umane e navi per questo segmento non sono oggetto di indagini sistematiche e armonizzate in tutta l'Unione europea.

Chiarire le definizioni e il testo giuridico affinché le autorità di inchiesta sugli incidenti degli Stati membri indaghino in modo tempestivo e armonizzato su tutti gli incidenti che devono essere oggetto di indagini.

Incrementare la capacità delle autorità di inchiesta sugli incidenti di condurre inchieste sugli incidenti (e riferire in merito alle stesse) in modo tempestivo, esperto e indipendente, anche per quanto riguarda le tecnologie e i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

²⁷ 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 fornire un approccio armonizzato alle inchieste di sicurezza e migliorarne così la qualità attraverso una migliore formazione, un maggior coordinamento e un miglioramento delle risorse per le inchieste e l'uso, da parte delle autorità di inchiesta sugli incidenti degli Stati membri, di un sistema di gestione della qualità. I risultati delle inchieste sono utilizzati per formulare raccomandazioni in materia di sicurezza per prevenire il ripetersi di incidenti al fine di salvare vite umane e prevenire l'inquinamento.

La proposta dovrebbe inoltre aumentare la protezione dei pescherecci, dei loro equipaggi e dell'ambiente, riducendo la perdita di vite umane e il numero di feriti.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati.

L'efficacia della direttiva proposta, rispetto all'obiettivo specifico n. 1, sarà determinata in base al numero di decessi e di feriti molto gravi, al numero di navi perse e al numero di casi di inquinamento in mare, nonché alla loro evoluzione nel tempo, indicati nella piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (EMCIP).

L'efficacia della direttiva proposta, rispetto all'obiettivo specifico n. 2, sarà determinata sulla base dei dati comunicati all'EMCIP, delle analisi orizzontali effettuate dall'EMSA e delle discussioni nei seminari, nonché del numero di procedure di infrazione nei prossimi anni.

L'efficacia della direttiva proposta, rispetto all'obiettivo specifico n. 3, sarà determinata sulla base dell'analisi orizzontale effettuata dall'EMSA e dei risultati degli audit annuali del sistema di gestione della qualità che saranno condivisi con la Commissione.

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 ulteriori attività di formazione in relazione ai combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (rischi, uso a bordo, protezione delle navi, ecc.), a sostegno delle iniziative nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %", ma anche in relazione a: elemento umano, condotta di una nave automatizzata, analisi della sicurezza (per incoraggiare gli Stati membri a utilizzare meglio i dati sui sinistri), scienza forense (fotografie, campionamento, ecc.), eventi (incendio, incidenti di navigazione, danni alle attrezzature, attività professionali, ecc.) e norme del GDPR.

L'EMSA fornirà inoltre attrezzature e strumenti operativi durante un'inchiesta individuale, quali ROV (sottomarini a comando remoto), RPAS (droni aerei), robot (ad esempio per accedere a zone danneggiate, spazi chiusi, ecc.), impianti VDR (registratore dei dati di viaggio), software come MADAS (suite di analisi dei dati sugli incidenti marittimi); risorse ad hoc (laboratori scientifici, prove in vasca); servizi ad hoc (simulazione 3D per incendio, perdita di container, ecc.). Tale sostegno si baserà sui servizi esistenti forniti dall'EMSA in diversi settori (come visto sopra: droni aerei, droni sommergibili, formazione sulle immagini satellitari, ecc.) e sarà fornito in base al principio "primo arrivato, primo servito". A più lungo termine, e in funzione dell'esperienza acquisita nell'attuazione, le risorse dell'EMSA sarebbero adeguate di conseguenza.

L'EMSA offrirà inoltre un sostegno analitico altamente specializzato durante le inchieste individuali sui sinistri marittimi molto gravi mettendo a disposizione i propri esperti "standard" e "di alto livello", che potrebbero includere, tra l'altro, analisti comportamentali, psicologi e altri specialisti.

Entro il 2025 saranno necessari 2 ETP per fornire sostegno operativo e analitico ai nuovi compiti dell'EMSA.

- 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 garantisce condizioni di parità per gli armatori, i porti e tra gli Stati membri. A tale riguardo è essenziale armonizzare le inchieste a livello dell'UE. Data la natura internazionale del trasporto marittimo e la necessità di un approccio coordinato e armonizzato alla sicurezza marittima, l'azione dell'UE eviterà lo sviluppo di un mosaico potenzialmente incompatibile o non ottimale di misure nazionali con obblighi e obiettivi diversi.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post)

Un intervento a livello dell'UE ha prodotto vantaggi che non sarebbero stati possibili agendo solo a livello nazionale o a livello dell'IMO. L'obbligo di creare un organo inquirente sugli incidenti indipendente è stato considerato dalla maggior parte dei portatori di interessi come il principale valore aggiunto della direttiva e quasi la metà degli organi inquirenti dell'UE sugli incidenti marittimi è stata creata in risposta alla direttiva. La direttiva allinea la legislazione dell'UE al regolamento dell'IMO e va oltre quanto richiesto a livello dell'IMO distinguendosi a livello mondiale in termini di comunicazione armonizzata dei sinistri e degli incidenti.

- 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

A seguito della valutazione ex post REFIT e del vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo del 2018, le carenze dell'attuale quadro strategico in termini di risorse, personale e competenze sono state segnalate come problematiche. I vincoli in termini di risorse limitano gli organi inquirenti sugli incidenti di taluni Stati membri nell'assolvimento delle loro responsabilità in modo corretto e tempestivo. Ciò vale in particolare per gli Stati membri con flotte di piccole dimensioni e attività di trasporto marittimo limitate in cui l'istituzione di un organo inquirente sugli incidenti permanente e dedicato è stata considerata un onere sproporzionato. Inoltre la capacità degli Stati membri di adempiere ai loro obblighi internazionali in quanto Stato di bandiera, Stato di approdo o Stato costiero in relazione alle varie direttive è messa a dura prova. Le questioni relative a risorse, personale e competenze sono state ampiamente segnalate come problematiche per gli organi inquirenti sugli incidenti. Dal vaglio di adeguatezza è emersa una serie di raccomandazioni pertinenti alle inchieste sugli incidenti, tra cui un migliore uso delle risorse a livello nazionale e dell'UE, compresa la messa in comune delle risorse sulla base del ruolo e del sostegno forniti dall'EMSA e sfruttando i guadagni di efficienza derivanti dalla digitalizzazione e dalla condivisione delle informazioni.

I risultati della valutazione ex post sono riportati nella valutazione d'impatto che accompagna la presente iniziativa, sintetizzata nella tabella 1.

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

La revisione proposta è uno dei principali obiettivi 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. La strategia annunciava che la Commissione intendeva avviare nel 2021 un riesame approfondito della legislazione vigente 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 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo 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 dell'MCE - trasporti (02 03 01)). L'incidenza sul bilancio dell'attuale proposta è già inclusa nel bilancio della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002, presentata dalla Commissione.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP è 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 aggiuntive necessarie per il ruolo crescente dell'EMSA nell'agevolare le inchieste sui sinistri (ossia fornire un supporto analitico altamente specializzato durante un'inchiesta individuale, fornire strumenti e attrezzature di analisi durante un'inchiesta individuale, condividere conoscenze oppure organizzare attività di formazione su tecniche/strumenti specifici e nuovi sviluppi) ai sensi della direttiva proposta. Questi sono i nuovi compiti per l'EMSA che diventeranno permanenti, mentre quelli esistenti non diminuiranno o saranno parzialmente eliminati. Il fabbisogno supplementare di risorse umane non può essere soddisfatto mediante riassegnazione, mentre il fabbisogno di bilancio supplementare sarà coperto 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 compensato da una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito dell'MCE - trasporti (02 03 01). L'incidenza sul bilancio dell'attuale proposta è già inclusa nel bilancio della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002, presentata dalla Commissione.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP è 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 previsti²⁸

Gestione diretta a opera della Commissione tramite

- 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;
- a organismi o persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V TUE e indicati 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.

²⁸ 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 comunicazione

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 e/o l'EMSA monitoreranno la banca dati EMCIP per verificare che le inchieste siano svolte in modo tempestivo ed efficace e che le relazioni siano caricate nella banca dati, anche per i pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri per i quali sono individuate lacune in materia di dati e sicurezza. Gli indicatori che saranno specificamente monitorati sulla base della banca dati EMCIP saranno il numero di decessi e di feriti molto gravi, il numero di navi perse e il numero di casi di inquinamento in mare, nonché la loro evoluzione nel tempo. Tutti questi indicatori saranno monitorati per tipo di nave interessata. Sarà inoltre monitorato il numero di raccomandazioni in materia di sicurezza pubblicate a seguito delle inchieste e il relativo seguito.

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 per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione siano adeguati per conseguire i propri obiettivi. Ciò dovrà essere certificato e successivamente sottoposto ad audit annuali. Gli organi inquirenti sugli incidenti dovranno condividere con la Commissione/l'EMSA i risultati degli audit annuali effettuati dall'organismo accreditato in modo che l'organo inquirente possa mantenere la certificazione del sistema di gestione della qualità.

L'EMSA continuerà a svolgere analisi orizzontali, fornendo un'indicazione del funzionamento della legislazione e individuando le lacune e le misure adottabili per porvi rimedio, e riferirà alla Commissione e agli Stati membri, tra l'altro attraverso discussioni nell'ambito di seminari.

Infine, 10 anni dopo il termine di recepimento della normativa, è opportuno che i servizi della Commissione effettuino una valutazione al fine di verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa sono stati conseguiti.

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 alla sua efficienza e attuazione. La Commissione sarà assistita dall'EMSA, se del caso, nella fornitura dei servizi informatici e nello sviluppo degli strumenti informatici necessari per le disposizioni in materia di comunicazione, monitoraggio e verifica della proposta di direttiva, nonché per l'organizzazione delle attività di formazione. Gli Stati membri saranno tenuti a recepire la direttiva nella loro legislazione nazionale entro il termine indicato nella stessa. Le attività di esecuzione saranno svolte nell'ambito delle inchieste esistenti.

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

Mentre 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, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima sarà responsabile dell'esecuzione delle sue operazioni e dell'attuazione del suo quadro di controllo interno. Essa dovrà sviluppare strumenti e moduli informatici, nonché fornire corsi di formazione, e gli Stati membri dovranno svolgere inchieste e riferire in merito.

L'EMSA si trova nella posizione più idonea per svolgere compiti di valutazione della conformità e di rendicontazione, in quanto si tratterà di un lavoro tecnico, che richiede solide competenze in materia di gestione dei dati (in particolare anche in quanto l'EMSA gestisce la banca dati EMCIP) nonché una comprensione approfondita di questioni tecniche complesse relative ai certificati elettronici e alla formazione.

Gli Stati membri si trovano nella posizione migliore per garantire l'applicazione della direttiva proposta, in particolare continuando a indagare sugli incidenti marittimi e a riferire in merito se necessario.

La DG MOVE applicherà 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 controllo e le questioni amministrative. L'Agenzia presenta una relazione semestrale. I controlli effettuati sulla supervisione dell'Agenzia e sulla relativa gestione finanziaria e di bilancio sono conformi alla strategia di controllo della DG MOVE, aggiornata nel 2022.

Le ulteriori risorse messe a disposizione dell'EMSA saranno coperte dal sistema di controllo interno e di gestione del rischio dell'EMSA, 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 sarà tenuta a sviluppare strumenti e moduli informatici, nonché fornire corsi di formazione.

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 allegato 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 strategia antifrode.

La proposta di direttiva contiene diverse disposizioni volte specificamente a prevenire le frodi e le irregolarità. Gli Stati membri dovranno disporre di un sistema di gestione della qualità per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione siano adeguati per conseguire i propri obiettivi. Ciò dovrà essere certificato e successivamente sottoposto ad audit annuali. Gli organi inquirenti sugli incidenti dovranno condividere con la Commissione e/o l'EMSA i risultati degli audit annuali effettuati dall'organismo accreditato in modo che l'organo inquirente possa mantenere la certificazione del sistema di gestione della qualità.

L'EMSA applica i principi antifrode delle agenzie decentrate dell'UE, in linea con l'approccio della Commissione. A 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. Essa fornisce un quadro che affronta le questioni della prevenzione, dell'individuazione e delle condizioni per le indagini sulle frodi a livello di Agenzia. L'EMSA adegua e migliora costantemente le sue politiche e azioni per promuovere il massimo livello di integrità del suo personale, sostenere una prevenzione e individuazione efficaci dei rischi di frode, e stabilire procedure adeguate per comunicare e gestire i potenziali casi di frode e i relativi risultati. Inoltre nel 2015 l'EMSA ha adottato la sua politica in materia di conflitti di interessi per il consiglio di amministrazione.

L'EMSA coopera con i servizi della Commissione sulle questioni attinenti a frodi e 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	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ²⁹	Di paesi EFTA ³⁰	Di paesi candidati e potenziali candidati ³¹	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

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

²⁹ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

³⁰ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³¹ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	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)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Pagamenti	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
TOTALE stanziamenti per l'EMSA	Impegni	=1+ 1a+ 3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Pagamenti	=2+ 2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP è 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 stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Pagamenti	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP è 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 ³²	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1³³...																			
- Risultato																			
- Risultato																			
- Risultato																			
Totale parziale obiettivo specifico 1																			
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																			
- Risultato																			
Totale parziale obiettivo specifico 2																			
COSTI TOTALI																			

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

³² I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

³³ 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 oneri).

	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 è 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 è una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

L'EMSA inizierà a preparare le assunzioni non appena la proposta sarà adottata. I costi sono stimati sulla base dell'ipotesi che i 2 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)³⁴							
20 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
Linee di bilancio (specificare) ³⁵	- in sede ³⁶						
	- nelle delegazioni						
01 01 01 02 (AC, END e INT – ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, END e 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 supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

³⁴ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale delle agenzie (interinale); JPD = giovane professionista in delegazione.

³⁵ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

³⁶ 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).

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

La descrizione del calcolo dei costi per ETP 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 compensato da una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito dell'MCE - trasporti (02 03 01) nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale. L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP è 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 pluriennale³⁷.

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 stanziamenti cofinanziati								

³⁷ 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 ³⁸				
		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.

³⁸ 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.