



Bruxelles, 6.6.2016
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità e che abroga la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1 Motivi e obiettivi della proposta

Nello spirito dell'iniziativa REFIT della Commissione e dell'agenda "Legiferare meglio", e quale follow-up immediato del controllo dell'adeguatezza della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri¹, la Commissione formula una serie di proposte per realizzare le potenzialità di semplificazione individuate.

Gli obiettivi di tale revisione sono semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE al fine di i) conservare le norme dell'UE necessarie e proporzionate; ii) assicurarne la corretta attuazione; e iii) eliminare l'eventuale sovrapposizione e le discrepanze fra atti legislativi collegati. L'obiettivo sotteso è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che sia più facile da attuare, monitorare e far rispettare, aumentando così il livello di sicurezza complessivo.

La direttiva 98/41/CE del Consiglio² prevede il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti dell'UE. Essa mira a garantire che la sicurezza dei passeggeri non sia compromessa dal superamento del numero massimo autorizzato di persone a bordo e che le operazioni di ricerca e salvataggio in seguito a un eventuale incidente possano essere condotte in modo efficace.

La direttiva 98/41/CE è stata il primo atto legislativo riguardante le informazioni sulle persone a bordo. Dopo il 1998, tuttavia, sono entrati in vigore altri atti normativi dell'UE e convenzioni internazionali che trattano questioni correlate e sono stati elaborati nuovi sistemi e soluzioni tecnologici. Ciò è risultato in una crescente complessità e sovrapposizione delle disposizioni normative concernenti il conteggio, la registrazione e la comunicazione delle persone a bordo.

Un'operazione di ricerca e salvataggio efficace richiede un accesso immediato a dati precisi sulle persone presenti a bordo, ma nella pratica non sempre ciò è avvenuto. Secondo i requisiti attuali, tali informazioni devono essere memorizzate nel sistema della società di navigazione e rese disponibili in qualsiasi momento per la trasmissione all'autorità competente responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio. Tale requisito, che risale al 1998, non tiene conto dello sviluppo di sistemi quali SafeSeaNet³ e l'interfaccia unica nazionale⁴ e richiede che l'autorità nazionale competente contatti la società di navigazione in caso di emergenza. Inoltre i dati registrati non sempre includono informazioni sulla cittadinanza (oltre al nome, all'età e al sesso), rendendo così più difficoltosa l'assistenza prestata alle vittime e ai loro familiari.

¹ I cui risultati sono stati comunicati al Parlamento europeo e al Consiglio il 16 ottobre 2015 (COM(2015)508).

² Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

³ 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).

⁴ Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

Di conseguenza, gli operatori che già trasmettono tali dati all'interfaccia unica nazionale sono soggetti alla duplice comunicazione dei dati. Ciò è stato evidenziato dagli Stati membri che nella pratica già si avvalgono della direttiva 2002/59/CE per adempiere ai loro obblighi risultanti dalla direttiva 98/41/CE. Inoltre l'esperienza di attuazione ha messo in luce una serie di definizioni ambigue e di requisiti alquanto complessi, rendendo alcune disposizioni difficili da applicare e controllare.

Si propone quindi di aggiornare, chiarire e semplificare gli attuali requisiti per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri, rafforzando nel contempo il livello di sicurezza che essi stabiliscono. Ciò è pienamente in linea con il programma REFIT della Commissione e mira a sfruttare le potenzialità della digitalizzazione per quanto riguarda la registrazione, la trasmissione, la disponibilità e la protezione dei dati.

La proposta modifica le definizioni e i requisiti corrispondenti della direttiva 98/41/CE.

1.2 Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato

La proposta è pienamente coerente con le proposte di semplificazione che modificano la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ e con la nuova direttiva che sostituisce la direttiva 1999/35/CE del Consiglio⁶. La proposta è pienamente in linea con le raccomandazioni relative al controllo dell'adeguatezza e con il Libro bianco del 2011 sul futuro dei trasporti⁷ che ha riconosciuto l'esigenza di modernizzare l'attuale quadro legislativo dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri.

1.3 Coerenza con le altre normative dell'Unione

La proposta 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. Essa adempie inoltre gli obiettivi della strategia per il trasporto marittimo del 2018⁸, garantendo la qualità dei servizi traghetto nel trasporto regolare di passeggeri all'interno dell'UE.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

2.1 Base giuridica

Dal momento che la proposta sostituisce la direttiva in vigore, la base giuridica rimane l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE (ex articolo 80, paragrafo 2, TCE) che prevede misure nel campo nel trasporto marittimo.

⁵ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

⁶ Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

⁷ Libro bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM/2011/0144).

⁸ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 (COM/2009/0008 definitivo).

2.2 Sussidiarietà

Su richiesta degli Stati membri⁹, la legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri è stata essenzialmente plasmata e modellata sulle prescrizioni internazionali e in risposta a una serie di gravi incidenti. Sebbene i requisiti relativi alle informazioni sui passeggeri siano stati adottati a livello internazionale, questo non è accaduto per quanto riguarda le navi da passeggeri che effettuano viaggi nazionali.

La proposta garantisce un'applicazione comune e coerente dei requisiti di registrazione fissati dalla direttiva 98/41/CE per tutte le navi che effettuano viaggi da e verso i porti dell'UE, applicazione che non potrebbe essere conseguita con azioni unilaterali a livello di Stati membri. Essa garantisce che la direttiva 98/41/CE tenga il passo con gli sviluppi tecnologici e giuridici e continui quindi a migliorare la sicurezza e ad agevolare le operazioni di ricerca e salvataggio in caso di incidente.

La proposta garantisce inoltre che nelle acque dell'UE continui a esservi concorrenza su un piano di parità per tutti gli operatori a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera delle loro navi e imbarcazioni e senza distinzione fra trasporti nazionali e internazionali. Allo stesso tempo, essa chiarisce le condizioni per derogare ai requisiti della direttiva 98/41/CE nei casi in cui le condizioni operative locali lo richiedano.

2.3 Proporzionalità

Tenuto conto dei più recenti sviluppi tecnologici e giuridici, la proposta di sopprimere i requisiti obsoleti, chiarire quelli ambigui ed eliminare le sovrapposizioni è considerata l'unica opzione proporzionata e coerente. Essa assicura che l'attuale elevato livello di sicurezza sia mantenuto e ulteriormente rafforzato utilizzando i mezzi di trasmissione elettronica dei dati.

Più specificamente, rispetto al livello di sicurezza attuale l'obbligo di registrare le informazioni relative alle persone a bordo in un sistema elettronico esistente (che in caso di emergenza consenta l'immediato accesso ai dati da parte dell'autorità competente) è visto come un grande passo in avanti che non genera costi significativi per gli operatori e per le amministrazioni nazionali.

In questo contesto l'obbligo di approvazione dei sistemi di registrazione dei passeggeri ha dimostrato di comportare un considerevole carico di lavoro per alcune amministrazioni nazionali. Tale carico di lavoro e i costi corrispondenti sono stati ritenuti manifestamente eccessivi, in particolare se si considera il campo di applicazione limitato, la parziale sovrapposizione con il codice ISM e la difficoltà di verificare l'approvazione in assenza di certificati. L'obbligo di sistemi di registrazione dei passeggeri da parte della società andrebbe cancellato concentrandosi sui risultati della registrazione, vale a dire sulla precisione e sulla tempestività della raccolta dei dati nei sistemi elettronici esistenti.

L'esperienza ha inoltre dimostrato che è estremamente importante disporre, fin dai primi momenti dopo un incidente, non solo del numero e dell'elenco delle persone a bordo ma anche della loro nazionalità. Si propone pertanto di registrare tali informazioni sulla base dell'autocertificazione dei passeggeri, come avviene attualmente con altre informazioni. Ciò consentirà di garantire che i costi di immissione di tali dati aggiuntivi siano trascurabili o nulli per gli operatori che attualmente non registrano tali informazioni.

⁹ Risoluzione del Consiglio, del 22 dicembre 1994, sulla sicurezza dei traghetti passeggeri ro-ro (94/C 379/05), GU C 379 del 31.12.94, pag.8.

2.4 Scelta dell'atto giuridico

In conformità al principio di proporzionalità, si ritiene che il mezzo più idoneo per realizzare gli obiettivi individuati resti la direttiva. Essa stabilisce principi comuni e un livello armonizzato di sicurezza e garantisce l'applicazione delle norme ma consente a ciascuno Stato membro di decidere quali procedure pratiche e tecniche applicare, lasciando in tal modo a ciascuno Stato membro la responsabilità di scegliere gli strumenti di attuazione che meglio si adattano al proprio sistema interno.

A questo proposito, si è ritenuto che la soluzione giuridica più appropriata sia una proposta di modifica della direttiva 98/41/CE. L'opzione alternativa di proporre una nuova direttiva è stata scartata sulla base del numero limitato di modifiche alla direttiva vigente che fossero chiaramente individuabili.

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

3.1 Valutazioni ex post / controlli dell'adeguatezza della legislazione vigente

Il controllo dell'adeguatezza ha evidenziato che nel complesso gli obiettivi fondamentali della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri connessi alla sicurezza dei passeggeri e al mercato interno sono rispettati e restano estremamente importanti. La legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri ha avuto come conseguenza un livello comune di sicurezza per le navi da passeggeri all'interno dell'UE e la parità di condizioni tra gli operatori, nonché un maggiore trasferimento di navi fra Stati membri. Dal controllo dell'adeguatezza è emerso inoltre che vi sono margini per rafforzare ulteriormente sia il livello di sicurezza che l'efficienza e la proporzionalità di alcuni dei requisiti normativi. In diversi settori sono state formulate raccomandazioni per semplificare, chiarire e abrogare una serie di requisiti ambigui, obsoleti o ridondanti.

- a) Eliminare la doppia comunicazione dei requisiti relativi ai passeggeri e allineare gli obblighi di comunicazione per tutti gli operatori, stabilendo di:
 - registrare le informazioni relative al numero di persone a bordo in un sistema elettronico esistente che, in caso di emergenza o incidente, consenta l'immediata trasmissione dei dati all'autorità competente anziché nel sistema della società, prima di partire e prima di arrivare a qualsiasi porto UE di scalo;
 - registrare, per ogni tratta superiore alle 20 miglia nautiche, le informazioni richieste sui passeggeri e sui membri dell'equipaggio nel sistema di cui sopra anziché in quello della società, prima di partire e prima di arrivare a qualsiasi porto UE di scalo. Chiarire le definizioni relative ai requisiti per la registrazione dei passeggeri di cui alla direttiva 98/41/CE, quali ad esempio la durata del viaggio.
- b) Evitare sovrapposizioni e richiedere che, per ogni tratta superiore alle 20 miglia nautiche, la nazionalità dei passeggeri sia registrata e trasmessa all'autorità competente, utilizzando gli stessi mezzi e criteri in atto per la registrazione e la trasmissione dei dati già richiesti quali il nome, l'età ecc.
- c) Chiarire le definizioni relative ai requisiti per la registrazione dei passeggeri di cui alla direttiva 98/41/CE, quali ad esempio la durata del viaggio.
- d) Eliminare dalla direttiva 98/41/CE il requisito relativo all'approvazione dei sistemi di registrazione dei passeggeri.

- e) Razionalizzare il meccanismo di comunicazione delle esenzioni/equivalenze ai sensi delle direttive 2009/45/CE e 98/41/CE.

3.2 Consultazioni delle parti interessate

Vista la natura tecnica delle proposte in questione, è stata scelta una consultazione mirata in quanto strumento più adeguato. Sono stati consultati gli esperti nazionali nell'ambito del gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri. È stato organizzato un seminario a cui sono stati invitati a partecipare gli Stati membri, il mondo dell'industria e le associazioni che rappresentano i passeggeri. Le misure previste sono state presentate in numerose occasioni. Inoltre la tabella di marcia pubblicata sul sito web dell'Europa¹⁰ ha consentito alle parti interessate di fornire riscontri tramite un modulo di risposta on-line.

Nel documento di lavoro che accompagna la proposta sono riportati una sintesi e un feedback dettagliato sulle osservazioni formulate durante il processo di consultazione. Le misure di semplificazione previste sono state sostenute da una larga maggioranza di esperti nazionali, anche se è stato formulato un certo numero di osservazioni riguardo all'esatta formulazione di alcune proposte. Tutti i suggerimenti sono stati quindi esaminati attentamente e le proposte, se del caso, sono state modificate. Alcuni esperti hanno inoltre sollevato interrogativi riguardanti aspetti pratici e tecnici relativi all'attuazione, di cui si è tenuto conto nel documento di lavoro che accompagna la proposta e che sono stati inseriti nel piano di attuazione.

Le parti interessate dell'industria hanno chiesto con insistenza che i principi fondamentali dell'attuale quadro giuridico non siano modificati (in particolare in relazione all'autocertificazione dei dati dei passeggeri), mentre l'associazione che rappresenta i passeggeri ha chiesto che il livello di sicurezza sia migliorato, mettendo in guardia contro il rischio che venga indebolito. La proposta assicura quindi che l'attuale livello di sicurezza sia mantenuto e, per quanto possibile all'interno del quadro di semplificazione, rafforzato (ad esempio, sfruttando gli attuali sistemi elettronici e chiarendo come va calcolato il limite di 20 miglia nautiche).

3.3 Ricorso al parere di esperti

Il presente riesame si basa principalmente sui dati raccolti durante il processo di controllo dell'adeguatezza come indicato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "Correggere la rotta: controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE", adottato il 16 ottobre 2015¹¹.

Oltre ai dati e alla consultazione effettuata nel quadro del controllo dell'adeguatezza, la preparazione della presente proposta di semplificazione ha reso necessario un contributo da parte di esperti tecnici e giuridici riguardo alla formulazione concreta delle definizioni tecniche e a un linguaggio giuridico chiaro. Questi pareri sono stati raccolti all'interno dell'istituzione, in cooperazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima e con il gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri, e sono presentati nel documento di lavoro che accompagna la proposta.

3.4 Valutazione d'impatto

La proposta costituisce un seguito immediato al controllo dell'adeguatezza che ha individuato i problemi di semplificazione in maniera approfondita e ha valutato le potenzialità di

¹⁰ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_it.htm

¹¹ SWD(2015)197.

semplificazione. Come sottolineato nella tabella di marcia, o ci si aspetta che le misure previste non generino alcun impatto significativo (vale a dire al di là di quelle non misurabili, quali chiarezza, certezza e semplicità), oppure non sono state individuate soluzioni sostanzialmente diverse. Conformemente agli orientamenti della Commissione "Legiferare meglio", non è stata realizzata una valutazione d'impatto completa.

Tuttavia, la proposta di semplificazione è accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione che ricorda le raccomandazioni del controllo dell'adeguatezza e spiega i motivi delle soluzioni proposte dal punto di vista giuridico e tecnico. Essa include una sintesi e un feedback sulla consultazione delle parti interessate effettuata a sostegno di tale iniziativa. Vi è inoltre allegato un piano di attuazione.

3.5 Efficienza normativa e semplificazione

L'obiettivo principale della presente proposta è garantire che la legislazione esistente sia idonea allo scopo. L'uso dei mezzi di comunicazione elettronica disponibili consentirà di conseguire gli obiettivi strategici in modo più efficace ed efficiente. Le potenzialità di semplificazione sono principalmente costituite dall'eliminazione delle sovrapposizioni negli obblighi di comunicazione, dei requisiti sproporzionati e degli effetti non misurabili quali la chiarezza, la certezza e la semplicità.

Obbligare alla doppia comunicazione dei dati gli operatori che già trasmettono i dati dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio all'interfaccia unica nazionale crea un onere ulteriore e inutile per il settore. Per gli operatori (in genere quelli più piccoli) che non utilizzano ancora i sistemi di cui sopra è previsto un sistema meno gravoso. Queste società operano principalmente su viaggi nazionali molto brevi (quindi registrano informazioni solo sul numero di persone a bordo) e non dispongono di sistemi informatici o connessione Internet.

Per neutralizzare qualsiasi eventuale aumento dei costi per tali operatori, è previsto che essi potranno scegliere di trasmettere il numero delle persone a bordo attraverso il sistema di informazione automatizzato, un sistema di trasmissione marittimo basato sulla trasmissione di segnali radio ad altissima frequenza. Ciò consentirebbe al centro di ricerca e salvataggio locale di recuperare facilmente il numero delle persone a bordo in qualsiasi momento, indipendentemente dalla disponibilità di una persona di contatto.

Gli Stati membri saranno dispensati dall'approvazione dei sistemi di registrazione dei passeggeri della società, sebbene essi rimangano responsabili di garantire che le informazioni siano raccolte e registrate elettronicamente in modo preciso e tempestivo.

3.6 Diritti fondamentali

La proposta non introduce ulteriori categorie né modifica le categorie di dati personali che devono essere raccolti e registrati conformemente alle vigenti disposizioni della direttiva 98/41/CE. Fanno eccezione soltanto le informazioni sulla nazionalità delle persone a bordo, che per i motivi di cui sopra si propone di aggiungere alle informazioni già registrate (vale a dire il cognome delle persone a bordo, il loro nome o iniziale, il loro sesso, l'indicazione della fascia di età oppure età o anno di nascita, e informazioni concernenti cure e assistenza speciali in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero).

La direttiva 98/41/CE deve essere tuttavia modernizzata per seguire gli sviluppi giuridici in materia di protezione dei dati personali, in particolare il regolamento (UE) n. XXX/2016¹². A questo riguardo, benché le categorie di dati, le finalità e i beneficiari siano chiaramente individuati, il periodo di conservazione dei dati non lo è. La direttiva 98/41/CE dispone che la società non conservi dati personali oltre il tempo necessario ai fini della direttiva, ma non indica quale debba essere questo tempo. L'esperienza acquisita nel corso dell'attuazione dimostra che il periodo di conservazione dei dati varia notevolmente da uno Stato membro all'altro, con differenze che vanno da ore a settimane o perfino mesi dalla fine del viaggio (quando questo si conclude senza problemi). Si propone pertanto di stabilire il periodo di conservazione dei dati nella presente direttiva (fatti salvi altri obblighi giuridici qualora i dati siano raccolti per scopi diversi con differenti periodi di conservazione).

Inoltre sebbene la direttiva stabilisca che i sistemi di registrazione della società devono essere tutelati contro la distruzione accidentale o illecita, la perdita accidentale e l'alterazione, la comunicazione o l'accesso non autorizzati, essa non fa riferimento al diritto dell'UE in materia di protezione dei dati personali e non fissa garanzie in merito all'accessibilità di tali dati. A questo riguardo si ritiene che la proposta contenga importanti miglioramenti nella protezione dei dati personali.

Essa sostituisce inoltre l'obbligo di conservare i dati personali da parte della società con quello di trasmettere tali dati a un sistema elettronico esistente destinato a tale scopo (e di cancellare i dati personali quando la trasmissione sia stata completata). La proposta di trasmissione all'interfaccia unica nazionale tiene conto dei requisiti di riservatezza (definiti all'articolo 8 della direttiva 2010/65/UE) ed è conforme al diritto dell'UE in materia di protezione dei dati personali. Essa garantisce anche l'accessibilità limitata a tali dati che dev'essere accordata alle autorità nazionali competenti su richiesta (il meccanismo di scambio in caso di emergenza o in seguito a un incidente è il sistema SafeSeaNet, definito nella direttiva 2002/59/CE). Come per l'interfaccia unica nazionale, il sistema SafeSeaNet è guidato dal diritto dell'UE in materia di protezione dei dati personali e stabilisce sicurezza e diritti di accesso definiti con chiarezza.

Le autorità nazionali competenti alle quali è consentito l'accesso ai fini della presente direttiva sono le autorità di ricerca e salvataggio designate dagli Stati membri. Su richiesta, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, le autorità di ricerca e salvataggio devono avere accesso immediato alle informazioni comunicate in applicazione della direttiva 98/41/CE.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

5.1 Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e comunicazione

La proposta è accompagnata da un piano di attuazione che contiene le azioni necessarie per attuare le misure di semplificazione tecnica e individua le principali sfide tecniche, giuridiche e di tempistica relative all'attuazione.

Sono state individuate modalità di monitoraggio e comunicazione adeguate senza creare nuovi obblighi di comunicazione e oneri amministrativi. Le informazioni essenziali su flotta,

¹² Riferimento da aggiungere dopo l'adozione.

incidenti e conformità verranno raccolti con l'assistenza dell'EMSA, del gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri e servendosi della base dati della piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP). Dato che l'intero ciclo di visite di attuazione dell'EMSA previste è stimato a 5 anni, il ciclo di valutazione della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri dovrebbe essere fissato a intervalli di 7 anni.

5.2 Documenti esplicativi

Dal momento che le misure di semplificazione non sono di natura complessa o sostanziale, non sono necessari documenti esplicativi.

5.3 Illustrazione dettagliata delle disposizioni specifiche della proposta

Definizioni e campo di applicazione

L'articolo 2 è modificato per allineare quanto più possibile le definizioni con la proposta di modifica della direttiva 2009/45/CE e con la proposta di una nuova direttiva in sostituzione della direttiva 1999/35/CE nonché per allineare la responsabilità dell'addetto alla registrazione dei passeggeri con la proposta di eliminare l'obbligo della società di conservare le informazioni richieste dalla presente direttiva .

L'articolo 3 è modificato per chiarire la portata della direttiva e allinearla con la definizione delle zone portuali definite secondo la proposta che modifica la direttiva 2009/45/CE.

Informazioni sulle persone a bordo

L'articolo 4 è modificato per sostituire l'obbligo di conservare i dati sul numero di persone a bordo nella società registrandoli nell'interfaccia unica nazionale o la trasmissione mediante il sistema di identificazione automatica.

L'articolo 5 è modificato per introdurre le informazioni sulla nazionalità delle persone a bordo e per sostituire l'obbligo della società di conservare gli elenchi dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio da parte della società registrandoli nell'interfaccia unica nazionale. L'elenco dei dati richiesti è semplificato, chiarito e per quanto possibile allineato con gli obblighi di comunicazione nell'interfaccia unica nazionale.

L'articolo 6 è modificato per allineare il riferimento con i mezzi di trasmissione dei dati proposti, e per chiarire le responsabilità degli Stati membri in relazione alle navi da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo.

Società

L'articolo 8 è modificato per riflettere il nuovo ruolo dell'addetto alla registrazione dei passeggeri (cioè non quello di conservare i dati ma di trasmetterli) e per eliminare il requisito relativo all'elaborazione di un sistema di registrazione dei passeggeri della società. È inoltre modificato per tener conto del diritto dell'UE in materia di protezione dei dati personali e specifica che la società distrugge i dati personali una volta trasmessi all'interfaccia unica (fatti salvi altri obblighi di comunicazione).

Esenzioni

L'articolo 9 è modificato per eliminare il riferimento obsoleto all'esenzione prevista per i servizi regolari che attraversano lo Stretto di Messina. Alla luce dell'introduzione della trasmissione elettronica dei dati e data la flessibilità proposta di trasmettere il numero delle persone a bordo, l'articolo 9 è modificato per eliminare la possibilità di esentare gli operatori dalla trasmissione alle autorità competenti del numero delle persone a bordo.

L'articolo 9 è modificato inoltre per garantire che i criteri di esenzione rispecchino la vicinanza delle strutture di ricerca e salvataggio che non figurano più nella nuova definizione di "acque riparate". Infine, l'articolo 9 è modificato per semplificare la notifica delle esenzioni tramite una base dati da costituire e mantenere a tal fine e ad allineare le procedure di opposizione alle esenzioni nell'ambito di tale direttiva e con la direttiva 2009/45/CE.

Stati membri

L'articolo 10 è modificato per allineare la responsabilità degli Stati membri con le modalità proposte per la trasmissione dei dati e per rispecchiare il diritto dell'UE in materia di protezione dei dati personali precisando le condizioni per il trattamento dei dati da parte degli Stati membri, i diritti di accesso e i periodi di conservazione dei dati.

Disposizioni accessorie

L'articolo 11 è modificato per eliminare i requisiti relativi ai sistemi di registrazione della società resi ridondanti dalla proposta. È eliminato anche il corrispondente paragrafo 1 dell'articolo 12.

Procedura di comitato e procedura di modifica

Gli articoli 12 e 13 sono stati allineati con il trattato sul funzionamento dell'Unione europea. L'articolo 12 *bis* è stato aggiunto per lo stesso motivo (esercizio del potere di delega).

Disposizioni relative alla valutazione

L'articolo 14 *bis* è stato introdotto per precisare le disposizioni relative alla valutazione.

Modifica dell'allegato della direttiva 2010/65/UE

La proposta comprende una modifica accessoria dell'allegato della direttiva 2010/65/UE, parte A, determinato dalle modifiche apportate alla direttiva 98/41/CE.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità e che abroga la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri

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 europeo¹³,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁴,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Informazioni precise e tempestive sul numero di persone a bordo di una nave o sulla loro identità sono essenziali per la preparazione e l'efficacia delle operazioni di ricerca e salvataggio. In caso di incidente in mare, la piena e totale cooperazione tra le autorità nazionali competenti dello Stato o degli Stati interessati, l'operatore della nave e i loro rappresentanti può contribuire notevolmente all'efficacia delle operazioni delle autorità competenti. Alcuni aspetti di tale cooperazione sono disciplinati dalla direttiva 98/41/CE del Consiglio¹⁵.
- (2) In considerazione dei risultati del controllo dell'adeguatezza del programma sull'adeguatezza della regolamentazione (REFIT)¹⁶ nonché dell'esperienza di attuazione, che ha dimostrato che le informazioni sulle persone presenti a bordo non sempre sono facilmente accessibili alle autorità competenti, gli attuali requisiti della direttiva 98/41/CE dovrebbero essere allineati con gli obblighi di comunicazione dei dati per via elettronica, rendendoli più efficaci e meno onerosi. La digitalizzazione consentirà inoltre, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, di accelerare l'utilizzo delle informazioni relative a un numero significativo di passeggeri.

¹³ GU C , , p. .

¹⁴ GU C , , p. .

¹⁵ Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

¹⁶ COM(2015) 508 final.

- (3) Negli ultimi 17 anni sono stati realizzati progressi tecnologici fondamentali nei mezzi di comunicazione e di memorizzazione dei dati sui movimenti delle navi, che consentono di utilizzare sistemi di identificazione automatica (AIS) a bordo delle navi per un loro migliore monitoraggio. Di conseguenza, i costi delle apparecchiature per svolgere tali funzioni si sono notevolmente ridotti. Lungo le coste europee sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di notifica delle navi in conformità alle pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Il diritto dell'Unione e il diritto nazionale assicurano che le navi osservino gli obblighi di comunicazione prescritti da tali sistemi.
- (4) La raccolta, la trasmissione e la condivisione dei dati riguardanti le navi sono state rese possibili, semplificate e armonizzate dall'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ e da SafeSeaNet di cui alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸. Le informazioni relative alle persone a bordo richieste dalla direttiva 98/41/CE vanno pertanto registrate nell'interfaccia unica nazionale che, in caso di emergenza o incidente, consente all'autorità competente di accedere facilmente ai dati.
- (5) Al fine di assicurare il rispetto del principio di proporzionalità, gli operatori più piccoli che ancora non utilizzano l'interfaccia unica nazionale e che operano principalmente su brevi viaggi nazionali al di sotto di 20 miglia nautiche (e hanno quindi l'obbligo di registrare solo il numero di persone a bordo) dovrebbero avere la possibilità di scegliere come rendere disponibile tale informazione, se tramite l'interfaccia unica nazionale o l'AIS.
- (6) Per ridurre le ansie dei parenti in caso di incidente e inutili ritardi nell'assistenza consolare e in altri servizi, fra i dati comunicati dovrebbero esservi informazioni sulla nazionalità delle persone a bordo. L'elenco dei dati richiesti per viaggi di oltre 20 miglia nautiche andrebbe semplificato, chiarito e allineato per quanto possibile con gli obblighi di comunicazione nell'interfaccia unica nazionale.
- (7) Tenendo conto della disponibilità di mezzi elettronici di registrazione dei dati e del fatto che i dati personali dovrebbero in ogni caso essere raccolti prima della partenza della nave, il ritardo di 30 minuti attualmente previsto dalla direttiva 98/41/CE dovrebbe essere considerato come un limite massimo e utilizzato solo in casi eccezionali.
- (8) Per migliorare la chiarezza giuridica e la coerenza con altre disposizioni connesse della legislazione dell'Unione, e con la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹ in particolare, una serie di riferimenti obsoleti, ambigui e poco chiari dovrebbe essere aggiornata o cancellata. Il concetto di nave da passeggeri "marittima" dovrebbe essere sostituito da quello di "nave da passeggeri", mentre il concetto di "acque riparate" dovrebbe essere sostituito da tratti di mare definiti con chiarezza, elencati dagli Stati membri in conformità alla direttiva 2009/45/CE. La definizione di "addetto alla registrazione dei passeggeri" dovrebbe essere modificata al fine di

¹⁷ Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

¹⁸ 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).

¹⁹ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

riflettere le nuove mansioni, fra le quali non vi è più quella di conservare le informazioni. I corrispondenti requisiti relativi ai sistemi di registrazione dei passeggeri dovrebbero essere soppressi.

- (9) Gli Stati membri dovrebbero conservare la responsabilità di garantire il rispetto dei requisiti per la registrazione dei dati a norma della direttiva 98/41/CE, in particolare per quanto riguarda la precisione e la tempestiva registrazione dei dati. Al riguardo, dovrebbero essere effettuate verifiche analoghe ai controlli casuali previsti attualmente per i sistemi di registrazione della società.
- (10) Nella misura in cui le misure comportano il trattamento di dati personali, queste devono essere attuate nel rispetto del diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali²⁰. In particolare, i dati personali raccolti ai fini della direttiva 98/41/CE non dovrebbero essere trattati e usati per altri scopi né conservati più a lungo di quanto necessario ai fini della direttiva 98/41/CE, come ivi specificato.
- (11) In base al principio della proporzionalità, e dato che è nell'interesse dei passeggeri fornire informazioni rispondenti al vero, i mezzi di raccolta di dati personali in base all'autocertificazione dei passeggeri sono sufficienti ai fini della direttiva 98/41/CE. Allo stesso tempo, i mezzi elettronici di registrazione e verifica dei dati dovrebbero garantire che per ogni persona a bordo siano registrate informazioni uniche.
- (12) Per aumentare la trasparenza e facilitare la comunicazione da parte degli Stati membri di esenzioni e richieste di deroga, sarebbe opportuno che la Commissione creasse e mantenesse una base dati per questo scopo. Essa dovrebbe includere le misure notificate, sia sotto forma di progetto che una volta adottate.
- (13) In considerazione dei cambiamenti introdotti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le competenze conferite alla Commissione per l'attuazione della direttiva 98/41/CE dovrebbero essere aggiornate di conseguenza. Gli atti di esecuzione dovrebbero essere adottati a norma del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹.
- (14) Al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e di aumentare la trasparenza, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione per quanto riguarda l'esclusione di modifiche degli strumenti internazionali dall'ambito di applicazione della presente direttiva se necessario e la creazione delle condizioni di accesso alla base dati conservata dalla Commissione per custodire le notifiche di esenzioni e di richieste di deroga da parte degli Stati membri. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte in conformità ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del

²⁰ In particolare il regolamento (UE) XXX/2016 del XXX (numero e data da aggiungere dopo l'adozione formale) del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e la libera circolazione di tali dati (regolamento generale sulla protezione dei dati) (riferimento alla GU da aggiungere dopo l'adozione formale) e il regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

²¹ 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).

13 aprile 2016. In particolare, per assicurare pari opportunità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti in concomitanza con gli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione che si occupano della preparazione degli atti delegati.

- (15) In considerazione del ciclo di monitoraggio completo delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, è opportuno che la Commissione valuti l'attuazione della direttiva 98/41/CE entro [sette anni dopo la data di cui al secondo comma dell'articolo 3, paragrafo 1] e presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in proposito. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per tale valutazione.
- (16) Per tener conto delle modifiche apportate alla direttiva 98/41/CE, nell'elenco delle formalità di dichiarazione di cui alla parte A dell'allegato della direttiva 2010/65/UE andrebbero incluse le informazioni sulle persone a bordo.
- (17) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le direttive 98/41/CE e 2010/65/UE,
- HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Modifiche della direttiva 98/41/CE

La direttiva 98/41/CE è così modificata:

- 1) L'articolo 2 è così modificato:
- a) il secondo trattino è sostituito dal seguente:
"– "nave da passeggeri": qualsiasi nave o unità veloce da passeggeri che trasporti più di 12 passeggeri,";
 - b) il sesto trattino è sostituito dal seguente:
"– «addetto alla registrazione dei passeggeri»: il responsabile incaricato da una società di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM o un'altra persona incaricata da una società di trasmettere le informazioni relative alle persone a bordo della nave da passeggeri di sua proprietà,";
 - c) il nono trattino è sostituito dal seguente:
"– «acque riparate»: il tratto di mare in cui possono operare le navi di classe D, elencato a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2009/45/CE,";
 - d) al decimo trattino, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:
"– «servizio di linea»: una serie di collegamenti marittimi che effettuano un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, oppure:";
 - e) l'undicesimo comma è sostituito dal seguente:
"– «paese terzo»: ogni paese che non sia uno Stato membro,";
 - f) è aggiunto il dodicesimo trattino seguente:
"– «area portuale»: un'area di cui alla lettera r) dell'articolo 2 della direttiva 2009/45/CE,";

- g) è aggiunto il tredicesimo trattino seguente:
"– «nave/unità da diporto»: un'imbarcazione che non trasporta merci e trasporta non più di 12 passeggeri che non effettuano alcun traffico commerciale, indipendentemente dal mezzo di propulsione.";

2) L'articolo 3 è così modificato:

- a) il primo trattino è sostituito dal seguente:
"– navi da guerra e da trasporto truppe,";
- b) il secondo trattino è sostituito dal seguente:
"– navi e unità da diporto,";
- c) è aggiunto il terzo trattino seguente:
"– le navi da passeggeri che operano esclusivamente nelle aree portuali.";

3) All'articolo 4, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Prima della partenza della nave da passeggeri il numero delle persone a bordo è comunicato al comandante della nave da passeggeri e registrato nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio* o reso disponibile all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.

* Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).";

4) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

1. Le seguenti informazioni relative alle persone a bordo sono rilevate per ogni nave da passeggeri che parte da un porto situato in uno Stato membro che effettua viaggi di distanza superiore a venti miglia dal punto di partenza al porto di scalo successivo:

- cognome;
- nome,
- genere,
- nazionalità,
- anno di nascita,
- cure e assistenza speciali in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.

2. Dette informazioni sono raccolte prima della partenza e registrate nell'interfaccia unica di cui all'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE alla partenza della nave, ma in ogni caso non oltre trenta minuti dopo la sua partenza.

3. I dati personali raccolti ai sensi della presente direttiva non devono essere trattati e utilizzati per altri fini.";

5) All'articolo 6, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Per le navi da passeggeri battenti la bandiera di un paese terzo che provengono da un porto situato al di fuori dell'Unione e che sono dirette verso un porto di uno Stato membro, tale Stato membro richiede alla società che le gestisce di provvedere affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1 e all'articolo 5, paragrafo 1 come specificato all'articolo 4, paragrafo 2 e all'articolo 5, paragrafo 2.";

6) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Ogni società che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio di una nave da passeggeri deve, se richiesto conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 4 e all'articolo 5 della presente direttiva, designare un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile della registrazione delle informazioni previste da tali disposizioni nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE o mettere a disposizione tali informazioni mediante il sistema di identificazione automatica.

I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 sono conservati solo il tempo necessario ai fini della presente direttiva, vale a dire fino al momento in cui siano registrati nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE. Fatti salvi altri obblighi in materia di comunicazione, le informazioni che non sono più necessarie a tale fine sono distrutte.

Ogni società provvede affinché le informazioni relative ai passeggeri che hanno dichiarato di necessitare di cure o di assistenza speciali in caso di emergenza siano debitamente registrate e trasmesse al comandante prima della partenza della nave da passeggeri.";

7) L'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

- le lettere a) e b) sono soppresse;

- la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) Uno Stato membro può esentare dagli obblighi di cui all'articolo 5 le navi da passeggeri che navigano esclusivamente in acque riparate in cui sia assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio, assicurando viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi.";

b) al paragrafo 3, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

"a) lo Stato membro comunica senza indugio alla Commissione la sua decisione di concedere esenzioni o deroghe dalle pertinenti disposizioni degli articoli 4 e 5, fornendo valide motivazioni. Tale comunicazione è effettuata mediante una base dati creata e gestita dalla Commissione a tale scopo. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 21 bis per quanto riguarda le condizioni di accesso a tale base dati.

b) se entro sei mesi dalla comunicazione la Commissione ritiene che tale decisione sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, essa può richiedere, mediante un atto di esecuzione, che lo Stato membro la modifichi o non la adotti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.";

c) al paragrafo 4, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"La richiesta è presentata alla Commissione mediante la base dati di cui al paragrafo 3. se entro sei mesi da tale richiesta la Commissione ritiene che tale deroga sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, essa può richiedere, mediante un atto di esecuzione, che lo Stato membro modifichi o non adotti la decisione proposta. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.";

8) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

Gli Stati membri verificano l'esattezza e la tempestività delle registrazioni dei dati richieste dalla presente direttiva.

Ciascuno Stato membro designa l'autorità che avrà accesso alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva. Gli Stati membri assicurano che, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, tale autorità designata abbia accesso immediato alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva.

I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 sono conservati dagli Stati membri solo il tempo necessario ai fini della presente direttiva., vale a dire:

- a) fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è stato completato; oppure
- b) in caso di emergenza o in seguito a un incidente, fino al completamento dell'eventuale indagine o procedimento giudiziario.

Fatti salvi altri obblighi in materia di comunicazione, le informazioni che non sono più necessarie a tale fine sono distrutte.";

9) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

1. Ai fini della presente direttiva i dati richiesti sono raccolti e registrati in modo da non ritardare l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri.

2. Va evitata la presenza di più raccolte di dati sulla stessa rotta o su rotte analoghe.";

10) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

"Articolo 12

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 bis, modificando la presente direttiva al fine di escludere dal suo campo di applicazione qualsiasi modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2 soltanto se, sulla base di una valutazione della Commissione, vi sia il rischio manifesto che tale modifica internazionale riduca il livello di sicurezza

marittima, istituito dal diritto marittimo unionale, o sia incompatibile con quest'ultimo.";

11) È inserito il seguente articolo 12 *bis*:

"Articolo 12 bis

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui agli articoli 9 e 12 è conferito alla Commissione alle condizioni previste dal presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati previsto agli articoli 9 e 12 è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere da [data dell'entrata in vigore].

3. La delega dei poteri di cui agli articoli 9 e 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima di adottare un atto delegato la Commissione consulta esperti designati da ogni Stato membro in conformità ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 9 e 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo sia il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

7. Un atto delegato che escluda dall'ambito di applicazione della presente direttiva le modifiche degli strumenti internazionali a norma dell'articolo 12 è adottato almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione ovvero della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo precedente l'entrata in vigore di tale atto delegato, gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa intesa a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.";

12) L'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

* Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).";

- b) il paragrafo 3 è soppresso;
- 13) è inserito il seguente articolo 14 *bis*:

"Articolo 14 bis

La Commissione valuta l'applicazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro [sette anni dopo la data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, secondo comma].".

Articolo 2

Modifiche all'allegato della direttiva 2010/65/UE

Nell'allegato, parte A, della direttiva 2010/65/CE è aggiunto il punto 7 seguente:

"7. Informazioni sulle persone a bordo

Articolo 4, paragrafo 2, e articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

Articolo 3

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [12 mesi dall'entrata in vigore]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Gli Stati membri applicano dette norme a decorrere dal [12 mesi dopo l'entrata in vigore].

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

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

Articolo 4

Entrata in vigore

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

Articolo 5
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente