



Bruxelles, 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti ro-ro e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e abroga la direttiva 1999/35/CE

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1 Motivi e obiettivi della proposta

Nello spirito delle agende della Commissione "REFIT" e "Legiferare meglio" e quale immediato follow-up al controllo dell'adeguatezza della legislazione sulla sicurezza delle navi passeggeri nell'UE¹, la Commissione presenta una serie di proposte per realizzare le potenzialità che si sono identificate in tema di semplificazione.

Obiettivo di questa revisione è semplificare e snellire l'attuale quadro normativo sulla sicurezza delle navi passeggeri nell'UE 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 ed aggiornato che sia più agevole da attuare, monitorare e far rispettare aumentando così il livello generale di sicurezza.

La direttiva 1999/35/CE del Consiglio² prevede diversi tipi di ispezioni che interessano gli aspetti specifici della sicurezza dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri (UVP). Le ispezioni riguardano i rischi specifici legati ai ponti veicoli non compartimentati che determinano vulnerabilità sul piano della stabilità e della sicurezza antincendio e un'attività estremamente intensa, nonché il rischio di spostamento del carico, problemi che interessano la tenuta stagna, le rampe sollevabili nonché gli aspetti dell'usura e del logorio.

Nonostante il fatto che per questo tipo di navi rimane necessario un regime specifico di ispezioni, le disposizioni di questa direttiva non corrispondono più alla realtà d'oggi. La situazione attuale è notevolmente diversa rispetto a quella di quasi 20 anni fa quando è stata adottata la direttiva 1999/35/CE. All'epoca l'UE aveva 15 Stati membri e vi era un numero importante di traghetti ro-pax e di UVP che facevano regolarmente la spola tra l'UE e i paesi terzi. Da allora è stato inoltre rafforzato il regime di controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, soprattutto dopo l'entrata in vigore della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³, istituendo un sistema d'ispezione basato sul rischio che comprende un numero minimo di ispezioni che gli Stati membri devono effettuare sulle navi ad alto rischio.

Attualmente la maggior parte degli Stati membri combina o sostituisce alcune delle ispezioni prescritte dalla direttiva 1999/35/CE con ispezioni a cura dello Stato di bandiera o dello Stato di approdo. Questa pratica rende problematici l'attuazione e l'*enforcement* della direttiva, considerata la portata diversa di queste ispezioni e le sovrapposizioni di norme diverse. In particolare, il quadro giuridico consente di sostituire l'ispezione di verifica a cura dello Stato di approdo con una visita ai sensi della direttiva 1999/35/CE. Considerato però che la portata della visita di cui alla direttiva 1999/35/CE non comprende tutti gli elementi coperti dal controllo a cura dello Stato di approdo, questa sovrapposizione determina di fatto un vuoto normativo.

¹ I risultati del quale sono stati trasmessi al Parlamento europeo e al Consiglio il 16 ottobre 2015 [COM(2015)508].

² 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).

³ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

Si è pertanto proposto di aggiornare, chiarire e semplificare le disposizioni vigenti per le visite ispettive sui traghetti ro-ro e sulle UVP mantenendo tuttavia lo stesso livello di sicurezza e i principali meccanismi di attuazione. Ciò è pienamente in linea con il programma REFIT della Commissione ed intende razionalizzare ulteriormente gli sforzi ispettivi delle amministrazioni nazionali oltre a massimizzare i tempi di sfruttamento commerciale delle navi.

In quest'ottica, per assicurare la chiarezza e la coerenza, la proposta abroga l'attuale direttiva e la sostituisce con una direttiva nuova. Essa comprende anche modifiche di minore entità alla direttiva 2009/16/CE.

1.2 Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato

La proposta è del tutto coerente con le proposte di semplificazione a modifica della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ e della direttiva 98/41/CE del Consiglio⁵. Essa assicura la coerenza con la direttiva 2009/16/CE includendo cambiamenti accessori che la modificano. Questi cambiamenti accessori si limitano rigorosamente a quanto necessario per assicurare la coerenza con la presente proposta e non hanno nessun effetto sull'imminente valutazione della direttiva 2009/16/CE. La proposta è pienamente in linea con le raccomandazioni sui controlli dell'adeguatezza e con il Libro bianco del 2011 sul futuro dei trasporti⁶ che riconosce la necessità di modernizzare l'attuale quadro legislativo dell'UE sulla sicurezza delle navi passeggeri.

1.3 Coerenza con le altre normative dell'Unione

La proposta è in linea con l'agenda della Commissione "Legiferare meglio" poiché assicura che la legislazione in vigore sia semplice e chiara, non crea oneri inutili e tiene il passo con l'evoluzione della politica, della società e della tecnologia. Essa contribuisce inoltre a realizzare gli obiettivi della strategia per il trasporto marittimo del 2018⁷ assicurando la qualità dei servizi di linea dei traghetti adibiti al trasporto intraunionale di passeggeri.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

2.1 Base giuridica

Considerato che la proposta sostituisce l'attuale direttiva, la base giuridica rimane l'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE (ex articolo 80, paragrafo 2, del TEC) che prevede misure nel settore dei trasporti marittimi.

2.2 Sussidiarietà

A richiesta degli Stati membri⁸, la legislazione dell'UE sulla sicurezza delle navi passeggeri è stata essenzialmente modellata e configurata sulla base dei requisiti internazionali anche in seguito ad una serie di gravi incidenti (ad esempio quelli in cui sono state coinvolte navi come

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ Libro bianco "Tabella di marcia verso uno Spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM(2011)0144 def].

⁷ 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 def].

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

la Herald of Free Enterprise, l'Estonia). La maggior parte degli Stati membri è interessata sia quale Stato di bandiera sia quale Stato di approdo.

Sebbene a livello di UE siano state adottate regole comuni per le navi passeggeri, compresi i traghetti ro-ro e le UVP impegnate in viaggi nazionali, ciò non vale per i viaggi internazionali cui si applicano le convenzioni internazionali. Queste ultime contemplano notevoli possibilità di deroga e consentono interpretazioni divergenti quanto agli standard di sicurezza. I passeggeri che viaggiano all'interno dell'UE hanno il diritto di attendersi lo stesso livello di sicurezza indipendentemente dal tipo di nave o di servizio di cui si avvalgono.

In assenza di un meccanismo di *enforcement* a livello internazionale, il regime unionale di visite che si applica alle navi passeggeri che effettuano viaggi sia nazionali sia internazionali rimane un requisito essenziale per mantenere uno standard elevato di sicurezza delle navi passeggeri ed eliminare le condizioni di trasporto navale subottimali. Esso garantisce anche una concorrenza su base di parità nelle acque unionali per tutti gli operatori indipendentemente dalla loro nazionalità o dalla bandiera che battono le loro imbarcazioni e senza distinzione tra viaggi internazionali e viaggi nazionali. Pertanto, con la sola azione unilaterale a livello dei singoli Stati membri non sarebbe possibile pervenire a condizioni armonizzate per l'esercizio dei traghetti ro-ro e delle UVP verso e da i porti unionali né si potrebbe raggiungere in tal modo un livello comune di sicurezza.

2.3 Proporzionalità

Alla luce dei più recenti sviluppi tecnologici e giuridici la proposta, finalizzata a chiarire le disposizioni vigenti ed eliminare le sovrapposizioni e i concetti superati, è ritenuta l'unica opzione proporzionata e coerente. Essa assicura che non venga compromesso l'attuale livello elevato di sicurezza e consente di fare un uso migliore delle risorse, di procedere ad azioni più mirate e di disporre di requisiti di sicurezza più chiari.

Conformemente al principio di proporzionalità una direttiva appare essere la forma più adeguata per raggiungere gli obiettivi identificati. Essa stabilisce principi comuni e un livello armonizzato di sicurezza, assicura il rispetto delle regole, ma lascia a ciascuno Stato membro la scelta delle procedure pratiche e tecniche da applicare. Così facendo essa lascia alla responsabilità dei singoli Stati membri la scelta degli strumenti d'attuazione che meglio si confanno ai loro sistemi interni. Una direttiva assicura inoltre che l'obiettivo di semplificazione insito nella presente proposta sia raggiunto nella misura massima possibile.

2.4 Scelta dell'atto giuridico

Per assicurare una redazione giuridica chiara e coerente la soluzione più adeguata è stata ritenuta essere una proposta di nuova direttiva in sostituzione della direttiva esistente. L'alternativa consistente nel proporre un insieme di modifiche dell'attuale direttiva è stata scartata a motivo del gran numero di modifiche da apportare alla direttiva attuale e della loro tipologia.

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

3.1 Valutazioni ex-post /controlli dell'adeguatezza della legislazione esistente

Dai controlli dell'adeguatezza è emerso che gli obiettivi chiave della legislazione dell'UE sulla sicurezza delle navi passeggeri per quanto concerne la sicurezza dei passeggeri e il mercato interno sono per lo più già raggiunti e rimangono altamente pertinenti. Il quadro giuridico

dell'UE sulla sicurezza delle navi passeggeri ha determinato un livello comune di sicurezza per le navi passeggeri nell'UE e condizioni di equità tra gli operatori oltre ad un più intenso trasferimento di navi tra Stati membri. Il controllo dell'adeguatezza ha anche messo in luce che vi è ancora spazio per accrescere ulteriormente il livello di sicurezza nonché l'efficienza e la proporzionalità di alcuni dei requisiti normativi. In diversi ambiti sono state formulate raccomandazioni al fine di semplificare, chiarire e abrogare diverse disposizioni ambigue, superate o ridondanti:

- a) evitare sovrapposizioni tra le visite specifiche di cui alla direttiva 1999/35/CE e le ispezioni estese di cui all'articolo 14 della direttiva 2009/16/CE e al regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione;
- b) evitare sovrapposizioni tra le visite specifiche di cui alla direttiva 1999/35/CE e le visite di controllo annuali dello Stato di bandiera previste nella direttiva 2009/21/CE (per i viaggi internazionali) e nella direttiva 2009/45/CE (per i viaggi nazionali);
- c) eliminare il concetto ridondante di Stato ospite che figura nella direttiva 1999/35/CE (mantenendo però la possibilità di ispezioni comuni) e sostituire il termine "visita" con "ispezione";
- d) chiarire l'intervallo di tempo tra le due ispezioni annuali delle navi ro-pax nella direttiva 1999/35/CE che sono intese svolgersi a intervalli regolari di sei mesi.

3.2 Consultazioni dei portatori di interessi

Considerata la natura tecnica della proposta prevista si è ritenuto che lo strumento più adeguato fosse una consultazione mirata. Gli esperti nazionali sono stati consultati nel quadro del gruppo di esperti per la sicurezza delle navi passeggeri. È stato organizzato un workshop cui sono stati invitati a partecipare gli Stati membri nonché rappresentanti dell'industria e delle associazioni dei passeggeri. Le misure contemplate sono state esposte in diverse occasioni. Inoltre la tabella di marcia pubblicata sul sito web Europa⁹ ha consentito a tutte le parti interessate di fornire un feedback attraverso un modello di risposta online.

La sintesi della consultazione assieme ad un feedback dettagliato sui commenti formulati durante il processo di consultazione figurano nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che correda la proposta. Le misure di semplificazione previste hanno ricevuto il sostegno della maggior parte degli esperti nazionali, anche se è pervenuto un certo numero di commenti in relazione alla formulazione esatta di alcune delle proposte. Tutti i suggerimenti sono stati esaminati attentamente e le proposte sono state modificate di conseguenza. Alcuni esperti hanno inoltre sollevato questioni per quanto concerne gli aspetti dell'attuazione pratica e tecnica, di cui si è tenuto conto nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che correda la proposta e che sono stati incorporati nel piano d'attuazione.

Le parti interessate dell'industria hanno insistito affinché i principi fondamentali dell'attuale quadro giuridico rimanessero invariati, mentre le associazioni dei passeggeri hanno chiesto un innalzamento del livello di sicurezza e hanno messo in guardia contro una sua diluizione. La proposta assicura pertanto che l'attuale livello di sicurezza sia mantenuto e, nella misura del possibile entro il quadro della semplificazione, aumentato (ad esempio chiarendo che la cadenza delle due ispezioni annuali di cui all'attuale direttiva deve essere intesa ricorrere a intervalli di sei mesi).

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_it.htm.

3.3 Assunzione e uso di perizie

Il presente esame si basa essenzialmente sui dati raccolti durante il processo di controllo dell'adeguatezza quale rendicontato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check", adottato il 16 ottobre 2015¹⁰.

Oltre ai dati e alla consultazione nell'ambito del controllo dell'adeguatezza, la preparazione di questa proposta semplificativa ha richiesto il contributo di esperti tecnici e legali per la formulazione concreta delle definizioni tecniche e per una redazione chiara sul piano giuridico. Tali competenze sono state reperite all'interno della Commissione, in collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) e il gruppo di esperti per la sicurezza delle navi passeggeri. La pertinente rendicontazione figura sul documento di lavoro dei servizi della Commissione che correda la proposta.

3.4 Valutazione d'impatto

La proposta rappresenta il follow-up immediato del controllo dell'adeguatezza che ha identificato nei dettagli gli elementi semplificabili ed ha analizzato le potenzialità di semplificazione. Come indicato nella tabella di marcia, le misure previste non dovrebbero produrre impatti significativi (al di là di quelli non misurabili come ad esempio la chiarezza e la certezza giuridica o la semplicità) oppure non si sono identificate soluzioni fondamentalmente diverse. In linea con gli orientamenti della Commissione per Legiferare meglio non è stata effettuata una valutazione d'impatto a tutti gli effetti.

Tuttavia la proposta di semplificazione è corredata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione che riprende le raccomandazioni del controllo dell'adeguatezza e spiega la logica che sottende le soluzioni proposte in una prospettiva sia tecnica che giuridica. Esso contiene una sintesi e un feedback della consultazione dei portatori di interesse realizzata a convalida di questa iniziativa. È allegato anche un piano di attuazione.

3.5 Efficienza normativa e semplificazione

Assicurare che la legislazione vigente sia adeguata alle sue finalità è l'obiettivo principale di questa proposta. Il potenziale di semplificazione consiste precipuamente di impatti non misurabili come la chiarezza e la certezza giuridica e la semplicità. I principali elementi quantificati riguardano l'eliminazione delle sovrapposizioni e delle incoerenze tra le visite specifiche di cui all'attuale direttiva, le ispezioni estese da parte dello Stato di approdo e le visite annuali a cura dello Stato di bandiera. La semplificazione prevista non servirà soltanto a colmare il vuoto normativo identificato, ma dovrebbe anche razionalizzare ulteriormente gli sforzi ispettivi delle amministrazioni nazionali e massimizzare i tempi di sfruttamento commerciale delle navi.

La potenzialità massima di combinazione è stata stimata a circa 900 000 euro (vale a dire una riduzione di circa 670 singole visite annuali nell'intera UE in forza di questa direttiva, se la stessa flotta rimanesse in servizio) e in parte si è già concretata nella pratica combinando i diversi tipi di ispezioni. Al di là di queste stime economiche vi è anche un onere significativo per tutte le parti interessate legato alla complessità di questi regimi ispettivi, alle sovrapposizioni dovute a diversi strumenti legislativi, alla diversa terminologia usata, ecc. Ciò rende l'attuazione, il monitoraggio e l'*enforcement* inutilmente onerosi per tutte le parti interessate.

¹⁰ SWD(2015)197.

3.6 Diritti fondamentali

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

5.1 Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

La proposta è corredata di un piano di attuazione che elenca le azioni necessarie per attuare le misure di semplificazione ed identifica le principali sfide d'ordine tecnico, legale e temporale che si presentano sul piano dell'attuazione.

Si sono identificate opportune soluzioni per il monitoraggio e la rendicontazione che non creeranno nuovi obblighi di rendicontazione e oneri amministrativi. Le informazioni chiave relative alla flotta, agli incidenti e alla conformità verranno raccolte con l'aiuto dell'EMSA, della banca dati sulle ispezioni (THETIS), del gruppo di esperti per la sicurezza delle navi passeggeri e tramite la banca dati europea per i sinistri marittimi (EMCIP). Considerato che l'intero ciclo delle previste visite di controllo sull'attuazione dovrebbe durare cinque anni, il ciclo di valutazione della legislazione dell'UE sulla sicurezza delle navi passeggeri dovrebbe essere fissato a intervalli di sette anni.

5.2 Documenti esplicativi

Non sono necessari documenti esplicativi poiché le misure semplificative non sono sostanziali né hanno una natura complessa.

5.3 Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Campo di applicazione e definizioni

L'articolo 1 delinea il campo di applicazione della direttiva escludendo le navi soggette alle ispezioni a cura dello Stato di approdo effettuate conformemente alla direttiva 2009/16/CE. Di conseguenza, il campo di applicazione si limita ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo in cui la bandiera battuta dalla nave è la stessa di quella dello Stato membro in questione.

L'articolo 2 elimina un certo numero di definizioni e riferimenti ridondanti come "passeggero", "stato ospite", "viaggio internazionale", "certificato di esenzione". Esso cancella anche il riferimento ai sinistri marittimi, aspetto che è ora coperto dalla direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹. Le definizioni di diversi altri concetti sono aggiornate per tener conto dei cambiamenti intervenuti nella legislazione unionale o internazionale (IMO) e per assicurare che le definizioni siano armonizzate con quelle che figurano nella direttiva 2009/16/CE.

¹¹ 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 (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114).

Ispezioni preavviamento

Gli articoli 3 e 4 stabiliscono un sistema di ispezioni basate sulla nave (piuttosto che sulla compagnia di navigazione) precedenti all'avviamento del servizio di linea. Le navi devono subire un'ispezione conformemente all'allegato II e devono essere verificati anche diversi aspetti legati alla gestione della sicurezza delineati nell'allegato I. L'articolo 4 prevede la situazione in cui una nave sia stata ispezionata di recente o sia trasferita da un servizio ad un altro con caratteristiche affini. Il termine "ispezioni" piuttosto che "visite" è usato in tutto il testo poiché ciò rispecchia in modo più accurato il tipo di attività così disciplinata.

Ispezioni regolari, rapporti di ispezione, provvedimenti di fermo, ricorsi e costi

L'articolo 5 stabilisce che le navi che rientrano nel campo di applicazione della direttiva devono essere ispezionate due volte all'anno ad una certa distanza tra un'ispezione e l'altra e che una di esse deve essere un'ispezione in servizio di linea durante una traversata regolare. Esso stabilisce anche che uno Stato membro può, se lo desidera, combinare l'ispezione con la visita a cura dello Stato di bandiera che dovrebbe essere effettuata su una nave con cadenza annuale. Ciò si tradurrebbe nella riduzione degli oneri sia per l'amministrazione sia per l'armatore.

Agli articoli 6, 7, 8, 9, 10 e 11 le disposizioni relative ai rapporti di ispezione, ai fermi, ai ricorsi, ai costi, alla banca dati sulle ispezioni e alle sanzioni sono tutte messe in conformità con quelle della direttiva 2009/16/CE. Laddove la direttiva 2009/16/CE non prevede un provvedimento di fermo, questo s'ispira al provvedimento di fermo previsto nel contesto dei controlli a cura dello Stato di approdo.

Procedura di modifica

Gli articoli 12 e 13 sono messi in conformità con le disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto concerne l'esercizio dei poteri della Commissione in relazione agli atti delegati.

Modifica della direttiva 2009/16/CE

L'articolo 14 apporta cambiamenti accessori alla direttiva 2009/16/CE per assicurare che siano mantenuti il contenuto e la frequenza attuali delle ispezioni ai traghetti ro-ro e alla unità veloci da passeggeri.

Abrogazione

L'articolo 15 stabilisce l'abrogazione della direttiva 1999/35/CE e fa riferimento alla corrispondente tabella di concordanza riportata nell'allegato IV.

Disposizioni in materia di valutazione

L'articolo 16 specifica le disposizioni in materia di valutazione.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti ro-ro e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e abroga la direttiva 1999/35/CE

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 europeo¹²,

visto il parere del Comitato delle regioni¹³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) la legislazione dell'Unione relativa un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri (UVP) adibiti a servizi di linea risale al 1999. Occorre tener conto dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo da parte dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.
- (2) Dal controllo di qualità¹⁵ condotto nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) è emerso che il quadro giuridico per la sicurezza delle navi passeggeri nell'Unione si è tradotto in un livello comune di sicurezza per le navi passeggeri dell'Unione. Esso ha anche rilevato che via via che la legislazione dell'Unione sulla sicurezza dei passeggeri si sviluppava nel tempo in risposta a diverse esigenze e situazioni, si è registrato un certo grado di sovrapposizioni e di doppioni che potrebbero e dovrebbero essere snelliti e semplificati per ridurre gli oneri amministrativi che gravano sui proprietari delle navi nonché per razionalizzare gli sforzi compiuti dalle amministrazioni marittime degli Stati membri.

¹² GU C , , pag. .

¹³ GU C , , pag. .

¹⁴ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

¹⁵ COM(2015)508.

- (3) La maggior parte degli Stati membri già usa ove possibile una combinazione di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei traghetti ro-ro con altri tipi di visite e ispezioni, segnatamente visite a cura dello Stato di bandiera e ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo. Per ridurre ulteriormente l'onere ispettivo e massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi, le imbarcazioni soggette alle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbero essere assoggettate alla direttiva 2009/16/CE e il campo di applicazione della presente direttiva dovrebbe limitarsi alle navi che assicurano servizi di traghetto ro-ro e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto in un paese terzo in cui la bandiera battuta dall'imbarcazione è la stessa dello Stato membro in questione.
- (4) La nozione di "Stato ospite" è stata introdotta dalla direttiva 1999/35/CE del Consiglio¹⁶ per agevolare la cooperazione con i paesi terzi prima dell'allargamento dell'Unione del 2004. Tale nozione non risulta più pertinente e dovrebbe quindi essere soppressa.
- (5) La direttiva 1999/35/CE prevedeva che lo Stato ospite effettuasse, una volta ogni 12 mesi, una visita specifica e una visita durante un servizio di linea. Sebbene l'obiettivo di questa disposizione fosse quello di assicurare che queste due ispezioni venissero effettuate ad un certo intervallo di distanza, il controllo di qualità REFIT ha dimostrato che ciò non avviene sempre. Per eliminare l'ambiguità di tale disposizione ed assicurare un livello comune di sicurezza andrebbe chiarito che le due ispezioni annuali devono svolgersi a intervalli regolari, approssimativamente con cadenza semestrale.
- (6) La direttiva 1999/35/CE faceva riferimento a "visite" piuttosto che a "ispezioni". Il termine è usato nelle convenzioni internazionali per indicare l'obbligo dello Stato di bandiera di monitorare la conformità delle navi alle norme internazionali e rilasciare o rinnovare, ove pertinente, certificati. Il regime ispettivo specifico che si applica ai traghetti ro-ro e alle UVP in servizio di linea non può essere però considerato una visita e i corrispondenti moduli per la registrazione dell'ispezione non sono e non possono essere considerati alla stregua di certificati di navigabilità. Pertanto il termine "visita" andrebbe sostituito dal termine "ispezione" quando si riferisce alle visite specifiche sui traghetti ro-pax quali attualmente previste nella direttiva 1999/35/CE.
- (7) Per tener conto degli sviluppi intercorsi a livello internazionale e dell'esperienza maturata, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato alla Commissione con l'obiettivo di escludere modifiche agli strumenti internazionali dal campo di applicazione della presente direttiva, ove necessario, e di aggiornare i requisiti tecnici. È particolarmente importante che la Commissione conduca opportune consultazioni durante i suoi lavori preparatori, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni vengano portate avanti conformemente ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

¹⁶ 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 adibite a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

- (8) La direttiva 2009/16/CE andrebbe modificata per assicurare che il contenuto e la frequenza delle ispezioni dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri vengano mantenuti. Le disposizioni specifiche relative alle ispezioni e alle verifiche dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea suscettibili di controllo a cura dello Stato di approdo dovrebbero essere pertanto trasferite alla direttiva 2009/16/CE.
- (9) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro [sette anni dalla data indicata al secondo comma dell'articolo 17, paragrafo 1] e riferire nel merito al Parlamento europeo e al Consiglio. Gli Stati membri dovrebbero collaborare con la Commissione per raccogliere tutte le informazioni necessarie ai fini di questa valutazione.
- (10) Per accrescere la chiarezza e la coerenza giuridica e considerato il numero di modifiche in questione è opportuno abrogare la direttiva 1999/35/CE e modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo in cui la bandiera battuta dalla nave è la stessa di quella dello Stato membro in questione o adibiti a viaggi nazionali in servizio di linea in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷.
2. Gli Stati membri possono applicare la presente direttiva ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea in viaggi nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classi diverse da quelle menzionate al paragrafo 1.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- 1) "traghetto ro-ro": una nave passeggeri avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali e ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri;
- 2) "unità veloce da passeggeri": un'unità veloce quale definita alla regola X/1 della Convenzione SOLAS del 1974, come modificata, che trasporti più di 12 passeggeri;
- 3) "Convenzione SOLAS del 1974": la convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1974 e i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;
- 4) "Codice per le unità veloci": il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza

¹⁷ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e al 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).

marittima MSC 36 (63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;

- 5) "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da traghetti ro-ro o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
 - a) in base a un orario pubblicato, oppure
 - b) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- 6) "tratto di mare": qualsiasi tratto di mare figurante in un elenco stabilito conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2009/45/CE;
- 7) "certificati":
 - a) per i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza della Convenzione SOLAS del 1974 o, rispettivamente, del codice per le unità veloci, unitamente ai pertinenti registri delle attrezzature allegati;
 - b) per i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente alla direttiva 2009/45/CE unitamente ai pertinenti registri delle attrezzature allegati;
- 8) "amministrazione dello Stato di bandiera": le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri;
- 9) "viaggio nazionale": un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;
- 10) "organismo riconosciuto": un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸;
- 11) "compagnia": il proprietario del traghetto ro-ro o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio del traghetto ro-ro o dell'unità veloci da passeggeri dal proprietario degli stessi e che, assumendo tale responsabilità, si fa carico di tutti i doveri e responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM);
- 12) "ispettore": un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente dello Stato membro a svolgere le ispezioni di cui alla presente direttiva e che risponde a tale autorità competente e soddisfa i criteri minimi specificati nell'allegato XI della direttiva 2009/16/CE.

¹⁸ Regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47).

Articolo 3

Ispezioni preavviamento

1. Prima dell'avvio dell'attività di un traghetto ro-ro o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nel campo di applicazione della presente direttiva gli Stati membri effettuano un'ispezione preavviamento consistente di:
 - a) verifica del rispetto delle disposizioni riportate nell'allegato I;
 - b) un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta a sincerarsi che il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri soddisfa i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.
2. È possibile prescindere da un'ispezione preavviamento se nel semestre precedente la nave ha subito la visita o l'ispezione annuale dello Stato di bandiera effettuata da parte di uno Stato membro seguendo le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nella risoluzione dell'IMO A 1053(27) consolidata (Orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato d'ispezione e certificazione – HSSC - , 2011) oppure procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo.
3. L'ispezione preavviamento è effettuata da un ispettore. La visita dello Stato di bandiera o l'ispezione dello Stato membro di cui al paragrafo 2 è effettuata da un ispettore o da un organismo riconosciuto autorizzato dallo Stato di bandiera a effettuare visite o ispezioni al fine di assicurare il rispetto di tutte le disposizioni della presente direttiva.
4. Su richiesta di uno Stato membro le compagnie forniscono prova dell'ottemperanza alle disposizioni dell'allegato I antecedentemente all'ispezione preavviamento ma comunque non prima di un mese dall'inizio della stessa.

Articolo 4

Eccezioni all'obbligo dell'ispezione preavviamento

1. Quando un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri sono destinati ad essere adibiti ad un altro servizio di linea, lo Stato membro tiene conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate su detto traghetto ro-ro o detta unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un precedente servizio di linea coperto dalla presente direttiva. A condizione che lo Stato membro sia soddisfatto di queste ispezioni e visite precedenti e che queste siano pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario praticare le ispezioni e le visite di cui all'articolo 3, paragrafo 1, prima che inizi l'esercizio del traghetto ro-ro o dell'unità veloce da passeggeri nel nuovo servizio di linea.
2. Su richiesta di una compagnia gli Stati membri possono confermare anticipatamente il loro accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.
3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, si debbano introdurre rapidamente un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri di rimpiazzo per assicurare la continuità del servizio e il paragrafo 1 non sia applicabile lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio del traghetto o dell'unità a condizione che:
 - a) un'ispezione visiva e un controllo documentario non diano adito a preoccupazioni quanto al fatto che il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza e

- b) lo Stato membro espleti l'ispezione preavviamento di cui all'articolo 3, paragrafo 1, entro un mese.

Articolo 5

Ispezioni regolari

1. Una volta ogni 12 mesi gli Stati membri eseguono:
 - a) un'ispezione conformemente all'allegato II, e
 - b) un'ispezione durante un servizio di linea, non prima di cinque mesi ma non dopo sette mesi dall'ispezione. Detta ispezione interessa le voci elencate nell'allegato III e un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II per assicurare che il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

Un'ispezione preavviamento conformemente all'articolo 3 è da considerarsi quale un'ispezione ai fini del presente articolo.

2. L'ispezione di cui al paragrafo 1 può essere eseguita, a discrezione dello Stato membro, in concomitanza o unitamente alla visita o indagine annuale da parte dello Stato di bandiera per le quali le pertinenti procedure e linee guida ispettive sono specificate nella risoluzione dell'IMO A 1053(27) consolidata (Orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato d'ispezione e certificazione – HSSC - 2011) oppure procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo.
3. Gli Stati membri sottopongono i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione conformemente all'allegato II ogni volta che essi subiscano riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure qualora sia intervenuto un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe lo Stato membro, dopo aver preso in considerazione le ispezioni precedentemente effettuate sul traghetto ro-ro o sull'unità veloce da passeggeri e purché le condizioni di sicurezza di esercizio del traghetto o dell'unità non siano compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare il traghetto o l'unità dall'ispezione richiesta dal presente paragrafo.

Articolo 6

Notifica e rapporto d'ispezione

1. Una volta completata ciascuna delle ispezioni eseguite ai sensi della presente direttiva l'ispettore redige un rapporto conformemente all'allegato IX della direttiva 2009/16/CE.
2. Le informazioni contenute nel rapporto sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10. Anche il comandante riceve copia del rapporto d'ispezione.

Articolo 7

Rettifica delle carenze, fermo e sospensione dell'ispezione

1. Gli Stati membri si accertano che vengano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente alla presente direttiva.
2. In caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza o la salute o costituiscono un rischio immediato per la vita, il traghetto ro-ro o l'unità veloce da

passaggeri, per l'equipaggio e i passeggeri, lo Stato membro assicura che il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri sia sottoposto a fermo. Il comandante riceve copia del provvedimento di fermo.

3. Il provvedimento di fermo non è revocato fino a quando non sia stato eliminato il pericolo o fino a che lo Stato membro stabilisca che, a determinate condizioni, la nave può riprendere il mare o l'esercizio può essere ripreso senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o senza rischi per il traghetto ro-ro o per l'unità veloce da passeggeri o per le altre navi.
4. Qualora tale carenza non possa essere prontamente corretta presso il porto in cui essa è stata confermata o rivelata, lo Stato membro può consentire alla nave di raggiungere il cantiere navale idoneo più vicino a tale porto, dove essa potrà essere prontamente corretta.
5. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali di un traghetto ro-ro o di un'unità veloce da passeggeri sono manifestamente inferiori alle norme, lo Stato membro può sospendere l'ispezione di tale traghetto o unità finché la compagnia non abbia fatto quanto necessario per garantire che il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un pericolo per la salute o la sicurezza o non ponga un rischio immediato per la vita dell'equipaggio o dei passeggeri e che ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni internazionali.
6. Se uno Stato membro sospende l'ispezione conformemente al paragrafo 5 il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri sono automaticamente sottoposti a fermo. Il provvedimento di fermo è revocato una volta che l'ispezione sia stata ripresa e efficacemente completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 9, paragrafo 2.
7. Al fine di alleggerire la congestione portuale, lo Stato membro può autorizzare che un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri sottoposti a fermo siano spostati verso un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione portuale non costituisce un elemento da prendere in considerazione nel decidere un provvedimento di fermo o di revoca di un fermo. Le autorità o gli enti portuali agevolano la sistemazione delle navi sottoposte a fermo.

Articolo 8

Diritto di ricorso

1. La compagnia ha il diritto di ricorrere contro il fermo intimato dallo Stato membro. Il ricorso non sospende il fermo a meno che la normativa nazionale non preveda misure provvisorie. Gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure in conformità della legislazione nazionale.
2. L'autorità dello Stato membro informa il comandante del traghetto ro-ro o dell'unità veloce da passeggeri sottoposti a fermo del diritto di ricorso e delle procedure applicabili. Se, in seguito a un ricorso o a una richiesta fatta dalla compagnia, il provvedimento di fermo è revocato o modificato, gli Stati membri devono assicurare che la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 sia aggiornata di conseguenza senza indugio.

Articolo 9

Spese

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 3 e 5 confermino o rivelino carenze che giustificano il fermo, le spese complessive connesse alle ispezioni sono a carico della compagnia.
2. Il fermo non è revocato finché non sia provveduto al completo pagamento o non sia data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

Articolo 10

Banca dati sulle ispezioni

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni contenente tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito ai sensi della presente direttiva o per migliorare ulteriormente la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE.
2. Gli Stati membri provvedono a trasferire nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità alla presente direttiva, comprese quelle relative alle carenze e ai fermi, non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato. Per quanto concerne gli elementi oggetto di tali informazioni, si applicano, mutatis mutandis, le disposizioni dell'allegato XIII della direttiva 2009/16/CE.
3. Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.
4. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato rilevante inerente all'attuazione della presente direttiva sulla base dei dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri.
5. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni che sia pertinente per l'attuazione del sistema ispettivo previsto dalla presente direttiva e dalla direttiva 2009/16/CE.

Articolo 11

Sanzioni

Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per violazione delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 12

Procedure di modifica

1. Alla Commissione è conferito, conformemente all'articolo 13, il potere di adottare atti delegati che modificano gli allegati al fine di tener conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO, e di migliorare le specifiche tecniche alla luce dell'esperienza maturata.
2. Alla Commissione è conferito, conformemente all'articolo 13, il potere di adottare atti delegati che modificano 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 effettuata dalla Commissione, vi è un rischio manifesto che la modifica internazionale abbassi lo standard della sicurezza marittima, della prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e della tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi stabiliti dalla legislazione marittima dell'Unione o che siano incompatibili con quest'ultima.

Articolo 13

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere da[la data di entrata in vigore].
3. La delega di potere di cui all'articolo 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 dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascun Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 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 che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.
7. L'atto delegato che escluda dal campo di applicazione della presente direttiva qualsiasi modifica degli strumenti internazionali conformemente all'articolo 12, paragrafo 3, è adottato almeno tre mesi prima scadenza del periodo stabilito a livello internazionale per l'accettazione tacita della modifica in questione o della data prevista per l'entrata in vigore di detto emendamento. Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detto atto delegato gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.

Articolo 14

Modifiche della direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è modificata come segue:

- 1) all'articolo 2 sono inseriti i seguenti punti da 25 a 28:
 - "25. "traghetto ro-ro": una nave passeggeri avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali e ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri;

26. "unità veloce da passeggeri": un'unità veloce quale definita alla regola X/1 della Convenzione SOLAS del 1974, come modificata, che trasporti più di 12 passeggeri;
27. "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da traghetti ro-ro o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
- i) in base a un orario pubblicato, oppure
 - ii) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
28. "ispezione preavviamento" un'ispezione effettuata su un traghetto ro-ro o su un'unità veloce da passeggeri che rientra nel campo di applicazione della presente direttiva precedentemente all'avviamento di un servizio di linea al fine di verificare il rispetto dei requisiti stabiliti nell'articolo 3 e negli allegati I e II della direttiva [XXXX].";
- 2) all'articolo 3, paragrafo 1, è aggiunto il seguente comma:
- "La presente direttiva si applica anche alle ispezioni effettuate su traghetti ro-ro e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 14bis.";
- 3) è inserito il seguente articolo 14bis:

"Articolo 14bis

Ispezione dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea

1. Prima che inizi l'esercizio di un traghetto ro-ro o di un'unità veloce da passeggeri in servizio di linea cui si applica la presente direttiva gli Stati membri effettuano un'ispezione preavviamento conformemente all'articolo 3 della direttiva [XXXX] per accertarsi che il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea e verificare che siano rispettati i requisiti stabiliti nell'allegato I della direttiva [XXXX].
2. Ogni 12 mesi i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri sono sottoposti a ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo. Una di queste ispezioni è un'ispezione durante un servizio di linea che può svolgersi secondo una o l'altra delle seguenti modalità, a scelta dello Stato membro:
- a) un'ispezione estesa oppure
 - b) di voci elencate negli allegati I e II della direttiva [XXXX] per soddisfare lo Stato membro quanto al fatto che continuano a rispondere a tutti i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza.
3. All'atto di pianificare le ispezioni di un traghetto ro-ro o di un'unità veloce da passeggeri gli Stati membri devono tenere debito conto dei piani operativi e di manutenzione dei traghetti o delle unità. Uno Stato membro può convenire di effettuare un'ispezione di un traghetto ro-ro o di un'unità veloce da passeggeri su richiesta di un altro Stato membro.

4. Se un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri ha fatto l'oggetto di un'ispezione, tale ispezione è registrata come ispezione estesa nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro, essendo interessate tutte le voci di cui all'allegato VII della presente direttiva.";

4) all'articolo 15 è soppresso il paragrafo 3;

5) all'articolo 16 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. uno Stato membro rifiuta l'accesso ai propri porti e ancoraggi a tutte le navi che:

- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure
- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

Il primo comma non si applica nelle situazioni descritte all'articolo 21, paragrafo 6.

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

6) All'articolo 22 il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Qualora l'autorità competente dello Stato di approdo non possa garantire le competenze professionali necessarie, l'ispettore dell'autorità stessa può essere assistito da chiunque possenga le competenze professionali richieste.

Durante l'ispezione di un traghetto ro-ro o di un'unità veloce da passeggeri l'ispettore dell'autorità competente può essere accompagnato da un ispettore di Stato di approdo di un altro Stato membro o, su richiesta della compagnia, da un rappresentante dello Stato di bandiera della nave.".

Articolo 15 **Abrogazione**

La direttiva 1999/35/CE è abrogata.

I riferimenti alla direttiva abrogata s'intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

Articolo 16

Riesame

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro [sette anni dalla data citata all'articolo 17, paragrafo 1, secondo comma].

Articolo 17

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro [12 mesi dopo l'entrata in vigore] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. 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 stabilite dagli Stati membri.

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

Articolo 18

Entrata in vigore

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

Articolo 19

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente