



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0007985 P-4.22.25
del 04/07/2016



14363521

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente una 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. COM (2016) 371.

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

p. Il Capo del Dipartimento
Cons. Diana Agosti



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
UFFICIO LEGISLATIVO

A Presidenza del Consiglio dei
Ministri
Dipartimento politiche europee
Servizio informative parlamentari
e Corte di Giustizia UE

e, p.c. Ministero degli Affari esteri e
della Cooperazione internazionale
Nucleo valutazione degli atti UE

Oggetto: Richiesta di relazione. 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. Codice della proposta: COM (2016) 371.

In riscontro della nota protocollo 0007091 del 13 giugno 2016, si invia, in allegato, la prevista relazione, accompagnata da una tabella di concordanza, tra le disposizioni del progetto di atto dell'Unione europea e le norme nazionali vigenti.

IL CAPO UFFICIO LEGISLATIVO
Cons. Elisa GRANDE

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Elisa Grande', written over the typed name.



**Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**

**Comando generale
del Corpo delle capitanerie di porto**

Reparto 6°

**A MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

Ufficio Legislativo
ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it

e, p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

**Dipartimento per i trasporti, la
navigazione, gli affari generali ed il
personale.**

Direzione Generale per la vigilanza sulle
Autorità portuali, le infrastrutture portuali
ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua
interne

dg.vptm-div6@pec.mit.gov.it

Argomento: Richiesta di relazione. Proposta di direttive del Parlamento europeo e del Consiglio che modificano le direttive 2009/45/CE, 2009/16/CE e 98/41/CE.-

Riferimento alle note prot.n°23851 e 23860 datate 16 giugno 2016.

Come richiesto con le note menzionate in riferimento, questo Reparto 6° invia, in allegato, le previste relazioni distinte per singolo atto normativo, unitamente alle tabelle di concordanza, riferite alle proposte di direttive citate in argomento.

Il Capo Reparto
CA (CP) Luigi GIARDINO

Documento sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D. L.gvo 82/2005 n. 21

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto
6° Reparto

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.

(COM (2016) 371 final)

RELAZIONE PREVISTA DALL'ART.6, COMMA 4, DELLA LEGGE 24 DICEMBRE 2012, N.234

Premessa: La proposta di direttiva mira a semplificare e snellire l'attuale quadro normativo sulla sicurezza delle navi passeggeri nell'UE, al fine di assicurare la corretta attuazione delle norme comunitarie ma anche eliminare eventuali sovrapposizioni di obblighi e incoerenze tra strumenti legislativi correlati.

In particolare, la proposta intende abrogare la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (recepita in Italia con il decreto legislativo 28/2001) che, come noto prevede diversi tipi d'ispezioni che interessano gli aspetti specifici della sicurezza dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri - molte disposizioni della quale non sono più necessarie per il mutato contesto comunitario - ma emanare una nuova normazione comunitaria semplificata in materia, attesa l'esigenza, comunque, di mantenere un regime specifico d'ispezioni per questo tipo di navi.

Nella proposta s'intende, anche, modificare opportunamente la direttiva 2009/16/CE per l'attività di controllo dello Stato di Approdo su tale tipo di unità.

Considerazioni:

1. Rispetto da parte del progetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica e la conformità dello stesso ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

Il progetto appare rispettoso del principio di attribuzione.

In merito al principio di sussidiarietà, si ritiene che il regime di visite alle navi passeggeri in viaggi sia nazionali sia internazionali stabilito a livello comunitario sia giustificato rispetto alle possibilità offerte dall'azione a livello nazionale, regionale o locale, rimanendo un requisito essenziale per mantenere uno standard elevato di sicurezza delle stesse e garantendo condizioni armonizzate per l'esercizio di traghetti ro-ro e di UVP verso e da porti comunitari.

Viene altresì garantita la concorrenza su base di parità nelle acque dell'UE per tutti gli operatori indipendentemente dalla nazionalità o bandiera, senza distinzione tra viaggi internazionali e viaggi nazionali.

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 inoltre ritenuta l'unica opzione proporzionata e coerente, necessaria per raggiungere gli obiettivi fissati.

La base giuridica dell'attuale direttiva - l'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE (ex articolo 80, paragrafo 2, del TEC) che prevede misure nel settore dei trasporti marittimi - appare corretta.

2. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali, con l'evidenziazione dei punti ritenuti conformi all'interesse nazionale e dei punti per i quali si ritengono necessarie o opportune modifiche;

La proposta intende aggiornare, chiarire e semplificare le disposizioni vigenti per le visite ispettive sui traghetti ro-ro e sulle UVP, abrogando la direttiva e sostituendola con la nuova e apportare le correlate modifiche, di minore entità, alla direttiva 2009/16/CE. In tal modo si evitano 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 nonché 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).

In tal senso il progetto nelle sue caratteristiche generali risulta conforme all'interesse nazionale poiché assicura una legislazione semplice e chiara, apparentemente non generatrice di oneri inutili e/o aggiuntivi, la semplificazione del regime ispettivo delle unità interessate pur nel mantenimento della qualità dei servizi di linea dei traghetti adibiti al trasporto di passeggeri.

3. Impatto del progetto, dal punto di vista sia finanziario, sia degli effetti sull'ordinamento nazionale, sulle competenze regionali e delle autonomie locali, sull'organizzazione delle pubbliche amministrazioni e sulle attività dei cittadini e delle imprese.

Le misure previste non dovrebbero produrre impatti significativi (di là da quelli non misurabili come ad esempio la chiarezza e la certezza giuridica o la semplicità) e la proposta sembra assicurare che il livello di sicurezza sia mantenuto e/o aumentato, nella misura del possibile, pur se viene operata una semplificazione del regime ispettivo.

Attraverso 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, si dovrebbe ottenere la razionalizzazione degli sforzi ispettivi delle amministrazioni nazionali - attraverso la riduzione del numero delle visite combinando i diversi tipi d'ispezioni - e massimizzare i tempi di sfruttamento commerciale delle navi.

L'eliminazione delle sovrapposizioni dovute a diversi strumenti legislativi e regimi applicabili renderà inoltre più semplici e meno onerosi l'attuazione, il monitoraggio e l'*enforcement* per tutte le parti interessate.

4. Esame tecnico delle disposizioni della proposta

In particolare, sulle disposizioni della proposta, l'articolo 1 delinea il campo di applicazione della nuova direttiva - escludendo le navi soggette alle ispezioni a cura dello Stato di approdo effettuate conformemente alla direttiva 2009/16/CE e quindi 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 e ne aggiorna altre 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.

Gli articoli 3 e 4 stabiliscono un sistema d'ispezioni basate sulla nave precedenti all'inizio del servizio di linea. Sono quindi, eliminate, le c.d. verifiche iniziali per nave e compagnia previste dagli artt. 4 e 5 della direttiva 99/35. **L'articolo 4** prevede, inoltre, la situazione in cui una nave sia stata ispezionata di recente o sia trasferita da un servizio ad un altro con caratteristiche affini, escludendo la necessità di nuove visite a condizione che lo Stato membro sia soddisfatto di queste ispezioni e visite precedenti e che queste siano pertinenti alle nuove condizioni operative. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, si debbano introdurre rapidamente un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri in sostituzione e non si rientra nel caso precedente lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio a condizione che un'ispezione visiva e un controllo documentario non diano adito a preoccupazioni e lo Stato membro espleti l'ispezione preavviamento di cui all'articolo 3, paragrafo 1, entro un mese.

L'articolo 5 stabilisce che le navi che rientrano nel campo di applicazione della direttiva devono essere ispezionate due volte l'anno (una volta ogni 12 mesi) ad una certa distanza tra un'ispezione e l'altra (non prima di cinque mesi ma non dopo sette mesi dall'ispezione precedente) e che una di esse deve essere un'ispezione in servizio di linea durante una traversata regolare, quindi:

1. un'ispezione conformemente all'allegato II;
2. un'ispezione durante un servizio di linea, non che 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.

Sempre per semplificazione ed eliminazione delle sovrapposizioni (nonché riduzione degli oneri sia per l'amministrazione sia per l'armatore) 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.

Gli **articoli 6, 7, 8, 9, 10 e 11** contengono le disposizioni relative ai rapporti d'ispezione, ai fermi, ai ricorsi, ai costi, alla banca dati sulle ispezioni e alle sanzioni, in conformità con quelle della direttiva 2009/16/CE. Gli **articoli 12 e 13** prevedono la procedura di modifica 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.

Con particolare riferimento alle necessarie modifiche alla direttiva 2009/16/CE di cui **all'articolo 14**, i cambiamenti accessori proposti sono relativi alla necessità di travasare nella direttiva sul controllo dello Stato di approdo le disposizioni della direttiva proposta in merito al regime speciale per i traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri cui si applica la direttiva, inserendo le pertinenti definizioni, specificando lo scopo, dettagliando tipo e tempistica delle ispezioni, eliminando i riferimenti all'abroganda direttiva 1999/35.

Per il dettaglio vedasi la tabella di concordanza tra le modifiche alla direttiva 2009/16 di cui **all'art. 14 bis della proposta di direttiva europea** e articoli correlati dell'atto nazionale vigente di recepimento della direttiva 2009/16/EC – decreto legislativo 53/2011 (**allegato 1**).

La proposta di direttiva si conclude con **l'articolo 15**, che stabilisce l'abrogazione della direttiva 1999/35/CE e fa riferimento alla corrispondente tabella di concordanza riportata nell'allegato IV. A tal proposito si sottolinea che con l'abrogazione della stessa andrà ad essere abrogato l'atto nazionale di recepimento della stessa (decreto legislativo 28/2001) – **l'articolo 16**, che specifica le disposizioni in materia di valutazione, **l'articolo 17** sul recepimento degli Stati membri, **l'articolo 18** prevede l'entrata in vigore, **l'articolo 19** circa i destinatari della direttiva.

Conclusioni: Dall'esame della proposta appare ben realizzata la necessaria semplificazione in materia di controlli ispettivi sui traghetti ro-ro da passeggeri e unità veloci da passeggeri, pur nel rispetto dell'interesse primario della sicurezza dei passeggeri e delle condizioni di equità tra gli operatori.

Si è provveduto a semplificare, chiarire e abrogare diverse disposizioni ambigue, superate o ridondanti, pur mantenendo un regime speciale per le particolari categorie di unità.

In termini d'impatto sull'ordinamento interno, il progetto legislativo europeo non presenta particolari criticità, giacché non pregiudica l'esercizio delle funzioni di controllo dello Stato di bandiera o dello Stato di Approdo, ma, anzi, ne razionalizza l'attività e gli sforzi ispettivi attraverso la riduzione del numero delle visite - grazie alla combinazione dei diversi tipi di visite - e senza che sia compromesso l'attuale livello elevato di sicurezza ma con uso migliore delle risorse, azioni più mirate e requisiti di sicurezza più chiari.

TABELLA DI CONCORDANZA (ex art. 6, comma 5 della legge n. 234/2012)

MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 2009/16/EC

<p align="center">Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea</p> <p align="center">(Articolo 14 - Modifiche alla Direttiva 2009/16/EC)</p>	<p align="center">Norma nazionale vigente</p> <p align="center">Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53</p> <p align="center">“Attuazione della Direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati Membri</p> <p align="center">(come modificato con D.lgs. 7 maggio 2015 n. 67)</p>	<p align="center">Commento</p>
<p align="center">Articolo 2</p> <p align="center">Direttiva 2009/16/EC</p>	<p align="center">Articolo 2</p> <p align="center">Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53</p> <p align="center">Definizioni</p>	<p>La proposta di Direttiva, inserisce, nuove definizioni relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "<u>traghetto ro-ro</u>": una nave passeggeri avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali e ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri; - "<u>unità veloce da passeggeri</u>": un'unità veloce quale definita alla regola X/1 della Convenzione SOLAS del 1974, come modificata, che trasporti più di 12 passeggeri; - "<u>servizio di linea</u>": 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

		<p>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;</p> <p>- <u>"ispezione preavviamento"</u> 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].";</p>
<p>Articolo 3 Direttiva 2009/16/EC</p>	<p>Articolo 3 Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53 Campo di applicazione</p>	<p>In considerazione dell'esclusione dal campo di applicazione della nuova direttiva - prevista dall'articolo 1 della proposta europea - dei traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea_soggetti a controllo dello Stato di approdo, viene aggiunto che la direttiva 2009/16/EC 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 (nuovo).</p>
<p>Articolo 14 bis Direttiva 2009/16/EC</p>	<p>Articolo 19 Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53 Ispezioni a traghetti ro-ro ed unità veloci da passeggeri</p>	<p>L'inserimento dell'<u>articolo 14 bis</u> relativo alle ispezione dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea cui si applica la direttiva 2009/16, determina l'abrogazione e sostituzione dell'art. 19 del decreto.</p>

		<p>Il nuovo testo prevede l'ispezione "preavviamento" di cui alla nuova direttiva, le ispezioni di controllo ogni 12 mesi da parte dello Stato di approdo, di cui una <i>in service</i> (durante la navigazione in servizio di linea) secondo una o l'altra delle modalità indicate, a scelta dello Stato membro.</p> <p>Gli allegati II, II e III della nuova direttiva cui si fa rinvio corrispondono essenzialmente nei contenuti ai precedenti allegati della direttiva 1999/35/EC.</p> <p>Viene sottolineata la necessità di considerare i piani operativi e di manutenzione dei traghetti e la possibilità per uno Stato membro di effettuare un'ispezione su richiesta di un altro Stato membro.</p> <p>Per tali ispezioni è prevista la registrazione sulla banca dati di cui all'art. 24 della Direttiva ed è presa in considerazione per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro,</p>
<p>Articolo 16 Direttiva 2009/16/EC</p>	<p>Articolo 20 Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53 Provvedimenti di rifiuto di accesso</p>	<p>Relativamente alla misura del bando rimangono le medesime disposizioni ma viene, di fatto, eliminato il riferimento alla c.d. "prevention of operation" - misura analoga alla detenzione specifica per i traghetti ro-ro prevista dalla abroganda direttiva 1999/35 - non più presente nella proposta della nuova direttiva in cui si prevede la misura della detenzione o fermo nave ,in analogia alla Direttiva 2009/16/EC.</p>

<p>Articolo 22 Direttiva 2009/16/EC</p>	<p>Articolo 5 Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53</p> <p>Profilo professionale degli ispettori</p> <p>Sostituzione comma 3</p>	<p>La proposta aggiunge indica la possibilità che, durante l'ispezione di un traghetto ro-ro o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore dell'autorità competente (Port State) possa 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.</p>
---	--	---