



Bruxelles, 16.11.2012  
COM(2012) 660 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**che valuta l'attuazione e l'impatto delle misure adottate in conformità della direttiva  
2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

**che valuta l'attuazione e l'impatto delle misure adottate in conformità della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## 1. INTRODUZIONE

Uno dei più importanti elementi della sicurezza marittima è il controllo da parte dello Stato di approdo che può essere definito come l'ispezione di navi straniere in altri porti nazionali allo scopo di verificare che le competenze del comandante e degli ufficiali a bordo, le condizioni della nave e la sua attrezzatura siano conformi ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali e che l'imbarcazione disponga di un equipaggio e sia gestita nel rispetto delle norme internazionali applicabili.

Il sistema dell'UE per il controllo da parte dello Stato di approdo si basa sulla direttiva 2009/16/CE<sup>1</sup> che ha rifiuto e rafforzato la precedente legislazione in materia introdotta nel 1995. Il sistema dell'UE si basa sulla preesistente struttura del memorandum di intesa di Parigi sul controllo da parte dello Stato di approdo (di seguito "il memorandum"). Tutti gli Stati costieri membri dell'UE, nonché Canada, Russia, Croazia, Islanda e Norvegia, sono membri del memorandum. La Commissione e l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) operano in stretta collaborazione con i paesi firmatari del memorandum.

La direttiva 2009/16/CE ha introdotto un nuovo sistema di ispezione per il controllo da parte dello Stato di approdo a decorrere dal 1° gennaio 2011. Oltre alle azioni intraprese dagli Stati membri, la direttiva è stata attuata a livello dell'UE mediante l'istituzione di un sistema per la comunicazione dei risultati delle ispezioni nell'ambito del controllo da parte dello Stato di approdo (banca dati THETIS). Il sistema THETIS è stato sviluppato dalla Commissione in stretta collaborazione con l'EMSA, che lo gestisce per conto della Commissione.

La direttiva 2009/16/CE stabilisce diversi nuovi requisiti in materia di controllo da parte dello Stato di approdo nonché criteri comuni e procedure armonizzate per il controllo delle navi e mira all'ispezione di tutte le navi, in base al loro profilo di rischio, dando la priorità alle imbarcazioni che presentano un rischio maggiore.

L'articolo 35 prevede che la Commissione comunichi al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 30 giugno 2012, in merito all'attuazione della direttiva e, in particolare, al conseguimento di tutti gli impegni generali di ispezione della Comunità, nonché gli impegni degli Stati membri (articoli 5, 6, 7 e 8). L'articolo 35 prevede inoltre che la Commissione comunichi il numero degli ispettori per il controllo da parte dello Stato di approdo in ciascuno

---

<sup>1</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione) (GU L 136 del 28.5.2009, pag. 57).

Stato membro, il numero delle ispezioni effettuate e l'eventuale necessità di proporre una direttiva di modifica o un'ulteriore legislazione in materia.

## **2. METODO DI VALUTAZIONE**

L'attuazione della direttiva da parte degli Stati membri comporta aspetti giuridici, operativi e tecnici:

- l'aspetto giuridico consiste nel recepimento formale della direttiva e nell'applicazione della normativa nazionale che ne consegue;
- l'attuazione operativa si consegue assicurando l'ispezione di tutte le navi che fanno scalo nei porti o negli ancoraggi dell'UE e rispettando le procedure e i requisiti della direttiva;
- l'attuazione tecnica implica l'istituzione e la gestione della banca dati THETIS nonché della necessaria infrastruttura informatica per registrare le informazioni relative agli scali delle navi<sup>2</sup> prevista all'articolo 24 della direttiva.

Per elaborare la presente relazione, la Commissione ha chiesto agli Stati membri di fornire informazioni in merito al recepimento e all'attuazione della direttiva. Inoltre, la Commissione ha incaricato l'EMSA di effettuare una serie di ispezioni negli Stati membri per assisterla nella valutazione dell'attuazione della direttiva.

## **3. MODIFICHE INTRODOTTE DALLA DIRETTIVA 2009/16/CE**

La direttiva 2009/16/CE ha introdotto le seguenti modifiche fondamentali nel sistema dell'UE per il controllo da parte dello Stato di approdo:

### **3.1. Copertura totale in materia di ispezione**

La direttiva 2009/16/CE stabilisce che siano ispezionate tutte le navi interessate che fanno scalo nei porti dell'UE. Ciò avviene in base ai precedenti obblighi (stabiliti dalla direttiva 95/21/CE modificata) che impongono alle autorità nazionali per il controllo da parte dello Stato di approdo di ispezionare il 25% delle navi che fanno scalo nei propri porti. Nell'ambito del nuovo sistema di ispezione, le navi da ispezionare sono individuate mediante un sistema elaborato del profilo di rischio delle navi. Ad ogni nave è assegnata la dicitura "rischio elevato", "rischio limitato" o "rischio medio".

La frequenza dell'ispezione dipende dal profilo di rischio della nave:

- le navi a "rischio elevato" devono essere sottoposte a ispezioni periodiche ogni 5-6 mesi,

---

<sup>2</sup> L'articolo 24, paragrafo 2, della direttiva 2009/16/CE stabilisce che gli Stati membri garantiscono che le informazioni sugli scali siano trasferite entro un periodo ragionevole, alla banca dati THETIS tramite il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi "SafeSeaNet" di cui all'articolo 3, lettera s) della direttiva 2002/59/CE al fine di consentire all'autorità per il controllo da parte dello Stato di approdo di selezionare le navi da ispezionare.

- le navi a “rischio medio” ogni 10-12 mesi e
- le navi a “rischio limitato” ogni 24-36 mesi.

Quando è necessario sottoporre una determinata nave a un’ispezione (ad esempio nel caso di una nave con rischio medio, dieci mesi dopo l’ultima ispezione) in base alle frequenze stabilite in precedenza, alla nave è assegnato lo status “priorità II” e può essere ispezionata. Quando il periodo di tempo calcolato in base al profilo di rischio della nave scade (12 mesi dopo l’ultima ispezione nel caso di una nave a rischio medio), la nave risulta di priorità I e deve essere ispezionata.

Il profilo di rischio della nave è stabilito tenendo conto di sette criteri, ovvero i) il tipo di nave, ii) l’età della nave, iii) la sua bandiera (lista nera, grigia o bianca in base alla definizione del memorandum), iv) organizzazione riconosciuta, v) efficienza della compagnia, vi) numero di carenze rilevate in ciascuna ispezione della nave nei 36 mesi precedenti e vii) numero di fermi nei 36 mesi precedenti.

È possibile effettuare tre tipi di ispezione: “iniziale”, “dettagliata” o “estesa”. Di norma, le navi a rischio elevato sono soggette a un’ispezione estesa, mentre le navi a rischio medio e limitato sono sottoposte a un’ispezione iniziale o dettagliata.

### **3.2. Prestazioni dello Stato di bandiera**

Uno dei criteri per determinare il profilo di rischio di una nave sono le prestazioni dello Stato di bandiera. Il regolamento (UE) n. 801/2010<sup>3</sup> della Commissione, del 13 settembre 2010, attua l’articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2009/16/CE per quanto riguarda i criteri dello Stato di bandiera. In base a tale sistema, gli Stati di bandiera sono classificati nella lista nera, grigia o bianca, in funzione del numero totale di ispezioni e di fermi di navi battenti la propria bandiera e operanti nella regione del memorandum per un periodo di tre anni. La classificazione è aggiornata annualmente.

### **3.3. Livello di efficienza della compagnia**

Il parametro dell’efficienza della compagnia (che non è stato preso in considerazione nel precedente sistema di ispezione) si basa sul numero di ispezioni, fermi e carenze registrati rispetto alle navi appartenenti alla stessa società (responsabile del codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM) della nave). Il livello delle compagnie può essere: “alto”, “medio”, “basso” e “molto basso”. Il regolamento (UE) n. 802/2010<sup>4</sup> della Commissione, del 13 settembre 2010, è stato adottato al fine di stabilire i criteri per determinare l’efficienza della compagnia. L’efficacia operativa del presente regolamento è attualmente in fase di valutazione.

### **3.4. Informazioni sull’effettivo orario di arrivo e di partenza delle navi che approdano nei propri porti e ancoraggi**

La direttiva prevede che la banca dati THETIS riceva le informazioni sullo scalo delle navi dal sistema SafeSeaNet al fine di pianificare e di programmare le ispezioni nell’ambito del controllo da parte dello Stato di approdo. La precedente banca dati sulle ispezioni

---

<sup>3</sup> GUL 241 del 14.9.2010, pag. 1.

<sup>4</sup> GUL 241 del 14.9.2010, pag. 4.

(SIRENAC) non forniva questo elemento. SafeSeaNet è stato istituito<sup>5</sup> come una piattaforma centrale europea per lo scambio di dati marittimi che consente agli Stati membri dell'UE, alla Norvegia e all'Islanda di fornire e ricevere informazioni sulle navi, i loro movimenti e il trasporto di merci pericolose.

Questo aspetto del nuovo sistema di controllo da parte dello Stato di approdo è fondamentale, poiché la pianificazione delle ispezioni da parte degli Stati membri e il rispetto dei propri impegni in materia si basano su conoscenze immediate e complete delle informazioni relative al profilo di rischio delle navi che hanno fatto scalo nei loro porti.

### **3.5. Ispezioni negli ancoraggi**

Un ulteriore elemento di novità introdotto dalla direttiva 2009/16/CE è la possibilità di ispezionare le navi negli ancoraggi qualora si verifichi un'attività di interfaccia nave/porto. Ciò richiede modalità di controllo e risorse supplementari.

### **3.6. Rifiuto di accesso**

Ai sensi della direttiva 2009/16/CE, la regola del rifiuto di accesso (divieto) per fermi ripetuti è stata estesa per includere gli Stati di bandiera inseriti nella lista grigia e tutti i tipi di nave. Il nuovo sistema di ispezione prevede il divieto di una nave battente bandiera di un paese inserito in una "lista nera" che è stata sottoposta a fermo più di due volte nei precedenti 36 mesi. Nel caso di una nave battente bandiera di un paese figurante nella "lista grigia", anche più di due fermi nel corso dei precedenti 24 mesi comporteranno un divieto. Nel quadro del nuovo sistema di controllo da parte dello Stato di approdo vengono introdotti termini minimi di divieto: 3 mesi per il primo divieto, 12 mesi per il secondo e 24 per il terzo. Il terzo divieto può essere sospeso solo se vengono rispettate determinate condizioni e se viene effettuata una nuova ispezione durante il periodo di divieto di 24 mesi. I fermi successivi al terzo divieto comportano il divieto permanente di accesso in qualsiasi porto dell'UE.

## **4. APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA**

### **4.1. Attuazione giuridica – recepimento nella legislazione nazionale**

La direttiva 2009/16/CE è entrata in vigore il 17 giugno 2009. Gli Stati membri dovevano recepire la direttiva nei rispettivi ordinamenti entro il 1° gennaio 2011.

Gli Stati membri non costieri non erano tenuti a recepire la direttiva. Solo la Slovacchia ha attuato la direttiva<sup>6</sup>, quattro Stati membri (Ungheria, Lussemburgo, Austria e Repubblica ceca) hanno formalmente dichiarato che non l'avrebbero recepita.

Dei 23 Stati membri, solo la metà circa ha comunicato tutte le misure di recepimento all'incirca nei tempi previsti, ovvero entro tre mesi a decorrere dalla data limite di recepimento. Di conseguenza, il nuovo sistema d'ispezione non ha potuto produrre appieno i propri effetti dal 1° gennaio 2011. La Commissione ha avviato procedure di infrazione nei

---

<sup>5</sup> Direttiva 2002/59/CE del 27.6.2002 e successive modifiche.

<sup>6</sup> Sebbene la Slovacchia abbia recepito la direttiva, non esistono dati relativi all'esecuzione, dato che il paese non dispone di porti marittimi. Di conseguenza la presente relazione si riferisce all'attuazione da parte dei 22 Stati membri costieri e/o (se del caso) ai 27 membri del memorandum.

confronti di tutti gli Stati membri che non hanno rispettato il termine di recepimento e ormai è stato quasi conseguito il recepimento completo.

I servizi della Commissione stanno attualmente analizzando il rispetto del diritto dell'UE delle misure comunicate. Inoltre, l'EMSA ha cominciato a effettuare ulteriori visite negli Stati membri per verificare l'attuazione (circa 5 visite l'anno).

#### **4.2. Misure di recepimento, la normativa dell'UE**

Oltre ai regolamenti della Commissione<sup>7</sup> adottati in relazione alle prestazioni dello Stato di bandiera e ai criteri relativi al profilo di rischio della nave, è stato adottato anche il regolamento (UE) n. 428/2010<sup>8</sup> della Commissione, del 20 maggio 2010, recante attuazione dell'articolo 14 della direttiva 2009/16/CE per quanto riguarda le ispezioni estese delle navi.

#### **4.3. Attuazione operativa**

Il nuovo sistema d'ispezione intende eliminare il trasporto marittimo inferiore alle norme, aumentando la frequenza delle ispezioni di navi che non soddisfano le norme, riducendo al tempo stesso la frequenza delle ispezioni di navi di qualità. Ciò necessita di un sistema complementare d'informazione (THETIS) che raccoglie e diffonde i dati relativi al controllo da parte dello Stato di approdo ma che è anche un grado di calcolare i criteri necessari per guidare l'identificazione delle navi da controllare negli Stati membri, partendo da tali dati. Il sistema SafeSeaNet fornisce a THETIS tutte le informazioni relative all'arrivo e alla partenza di una nave in tutti i porti e gli ancoraggi dell'UE.

#### **4.4. Attuazione tecnica**

Prima del 1° gennaio 2011, l'EMSA ha organizzato una campagna di sensibilizzazione per migliorare la familiarizzazione con i nuovi obblighi di comunicazione imposti agli Stati membri e alle imprese del settore.

L'interfaccia tecnica tra i due sistemi (THETIS e SafeSeaNet), che consente la registrazione delle informazioni sullo scalo delle navi in THETIS, era in vigore dal novembre 2010. THETIS è diventato pienamente operativo il 15 dicembre 2010. Prima di tale data, l'EMSA ha garantito la formazione degli utenti di THETIS.

In seguito all'avvio delle attività di THETIS (1° gennaio 2011) è stato creato un helpdesk e da allora vengono forniti sostegno e assistenza tecnica agli utenti di THETIS. Nel 2011 sono state ricevute 2 331 richieste in totale con tempo di risoluzione medio pari a 1,3 ore.

Nel primo trimestre del 2011 la maggior parte degli Stati membri ha completato l'attuazione dei propri sistemi nazionali relativi agli scali. Per valutare la completezza delle informazioni relative agli scali registrate in THETIS nel 2011, l'EMSA ha messo a confronto gli scali, paragonando il numero di domande registrate in THETIS, in SafeSeaNet e nella "List Intelligence" di Lloyd (un fornitore di servizi commerciali). È stato rilevato quanto segue:

- la maggior parte degli Stati membri ha completato la propria attuazione nazionale dell'interfaccia THETIS – SafeSeaNet nel primo trimestre del 2011. Pertanto, a

---

<sup>7</sup> Regolamenti (UE) n. 801/2010 e 802/2010.

<sup>8</sup> GU L 125 del 21.5.2010, pag. 2.

partire da aprile 2011, per la maggior parte degli Stati membri è stato osservato un rendimento più coerente in relazione al trasferimento delle informazioni da SafeSeaNet a THETIS;

- la Finlandia ha completato l'attuazione nazionale dell'interfaccia THETIS-SafeSeaNet a metà giugno 2011;
- a fine 2011 il Regno Unito non aveva ancora completato la propria attuazione nazionale dell'interfaccia THETIS – SafeSeaNet. Di conseguenza, per il 2011 le informazioni relative agli scali britannici in THETIS sono limitate unicamente alle voci inserite manualmente e non rispecchiano la situazione reale.

## **5. QUESTIONI ESSENZIALI PER L'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA**

La presente relazione analizza e valuta in modo più approfondito le seguenti questioni.

### **5.1. Impegno generale dell'UE in materia di ispezione**

Ai sensi dell'articolo 5 della direttiva 2009/16/CE, ogni Stato membro deve rispettare il proprio impegno di ispezione annuale

- (a) ispezionando tutte le navi di priorità I che fanno scalo nei propri porti e ancoraggi; ed
- (b) effettuando un certo numero di ispezioni (priorità I e priorità II) ogni anno, corrispondente almeno alla propria quota di ispezioni rispetto al numero totale di ispezioni da effettuare ogni anno all'interno dell'UE e nella regione del memorandum.

Il numero di ispezioni che devono essere effettuate dalle autorità nazionali (la quota equa) è ottenuto in base ad un meccanismo provvisorio istituito dal memorandum. Dal 1° gennaio 2014 tali informazioni saranno interamente basate sulle informazioni contenute nella banca dati THETIS. La tabella 1 in allegato illustra la percentuale di ispezioni di ciascuno Stato che ha sottoscritto il memorandum per il 2011.

Sulla base delle informazioni contenute nella banca dati THETIS la Commissione può concludere che, da un punto di vista generale, l'impegno di ispezione è stato rispettato.

### **5.2. Rispetto dell'impegno annuale in materia di ispezione da parte degli Stati membri e analisi dell'applicazione degli articoli 6, 7 e 8 della direttiva 2009/16/CE**

Mentre l'articolo 5 della direttiva 2009/16/CE definisce l'impegno di ispezione, gli articoli 6, 7 e 8 stabiliscono le modalità di rispetto di tale impegno per gli Stati membri.

#### *5.2.1 Impegno di ispezione e mancate ispezioni di priorità I (articolo 6)*

L'articolo 6 della direttiva contiene disposizioni applicabili agli Stati membri che non hanno effettuato le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a) (ispezione di tutte le navi di priorità I che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi). Lo Stato membro che si trova in tale situazione sarà tenuto ad adempiere al suo impegno finché le ispezioni mancate non superano:

- (a) il 5% del numero totale di ispezioni di navi a rischio elevato (HRS) di priorità I e
- (b) il 10% per le altre navi di priorità I che fanno scalo nei porti e negli ancoraggi.

Nel 2011, 12<sup>9</sup> Stati membri dell'UE<sup>10</sup> su 22 erano in tale situazione. La tabella 2 illustra l'impegno e il numero di ispezioni effettuate dagli Stati membri cui si applica l'articolo 6.

La Commissione osserva innanzitutto che, sebbene l'impegno generale di ispezione sia stato raggiunto, pare che in alcuni Stati membri vi sia una serie di problemi che devono essere affrontati. Il numero di mancate ispezioni di priorità I in alcuni Stati membri genera particolari preoccupazioni.

#### 5.2.2 *Il numero complessivo di scali di navi di priorità I supera la percentuale di ispezioni dello Stato membro (articolo 7, paragrafo 1)*

L'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva fa riferimento ai cosiddetti Stati membri "sovraccarichi", in cui il numero di scali di navi di priorità I supera la quota d'ispezione. Nel 2011, 5<sup>11</sup> Stati membri dell'UE erano in tale situazione. In tal caso l'articolo stabilisce che uno Stato membro rispetta il proprio impegno nel caso in cui:

- (a) il numero delle ispezioni di navi di priorità I effettuate dallo Stato membro in questione corrisponda almeno alla percentuale di ispezioni;
- (b) lo Stato membro non perda più del 30% del totale delle navi di priorità I che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi.

Alla tabella 3 figura l'impegno e il numero di ispezioni effettuate da tali Stati membri "sovraccarichi". A tale riguardo la Commissione prende atto ancora una volta del numero di mancate ispezioni di navi di priorità I.

#### 5.2.3 *Il numero complessivo di scali di navi di priorità I e II è inferiore alla percentuale di ispezioni dello Stato membro (articolo 7, paragrafo 2)*

L'articolo 7, paragrafo 2, fa riferimento agli Stati membri "non sovraccarichi", in cui il numero complessivo di scali di navi di priorità I e II è inferiore alla percentuale di ispezioni. Nel 2011, 5<sup>12</sup> Stati membri dell'UE erano in tale situazione. In questo caso si ritiene che lo Stato membro rispetti il proprio impegno nel caso in cui:

- (a) ispeziona tutte le navi di priorità I, e
- (b) ispeziona almeno l'85% delle navi di priorità II.

Alla tabella 4 figura l'impegno e il numero di ispezioni effettuate dagli Stati membri "non sovraccarichi". In proposito, la Commissione osserva che gli Stati membri

---

<sup>9</sup> Belgio, Bulgaria, Cipro, Finlandia, Germania, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Romania, Slovenia, Svezia e Regno Unito.

<sup>10</sup> Si applica anche alla Croazia, all'Islanda, alla Norvegia e alla Federazione russa

<sup>11</sup> Francia, Grecia, Irlanda, Italia e Spagna.

<sup>12</sup> Danimarca, Estonia, Lettonia, Lituania e Polonia.



hanno rispettato i propri obblighi in materia di ispezione delle navi di priorità I e che quasi tutti hanno effettuato il numero richiesto di ispezioni di navi di priorità II.

Per quanto riguarda le mancate ispezioni delle navi di priorità I precedentemente citate, la Commissione/EMSA collaborerà con gli Stati membri interessati per analizzare le ragioni di questi problemi, tenendo conto dell'adeguamento del nuovo sistema d'ispezione. Ogni Stato membro deve effettuare il numero di ispezioni che gli è assegnato, altrimenti il principio dell'equa condivisione è compromesso.

#### *5.2.4 Rinvio delle ispezioni e circostanze eccezionali (articolo 8)*

L'articolo 8, paragrafo 1, prevede che gli Stati membri possano rinviare l'esecuzione di un'ispezione di navi di priorità I al successivo arrivo della nave nel medesimo Stato membro (se la richiesta avviene entro 15 giorni e se la nave in questione non approda nel frattempo in un altro porto nell'UE) o in un altro porto dell'UE (se la richiesta avviene entro 15 giorni, e se il paese dove avverrà lo scalo successivo abbia accettato di effettuare l'ispezione).

Nel 2011 sono state 190 le richieste di questo tipo registrate in THETIS da 18 Stati membri. Di queste, 153 (80,5%) sono state accettate dagli Stati membri destinatari e l'ispezione è stata effettuata.

Inoltre, l'articolo 8, paragrafo 2, indica le circostanze eccezionali in cui è possibile giustificare le mancate ispezioni delle navi di priorità I. Ciò avviene quando, a giudizio dell'autorità competente, lo svolgimento dell'ispezione metterebbe a rischio la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio, del porto o dell'ambiente marino, e quando la nave fa scalo soltanto di notte.

Delle 1 614 mancate ispezioni giustificate di navi di priorità I registrate in THETIS nel 2011 dagli Stati membri del memorandum, 121 (7,5%) sono state attribuite al rischio, 582 (36%) riguardano scali notturni, 799 (49,5%) sono state attribuite a scali brevi presso un ancoraggio e 112 (7%) a inesattezza tecnica. L'inesattezza tecnica è stata introdotta nella fase iniziale del funzionamento di THETIS per problemi relativi alla graduale introduzione del sistema e/o per altri motivi non stabiliti. Tale opzione non esiste più.

### **5.3. Numero e natura dei controlli effettuati**

La tabella 5 fornisce una rappresentazione grafica delle tendenze relative alle tipologie di ispezione (iniziale – dettagliata – estesa) nella regione del memorandum nel periodo 2009-2011. Il numero più elevato di ispezioni estese suggerisce che nell'ambito del nuovo sistema d'ispezione si svolgono controlli più minuziosi.

### **5.4. Numero di ispettori per il controllo da parte dello Stato di approdo in ciascuno Stato membro**

L'articolo 4 della direttiva prevede che gli Stati membri dispongano delle adeguate autorità competenti, in particolare del numero di ispettori qualificati previsto incaricato di ispezionare le navi. La tabella 6 riporta il numero di ispettori per il controllo da parte dello Stato di approdo in ciascuno Stato membro. I dati variano tra gli Stati membri, in quanto non tutti i posti equivalgono a un tempo pieno. La Commissione osserva che, in generale, gli Stati membri dispongono di un numero adeguato di ispettori per effettuare le ispezioni necessarie.

## **5.5. Rifiuto di accesso**

Nel 2011 gli Stati membri hanno imposto 18 ordini di rifiuto di accesso. Di essi, 16 sono stati imposti per fermo ripetuto, 1 per mancato scalo nei cantieri di riparazione indicati e 1 a causa del mancato rispetto dell'ordine di fermo<sup>13</sup>.

## **5.6. Ispezioni negli ancoraggi**

La direttiva 2009/16/CE prevede che una nave può essere sottoposta a ispezione in un ancoraggio all'interno della giurisdizione portuale. La tabella 7 dell'allegato fornisce informazioni in merito all'attuazione di tale obbligo nel 2011. Desta particolare preoccupazione il fatto che in alcuni Stati si rilevi un elevato livello di mancate ispezioni di navi di priorità I negli ancoraggi. Tale questione dovrà essere chiarita con gli Stati membri.

## **5.7. Problemi/questioni sollevati dagli Stati membri**

Nell'ambito della sua valutazione la Commissione ha inviato un questionario agli Stati membri in cui invitava le autorità nazionali a indicare carenze o possibili miglioramenti della direttiva. Diversi Stati membri si sono avvalsi di tale possibilità.

Le principali questioni sollevate sono indicate in seguito:

- La direttiva consente di rinviare le ispezioni delle navi di priorità I in circostanze eccezionali. Tale possibilità non è prevista per le ispezioni delle navi di priorità II che non sono obbligatorie. Tuttavia, se uno Stato membro risulta “non sovraccarico” a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva esso deve (di fatto) considerare obbligatorie le ispezioni delle navi di priorità II. Diversi Stati membri hanno chiesto che la possibilità di rinviare le ispezioni sia applicata anche alle ispezioni delle navi di priorità II “obbligatorie”.
- L'articolo 8, paragrafo 3, lettera b), consente di non effettuare l'ispezione in un ancoraggio se la sosta della nave è “troppo breve”. Gli Stati membri hanno chiesto di estendere tale possibilità ai porti.
- L'articolo 15 della direttiva 2002/59/CE permette agli Stati membri di esonerare i servizi di linea effettuati tra porti situati nel loro territorio dall'osservanza dei requisiti di notifica di merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo. Gli Stati membri hanno proposto di estendere tale esenzione al controllo da parte dello Stato di approdo.
- Gli Stati membri hanno indicato che THETIS non comprende i requisiti delle direttive 2002/59/CE e 2009/20/CE sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi e che è opportuno tenere conto di questo elemento.
- Qualora il livello di priorità di una nave cambi mentre essa si trova in un porto, gli Stati membri hanno proposto che THETIS avverta lo Stato in questione, il quale dovrebbe disporre di un periodo di moratoria affinché non gli sia imputata una mancata ispezione.

---

<sup>13</sup> Articolo 21, paragrafo 4, della direttiva.

- L'allegato III della direttiva contiene un elenco di informazioni che devono essere fornite nella notifica dell'arrivo di una nave. Gli Stati membri hanno proposto che l'obbligo di cui alla lettera f) "data dell'ultima ispezione estesa nella regione del memorandum" sia eliminato, poiché THETIS comprende già queste informazioni.

La Commissione sta attualmente esaminando i problemi individuati, nel corso dell'attuazione, nonché le questioni evidenziate dagli Stati membri e la necessità di apportare modifiche alla direttiva 2009/16/CE. In particolare, la Commissione (con l'EMSA) cercherà di stabilire se si tratta di anomalie statistiche relative al primo anno di attuazione o inerenti al sistema e se esse avranno ripercussioni sugli stessi Stati membri ogni anno.

## **6. CONCLUSIONI**

### **6.1. Risultato delle azioni di attuazione**

L'attuazione della direttiva ha richiesto uno sforzo e notevoli risorse finanziarie da parte dello Stato membro e a livello dell'UE. A seguito di questo lavoro, la direttiva è stata ampiamente attuata soprattutto all'inizio del 2011. L'impressione generale è che la direttiva sia sostanzialmente attuata. Ogni lacuna giuridica, tecnica e operativa constatata sarà affrontata tempestivamente dalla Commissione.

### **6.2. Impatto sulla sicurezza marittima, sull'efficienza del trasporto marittimo e sulla prevenzione dell'inquinamento**

Il nuovo sistema d'ispezione stabilisce una copertura totale in materia di ispezione delle navi che fanno scalo nei porti e negli ancoraggi dell'UE e un sistema maggiormente basato sui rischi per l'individuazione delle navi che devono essere ispezionate, mentre la comunicazione in tempo reale delle informazioni relative allo scalo della nave facilita il processo decisionale in merito alle navi da sottoporre a ispezione.

In generale gli Stati membri dell'UE hanno soddisfatto l'impegno di ispezione. Rispetto agli anni precedenti, nel 2011 il numero totale di ispezioni da effettuare è diminuito. Di conseguenza, sono state effettuate ispezioni di qualità più elevata, concentrate sulle navi inferiori alle norme. Ciò significa che le risorse del controllo da parte dello Stato di approdo si concentrano sulle ispezioni delle navi di qualità inferiore e che le ispezioni effettuate sono più approfondite.

### **6.3. Sviluppi futuri**

Come indicato in precedenza, alla luce delle questioni individuate durante l'attuazione e comunicate dagli Stati membri alla Commissione, quest'ultima sta attualmente valutando se sia necessario modificare la direttiva.

Nei prossimi anni si prevede che il sistema UE di controllo da parte dello Stato di approdo venga adeguato alle future esigenze che potrebbero derivare, tra l'altro, dalle convenzioni internazionali che entreranno in vigore e che diventeranno strumenti pertinenti ai fini della direttiva 2009/16/CE.

THETIS dovrà sostenere la prossima entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (MLC 2006) e l'applicazione della relativa direttiva 2009/13/CE<sup>14</sup>. Una proposta della Commissione intesa a modificare la direttiva 2009/16/CE in tal senso è attualmente in discussione al Parlamento europeo e al Consiglio<sup>15</sup>.

Inoltre, con l'entrata in vigore della Convenzione sul controllo e la gestione dell'acqua di zavorra dell'OMI (BWM 2004) si prevede che l'attuazione sarà effettuata nel contesto della direttiva 2009/16/CE e di THETIS.

---

<sup>14</sup> GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30.

<sup>15</sup> COM(2012) 129 del 23.3.2012.

## ALLEGATO

### Tabelle cui si fa riferimento nella relazione\*

Dato che la direttiva fa riferimento alla regione del memorandum, le informazioni relative a paesi terzi sono incluse nella presente tabella ove appropriato.

Tabella 1 – Impegni di ispezione degli Stati membri del memorandum

	<b>Scali totali di navi nel 2011 in THETIS</b>	<b>Singole navi THETIS 2011</b>	<b>Percentuale 2011</b>	<b>Impegno 2011 a norma dell'articolo art. 5, paragrafo 2,</b>
Belgio	23 233	5 255	6,30%	<b>1 168</b>
Bulgaria	2 909	1 277	1,69%	<b>313</b>
Canada	913	872	3,48%	<b>645</b>
Croazia	1 927	624	1,10%	<b>203</b>
Cipro	2 410	800	1,20%	<b>223</b>
Danimarca	8 387	2 053	3,18%	<b>588</b>
Estonia	5 096	1 507	1,77%	<b>328</b>
Finlandia	12 727	1 170	1,75%	<b>324</b>
Francia	27 654	5 447	7,04%	<b>1 305</b>
Germania	27 503	4 941	6,35%	<b>1 177</b>
Grecia	20 314	3 295	3,18%	<b>590</b>
Islanda	1 935	322	0,31%	<b>58</b>
Irlanda	9 528	1 139	1,45%	<b>268</b>
Italia	31 810	5 049	6,49%	<b>1 203</b>
Lettonia	7 149	1 965	2,32%	<b>430</b>
Lituania	4 080	1 605	1,87%	<b>347</b>
Malta	2 607	819	1,80%	<b>333</b>
Paesi Bassi	42 686	7 235	8,24%	<b>1 527</b>
Norvegia	14 391	1 514	3,08%	<b>570</b>
Polonia	11 034	2 380	2,86%	<b>531</b>
Portogallo	3 683	1 536	3,10%	<b>574</b>
Romania	4 087	1 703	2,32%	<b>430</b>
Federazione russa	16 728	3 403	3,34%	<b>618</b>
Slovenia	1 417	612	0,88%	<b>163</b>
Spagna	31 865	6 234	10,58%	<b>1 960</b>
Svezia	24 680	2 567	3,28%	<b>608</b>
Regno Unito	4 266	2 231	11,04%	<b>2 046</b>
<b>Totale</b>	<b>345 019</b>	<b>67 555</b>	<b>100%</b>	<b>18 530</b>

\* (Fonte per tutte le tabelle: EMSA)

Tabella 2 – Impegno e ispezioni di cui all’articolo 6 della direttiva 2009/16/CE

	<b>Impegni 2011</b>	<b>Scali di navi di priorità I</b>	<b>Scali di navi di priorità I ispezionate</b>	<b>Scali di navi di priorità II</b>	<b>Scali di navi di priorità II ispezionate</b>	<b>Scali di navi di priorità I e II ispezionate</b>
Belgio	1 168	521	475	1 082	496	971
Bulgaria	313	290	273	310	255	528
Cipro	223	207	52	232	73	125
Finlandia	324	94	78	527	238	316
Germania	1 177	559	517	964	887	1 404
Islanda	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Paesi Bassi	1 527	1 456	1 026	1 964	557	1 583
Norvegia	570	374	234	811	360	594
Portogallo	574	263	239	397	206	445
Romania	430	374	339	467	437	776
Slovenia	163	98	97	149	143	240
Svezia	608	166	130	650	226	356
Regno Unito	2 046	1 634	765	1 773	776	1 541
<b>Totale</b>	<b>9 514</b>	<b>6 252</b>	<b>4 429</b>	<b>9 684</b>	<b>4 742</b>	<b>9 171</b>

Tabella 3 – Impegno e ispezioni di cui all’articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2009/16/CE

	<b>Impegni 2011</b>	<b>Scali di navi di priorità I</b>	<b>Scali di navi di priorità I ispezionate</b>	<b>Scali di navi di priorità II</b>	<b>Scali di navi di priorità II ispezionate</b>	<b>Scali di navi di priorità I e II ispezionate</b>
Francia	1 305	1 314	492	2 300	733	1 225
Grecia	590	1 469	656	2 836	334	990
Irlanda	268	562	81	475	153	234
Italia	1 203	1 464	1 084	3 440	622	1 706
Spagna	1 960	2 513	1 216	3 537	511	1 727
<b>Totale</b>	<b>5 326</b>	<b>7 322</b>	<b>3 529</b>	<b>12 588</b>	<b>2 353</b>	<b>5 882</b>

Tabella 4 – Impegno e ispezioni di cui all’articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2009/16/CE

	Impegni 2011	Scali di navi di priorità I	Scali di navi di priorità I ispezionate	Scali di navi di priorità II	Scali di navi di priorità II ispezionate	Scali di navi di priorità I e II ispezionate
Danimarca	588	196	173	320	209	382
Estonia	328	68	65	134	120	185
Lettonia	430	71	66	187	180	246
Lituania	347	66	62	125	120	182
Polonia	531	156	139	324	293	432
<b>Totale</b>	<b>2 224</b>	<b>557</b>	<b>505</b>	<b>1 090</b>	<b>713</b>	<b>1 427</b>

Tabella 5 – Tendenza generale in materia di ispezione ed evoluzione dei tipi di ispezione nella regione del memorandum

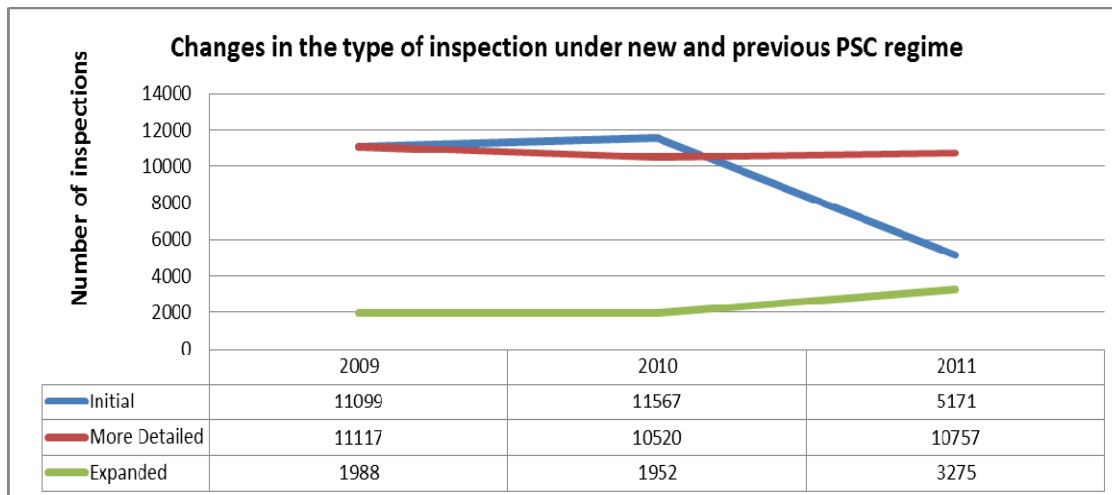


Tabella 6 – Numero di ispettori competenti in materia di controllo da parte dello Stato di approdo in ciascuno Stato membro

	<b>Numero di ispettori competenti in materia di controllo da parte dello Stato di approdo</b>
<b>Belgio</b>	9
<b>Bulgaria</b>	14
<b>Cipro</b>	11
<b>Danimarca</b>	27
<b>Estonia</b>	9
<b>Finlandia</b>	23
<b>Francia</b>	84
<b>Germania</b>	40
<b>Grecia</b>	51
<b>Islanda</b>	2
<b>Irlanda</b>	22
<b>Italia</b>	111
<b>Lettonia</b>	9
<b>Lituania</b>	12
<b>Malta</b>	3
<b>Paesi Bassi</b>	29
<b>Norvegia</b>	79
<b>Polonia</b>	16
<b>Portogallo</b>	11
<b>Romania</b>	13
<b>Slovenia</b>	4
<b>Spagna</b>	96
<b>Svezia</b>	44
<b>Regno Unito</b>	113
<b>Totale</b>	832



Tabella 7 – Scali e ispezioni negli ancoraggi

	Scali totali	Scali negli ancoraggi	Ispezioni negli ancoraggi	Scali di navi di priorità I negli ancoraggi	Ispezioni delle navi di priorità I negli ancoraggi	Fermi di navi di priorità I negli ancoraggi
<b>Belgio</b>	18 649	-		-	-	-
<b>Bulgaria</b>	2 633	283	62	18	13	-
<b>Cipro</b>	2 304	147	3	25	-	
<b>Danimarca</b>	8 920	1	1	1	1	-
<b>Estonia</b>	3 754	-		-	-	-
<b>Finlandia</b>	18 229	17	1	1	-	-
<b>Francia</b>	29 204	148	10	14	-	-
<b>Germania</b>	23 330	-		-	-	-
<b>Grecia</b>	18 080	2 446	210	294	47	-
<b>Islanda</b>	1 567	3		-	-	-
<b>Irlanda</b>	7 450	5		-	-	-
<b>Italia</b>	73 290	15 541	421	5 682	53	-
<b>Lettonia</b>	5 318	-		-	-	-
<b>Lituania</b>	3 439	22		-	-	-
<b>Malta</b>	2 942	-		-	-	-
<b>Paesi Bassi</b>	47 686	382	17	26	2	-
<b>Norvegia</b>	14 201	130	82	12	11	-
<b>Polonia</b>	8 570	294	23	3	1	-
<b>Portogallo</b>	3 189	7	4	3	1	-
<b>Romania</b>	3 886	829	113	15	4	-
<b>Slovenia</b>	1 248	22	11	-	-	-
<b>Spagna</b>	38 490	1 916	113	363	29	1
<b>Svezia</b>	30 168	2		-	-	-
<b>Regno Unito</b>	3 851	245	36	182	13	-