



Bruxelles, 28 novembre 2023
(OR. en)

15957/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0165(COD)**

**TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	15164/23
n. doc. Comm.:	10126/23 + ADD 1
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo – <i>Orientamento generale</i>

I. INTRODUZIONE

1. Il 1° giugno 2023 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta riguarda una modifica della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo¹.

¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

3. La direttiva 2009/16/CE disciplina le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo a livello dell'UE. Il controllo da parte dello Stato di approdo (Port State Control, PSC) è un sistema di ispezioni di navi straniere nei porti di Stati diversi dallo Stato di bandiera effettuate dagli ispettori responsabili del PSC per verificare che le competenze del comandante, degli ufficiali e dell'equipaggio a bordo, le condizioni di una nave e le sue dotazioni siano conformi ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali e, nell'Unione europea, al diritto dell'UE applicabile. Di conseguenza il PSC è importante per garantire la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino.
4. La revisione della direttiva persegue i seguenti obiettivi specifici:
- aggiornare la legislazione dell'UE e allinearla alle norme e procedure internazionali stabilite dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), dall'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) o dal memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo;
 - proteggere i pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente. I pescherecci più grandi, di lunghezza superiore a 24 metri, non rientrano nell'ambito di applicazione del controllo da parte dello Stato di approdo. Un sistema volontario di controllo per questo tipo di navi dovrebbe aumentare il livello di conformità alle norme internazionali di sicurezza e di protezione ambientale applicabili a tali navi;
 - garantire una maggiore diffusione delle soluzioni digitali. In particolare essa incoraggia l'adozione e l'uso di certificati obbligatori elettronici collegandone l'uso al profilo di rischio della nave utilizzato per individuare e selezionare le navi da ispezionare; e
 - garantire un approccio efficiente e armonizzato allo svolgimento delle ispezioni di PSC. Ciò comprende una migliore selezione delle navi da ispezionare mediante la riforma di aspetti obsoleti relativi al profilo di rischio della nave e l'aggiunta di nuove componenti.
5. La Commissione ha adottato la proposta nel contesto del suo programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT), come seguito immediato del vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo¹ effettuato nel 2018.

¹ Doc. 9128/18 + ADD 1.

6. La proposta si basa sui risultati di una valutazione d'impatto¹ basata su uno studio di sostegno esterno. La valutazione d'impatto è stata presentata ed esaminata approfonditamente in una riunione del gruppo e non ha sollevato gravi preoccupazioni per le delegazioni.

II. ESAME DA PARTE DELLE ALTRE ISTITUZIONI

7. Il 13 luglio 2023 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatrice Vera Tax (S&D, Paesi Bassi) che ha presentato il suo progetto di relazione il 19 settembre; la votazione della commissione TRAN su tale proposta è attualmente prevista per il 7 dicembre.
8. Il 20 settembre 2023 il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta². Il 23 giugno 2023 il Comitato europeo delle regioni ha deciso di non pronunciarsi.

III. STATO DEI LAVORI AL CONSIGLIO

9. Il gruppo "Trasporti marittimi" ha discusso la proposta in varie riunioni, a partire dall'ottobre 2023. Tutte le delegazioni hanno espresso il loro sostegno generale agli obiettivi della proposta della Commissione, al fine di migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino.
10. Nella riunione del 22 novembre il Comitato dei rappresentanti permanenti ha confermato il suo sostegno all'ultimo testo di compromesso e ha raccomandato al Consiglio di raggiungere un orientamento generale nella sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 4 dicembre 2023.
11. Sono state introdotte varie modifiche alla proposta della Commissione. Molte di queste modifiche sono intese a garantire chiarezza e coerenza con le norme e le procedure internazionali, in particolare quelle del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo (MOU di Parigi). Vi sono anche altre modifiche sostanziali da rilevare, come riportato di seguito.

¹ Doc. 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² Doc. 13381/23.

12. In primo luogo, gli Stati membri hanno messo in discussione la proposta della Commissione di includere due nuovi criteri nella metodologia di calcolo del profilo di rischio della nave (che è uno strumento per orientare le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo in relazione alle navi con maggiore probabilità di presentare carenze). Il primo di questi criteri riguarda l'indicatore di intensità di carbonio della nave. Gli Stati membri hanno sottolineato che questo indicatore dipende non solo dalle condizioni tecniche della nave, ma anche da parametri operativi (come la velocità della nave), nonché da circostanze esterne (modelli commerciali, condizioni meteorologiche, tempo trascorso nel porto, ecc.), il che significa che non è necessariamente un indicatore di prestazioni insoddisfacenti o di non conformità e non dovrebbe pertanto essere preso in considerazione nel calcolo del profilo di rischio della nave.
13. Il secondo criterio riguarda la disponibilità di certificati elettronici. Gli Stati membri hanno sottolineato che si tratta di un elemento amministrativo fuori dal controllo della nave, in quanto la decisione di utilizzare o meno certificati elettronici spetta allo Stato di bandiera. Per questo motivo, i certificati elettronici non sono un indicatore delle condizioni della nave o della sua conformità agli strumenti IMO e UE obbligatori e non dovrebbero essere presi in considerazione nel calcolo del profilo di rischio della nave.
14. In secondo luogo, la Commissione ha proposto, all'articolo 3, l'introduzione di un sistema volontario di controllo per i pescherecci più grandi, di lunghezza superiore a 24 metri, che finora erano esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva. Gli Stati membri hanno concordato con questo approccio, in quanto potrebbe aumentare il livello di conformità di tali navi. Tuttavia, trattandosi di un sistema volontario, gli Stati membri ritengono che le modalità di tale regime specifico di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci non dovrebbero essere stabilite in atti di esecuzione, bensì attraverso orientamenti adottati dalla Commissione in cooperazione con il MOU di Parigi.
15. In terzo luogo, sono state apportate diverse modifiche per consentire una maggiore flessibilità alle autorità di controllo da parte dello Stato di approdo. All'articolo 14, paragrafo 4, la Commissione ha proposto che le ispezioni estese siano effettuate da almeno due ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo (PSCO). Tuttavia, il numero di ispettori richiesti dipende da diversi fattori e in molte situazioni sarebbe inutile e oneroso mobilitare più di un ispettore. Gli Stati membri ritengono che le autorità di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbero mantenere la flessibilità necessaria per organizzare il loro lavoro al riguardo. Analogamente, l'obbligo in base al quale un rapporto di ispezione deve sempre essere convalidato da un PSCO che non faceva parte del gruppo che ha effettuato l'ispezione è stato ritenuto troppo rigido; L'articolo 24, paragrafo 3, è stato modificato per consentire una maggiore flessibilità.

16. In quarto luogo, per evitare di imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare che sono privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi contemplate dalla direttiva, è concesso a tali Stati membri di derogare alle disposizioni della direttiva (articolo 2 e considerando 20 ter). Ciò significherebbe che, fintantoché tali condizioni sono soddisfatte, tali Stati membri non sarebbero tenuti a recepire la direttiva.
17. Infine, il termine per il recepimento proposto dalla Commissione (un anno dopo l'entrata in vigore della direttiva modificativa) sarebbe prorogato a 4 anni.
18. In questa fase della procedura, la Commissione mantiene una riserva procedurale su tutte le modifiche alla sua proposta.

IV. CONCLUSIONI

19. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio a raggiungere un *orientamento generale* sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, sulla base del testo di compromesso che figura nell'allegato della presente relazione.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³ stabilisce norme relative al sistema delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo, in base alle quali le navi assoggettabili che fanno scalo nei porti dell'Unione sono ispezionate per verificare se la competenza dell'equipaggio a bordo e le condizioni della nave e delle relative dotazioni sono conformi ai requisiti stabiliti dalle convenzioni internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, sulla protezione dell'ambiente marino e sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi battenti tutte le bandiere.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

- (2) La direttiva 2009/16/CE si basa sull'accordo volontario preesistente del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo da parte dello Stato di approdo (MOU di Parigi) e sui concetti di ripartizione dell'onere di ispezione, individuazione delle navi da assoggettare ad ispezione sulla base del rischio, ispezioni armonizzate e condivisione dei risultati delle ispezioni.
- (3) Dall'entrata in vigore della direttiva 2009/16/CE si sono verificati cambiamenti nel contesto normativo internazionale (in particolare nel MOU di Parigi e nell'Organizzazione marittima internazionale) e sviluppi tecnologici. È opportuno tenere conto di tali modifiche nonché dell'esperienza acquisita con l'attuazione della direttiva 2009/16/CE.
- (4) Dal 2011 sono entrate in vigore e sono state ratificate dagli Stati membri diverse convenzioni internazionali. Si tratta della convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi (convenzione BWI) e della convenzione internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti (convenzione di Nairobi). Esse dovrebbero pertanto essere incluse nell'elenco delle convenzioni contemplate dalla direttiva 2009/16/CE, per consentirne l'applicazione nell'ambito del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo.
- (5) Per consentire un sistema aggiornato e armonizzato di controllo da parte dello Stato di approdo, è necessario disporre di un modo più rapido per aggiornare l'elenco delle convenzioni internazionali applicate dallo Stato di approdo senza che sia necessario modificare l'intera direttiva. Pertanto, una volta entrata in vigore una convenzione internazionale (ossia quando questa ha raggiunto un livello di ratifica concordato) e a seguito della sua adozione da parte dei membri del MOU di Parigi come strumento pertinente, la Commissione dovrebbe aggiornare l'elenco delle convenzioni contenuto nella direttiva.
- (6) A causa delle dimensioni ridotte, la maggior parte dei pescherecci dell'UE opera in acque territoriali e non è assoggettabile ad ispezione nei porti stranieri. Ciò significa che la probabilità di operare in acque internazionali e di fare scalo in porti diversi da quelli del paese in cui sono registrati, con conseguente assoggettamento al PSC, riguarda in genere soltanto i pescherecci più grandi, di lunghezza, quale definita nell'accordo di Città del Capo del 2012, pari o superiore a 24 metri, (che sono anche i pescherecci maggiormente soggetti alle convenzioni internazionali). Dato che le convenzioni internazionali applicabili ai pescherecci più grandi sono perlopiù diverse da quelle attualmente applicate attraverso il controllo da parte dello Stato di approdo e per evitare effetti di ricaduta indesiderati sull'attuale sistema di controllo da parte dello Stato di approdo, si propone un sistema parallelo di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci.

- (7) Tuttavia, a causa dei modelli di pesca, tali pescherecci più grandi non fanno scalo in tutti gli Stati membri. Si propone pertanto un sistema volontario per gli Stati membri che desiderano effettuare tali ispezioni, parallelo e distinto rispetto all'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo, al fine di consentire flessibilità nelle modalità di elaborazione delle norme in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Questo sistema di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza pari o superiore a 24 metri può pertanto essere sviluppato in modo organico dagli Stati membri, dal MOU di Parigi e dalla Commissione senza dover integrare tali pescherecci nell'attuale MOU di Parigi. A tal fine dovrebbe essere messo a punto un modulo separato per l'attuale banca dati sulle ispezioni.
- (8) Il meccanismo della quota equa prevede una ripartizione dell'onere delle ispezioni tra gli Stati membri del MOU di Parigi. A ciascuno Stato membro è assegnato un certo numero di ispezioni (ossia il suo impegno di ispezione o la sua "quota equa") da effettuare ogni anno. L'assoggettabilità a ispezione è determinata principalmente dal profilo di rischio della nave, che determina la frequenza e la portata delle ispezioni. Mentre le navi di priorità II possono essere ispezionate, le navi di priorità I devono essere ispezionate.
- (9) Gli Stati membri sono autorizzati a non effettuare un certo numero di ispezioni "prioritarie", pur continuando ad assolvere il loro impegno di ispezione. Tuttavia per alcuni Stati membri il numero di scali che si verificano effettivamente in un determinato anno può essere superiore o inferiore all'impegno di ispezione assegnato. Un metodo alternativo di conformità all'obbligo della quota equa per questi Stati membri (in sovraccarico o sottocarico) è risultato scarsamente flessibile ed è pertanto necessario allineare le disposizioni in questione alle disposizioni del MOU Parigi riveduto.
- (10) Gli Stati membri sono altresì autorizzati a rinviare le ispezioni delle navi in determinate circostanze, a condizione che la nave sia ispezionata nel successivo porto di scalo o entro 15 giorni; tale possibilità è stata modificata in modo che sia disponibile a tutti gli Stati membri. Alcune categorie di navi che si ritiene presentino un rischio più elevato e che sono pertanto assoggettabili ad ispezione estesa sono tenute a notificare l'ora prevista per l'arrivo in porto 72 ore prima del loro arrivo. Tuttavia dopo diversi anni si è concluso che tale obbligo era troppo oneroso per gli operatori e non apportava alcun valore aggiunto, in quanto le autorità nazionali disponevano già delle informazioni richieste, più agevolmente disponibili nella banca dati THETIS. Su tale base il MOU di Parigi ha abolito tale obbligo di notifica preliminare all'arrivo e pertanto la direttiva 2009/16/CE dovrebbe essere allineata di conseguenza.

- (10 bis) In circostanze normali, le ispezioni delle navi di priorità II non sono obbligatorie, anche se tali navi possono essere sottoposte a ispezione. Tuttavia, per gli Stati membri che non riceveranno un numero sufficiente di scali di navi assoggettabili ad ispezione per rispettare il loro impegno annuale, tali navi di priorità II devono essere ispezionate affinché venga raggiunto l'impegno annuale di ispezione. Poiché tali ispezioni diventano, di fatto, obbligatorie per tali Stati, specificamente per essi può essere necessaria una maggiore flessibilità per le ispezioni delle navi di priorità II. Gli Stati summenzionati possono pertanto ricorrere al rinvio e alla giustificazione. Fatta salva l'adozione di misure tecniche per adeguare l'attuale banca dati sulle ispezioni al rinvio, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero fare quanto in loro potere, nel quadro del memorandum d'intesa di Parigi, per proporre le misure e le modifiche necessarie volte a chiarire e conseguire tale obiettivo.
- (11) Nell'ultimo decennio e nonostante l'aumento del numero di navi che fanno scalo nei porti dell'UE, anche nell'ambito del trasporto marittimo a corto raggio di merci tra i principali porti degli Stati membri dell'UE e i porti situati nell'Europa geografica o in paesi non europei del Mediterraneo e del Mar Nero, il profilo di sicurezza delle navi [...] che fanno scalo nei porti dell'UE è migliorato. Le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sono sempre più utilizzate per applicare la legislazione ambientale, ad esempio in relazione alle emissioni di zolfo o alla demolizione sicura ed ecologica delle navi. Tuttavia il profilo di rischio della nave elaborato prima del 2009 presentava priorità diverse e non è del tutto adeguato per concentrare l'attività ispettiva sulle navi meno efficienti dal punto di vista ambientale.
- (12) Su tale base il profilo di rischio della nave dovrebbe essere aggiornato per tenere conto delle questioni ambientali, attribuendo maggiore importanza alle prestazioni ambientali.
- (12 bis) Nel 2019 il MOU di Parigi ha adottato una nuova metodologia che stabilisce elenchi relativi a un livello di prestazione elevato, medio o basso, in alternativa alla lista bianca, grigia e nera degli Stati di bandiera. Occorre prestare particolare attenzione al regolamento di esecuzione di cui all'articolo 10 relativo al profilo di rischio della nave, che stabilisce la classificazione degli Stati di bandiera. Tale metodologia dovrebbe essere attuata nella presente direttiva al fine di garantirne l'equità, in particolare per quanto riguarda il modo in cui tratta gli Stati di bandiera con flotte di modesta entità.

- (12 ter) Poiché gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo hanno bisogno di tempo per preparare ed effettuare le ispezioni, è importante garantire che sia disponibile un tempo sufficiente. Tale aspetto è particolarmente rilevante nel caso di ispezioni estese e di ispezioni di navi ro-ro da passeggeri in servizio di linea, in cui può essere preso in considerazione l'esercizio della nave.
- (13) La digitalizzazione è un aspetto essenziale dei progressi tecnologici nel settore della raccolta e della comunicazione dei dati, al fine di contribuire alla riduzione dei costi e a un uso efficiente delle risorse umane. Il numero di navi attualmente in possesso di certificati elettronici è in crescita e si prevede che aumenterà. Pertanto l'efficacia del controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe essere migliorata utilizzando maggiormente i certificati elettronici per consentire ispezioni più incentrate sulle navi e meglio preparate.
- (14) Il controllo da parte dello Stato di approdo è diventato sempre più complesso per via dell'aggiunta di nuovi requisiti in materia di ispezioni, stabiliti dal diritto dell'UE o dall'Organizzazione marittima internazionale. È pertanto necessario garantire il miglioramento delle competenze e la riqualificazione professionale degli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo e sviluppare costantemente la loro formazione.
- (15) (soppresso)
- (16) Al fine di consentire un'applicazione aggiornata delle disposizioni della presente direttiva per permettere agli Stati membri di adempiere ai loro obblighi ai sensi del diritto internazionale in conformità della direttiva, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'aggiornamento delle convenzioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE e la modifica dell'elenco delle procedure e degli orientamenti relativi al controllo da parte dello Stato di approdo adottato dal MOU di Parigi. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹. 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.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (17) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione delle disposizioni della direttiva 2009/16/CE relative all'elenco delle convenzioni che rientrano nel suo ambito di applicazione e agli obblighi relativi ai certificati elettronici. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (18) (soppresso)
- (19) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite negli Stati membri effettuate dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per monitorare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE entro [dieci anni dalla sua data di applicazione di cui all'articolo XX] e riferire al riguardo al Parlamento europeo e al Consiglio. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per tale valutazione.
- (20) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per via della natura internazionale del trasporto marittimo ma, a motivo degli effetti di rete provocati dall'azione congiunta degli Stati membri, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (20 bis) Se un'ispezione non è effettuata a causa di circostanze straordinarie e impreviste, quali catastrofi naturali, pandemie o emergenze di sanità pubblica, attacchi terroristici, conflitti di lavoro, essa non dovrebbe essere conteggiata come ispezione mancata. Tali circostanze dovrebbero essere debitamente giustificate e comunicate alla Commissione.

¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(20 ter) Per non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare, una norma "de minimis" dovrebbe consentire loro di derogare alle disposizioni della presente direttiva; ciò significa che i suddetti Stati membri non sono obbligati ad attuare la presente direttiva fintanto che soddisfano determinati criteri.

(21) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è così modificata:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) al punto 1, sono aggiunte le seguenti lettere:

"l) convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi (convenzione BWM);

m) convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti (convenzione di Nairobi);

n) convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (convenzione di Hong Kong)";

a bis) al punto 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78);

a ter) al punto 1), la lettera d) è sostituita dalla seguente:

d) convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978, come modificata;"

b) il punto 3 è soppresso;

b ter) il punto 8 è sostituito dal seguente:

"8. "ispettore": un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente di uno Stato membro a svolgere le ispezioni di controllo nello Stato di approdo e che risponde a tale autorità competente";

b quater) è aggiunto il seguente punto:

"8 bis. "ispezione": una verifica globale delle condizioni della nave, delle sue dotazioni e del suo equipaggio sulla base delle convenzioni applicabili ed effettuata da un ispettore. L'ispezione non costituisce un controllo per il rilascio, la convalida o il rinnovo dei certificati obbligatori e il rapporto di ispezione fornito al comandante non è un certificato.";

b quinquies) il punto 11 è sostituito dal seguente:

"11. "ispezione iniziale": l'ispezione a bordo di una nave da parte di un ispettore, che include almeno i controlli previsti all'articolo 13, paragrafo 1.";

b sexies) il punto 12 è sostituito dal seguente:

"12. "ispezione più dettagliata": un'ispezione che includa la portata di un'ispezione iniziale durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio sono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente ad un esame accurato nei casi specificati all'articolo 13, paragrafo 3, concernente la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative di bordo.";

b septies) il punto 13 è sostituito dal seguente:

"13. "ispezione estesa": un'ispezione che includa la portata di un'ispezione iniziale e che riguardi come minimo le voci elencate all'allegato VII. Un'ispezione estesa può comprendere un'ispezione più dettagliata quando sussistano fondati motivi ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3.";

b octies) il punto 19 è sostituito dal seguente:

"19. "certificato obbligatorio": certificato rilasciato direttamente o a nome di uno Stato di bandiera in conformità delle convenzioni applicabili.";

2) l'articolo 3 è così modificato:

-a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una convenzione comprendente una "clausola che esclude un trattamento più favorevole", gli Stati membri si accertano che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione. Una tale nave è sottoposta ad un'ispezione più dettagliata secondo le procedure istituite dal MOU di Parigi.";

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva i pescherecci di lunghezza inferiore a 24 metri, le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, le imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi di Stato usate per scopi non commerciali e le imbarcazioni da diporto che non si dedicano ad operazioni commerciali."; Ai fini della presente direttiva, la lunghezza di un peschereccio è definita conformemente all'accordo di Città del Capo del 2012.";

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

"4 bis. Gli Stati membri possono effettuare ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sui pescherecci di lunghezza pari o superiore a 24 metri. La Commissione, in cooperazione con il MOU di Parigi, può adottare orientamenti atti a stabilire le modalità di tale regime specifico di controllo distinto e parallelo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci considerati.";

3) all'articolo 5 è inserito il seguente paragrafo:

"2 bis. Le ispezioni delle navi effettuate dagli Stati membri che superano del 20 % i loro impegni annuali di ispezione non sono prese in considerazione nel calcolo degli impegni annuali di ispezione degli Stati membri parti del MOU di Parigi.";

4) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione

Uno Stato membro che non adempie all'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), rispetta comunque il proprio impegno conformemente a tale norma se le mancate ispezioni non superano il 10 % del totale delle navi di priorità I che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi, indipendentemente dal loro profilo di rischio.

Nonostante le percentuali di mancate ispezioni di cui al primo paragrafo, gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno dell'Unione.

Nonostante le percentuali di mancate ispezioni di cui al primo paragrafo, per le navi di priorità I che fanno scalo in ancoraggi, gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi con un profilo di rischio elevato che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno dell'Unione.";

5) l'articolo 7 è così modificato:

-a) il titolo e il paragrafo 1 sono sostituiti dai seguenti:

"Modalità che consentono una percentuale di ispezioni equilibrata all'interno dell'Unione

1. Si considera che uno Stato membro in cui il totale delle navi di priorità I che vi hanno fatto scalo supera la sua percentuale di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti il proprio impegno se il numero di ispezioni da esso effettuato corrisponde almeno a detta percentuale e se le ispezioni mancate non superano il 40 % del totale di navi di priorità I che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi.";

(a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Si considera che uno Stato membro in cui il totale delle navi di priorità I e II che vi hanno fatto scalo è inferiore al 150 % della quota di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti comunque il proprio impegno annuale di ispezione se tale Stato membro effettua le ispezioni su due terzi del totale delle navi di priorità I e II che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi.";

6) all'articolo 8, i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti e sono aggiunti due nuovi paragrafi:

"1. Uno Stato membro può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I o di priorità II nelle seguenti circostanze:

- a) quando l'ispezione può essere effettuata durante qualsiasi scalo successivo della nave nel medesimo Stato membro, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto dell'Unione o della regione del MOU di Parigi, ad eccezione dei porti dello Stato di bandiera della nave, e che il rinvio non sia superiore a quindici giorni dall'ora effettiva di partenza; oppure
- b) quando l'ispezione può essere effettuata in un altro porto di scalo dell'Unione o della regione del MOU di Parigi entro quindici giorni dall'ora effettiva di partenza, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di eseguire l'ispezione stessa, oppure

- c) quando l'ispezione di una nave, comprese le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, può essere effettuata nello stesso porto di scalo entro quindici giorni dall'ora effettiva di partenza.
2. L'ispezione di una nave di priorità I o di priorità II non effettuata per motivi operativi non è conteggiata come ispezione mancata, purché il motivo per cui non è stata effettuata sia registrato nella banca dati sulle ispezioni e ricorrano le seguenti circostanze eccezionali:
- a) l'autorità competente ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino; oppure
 - b) la nave fa scalo soltanto di notte ai sensi dell'articolo 2, punto 9. In tal caso gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, se necessario, le navi che fanno regolarmente scalo di notte siano ispezionate; oppure
 - c) la durata dello scalo della nave è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente.
3. L'ispezione non effettuata su una nave ancorata non è conteggiata come ispezione mancata se:
- a) la nave è ispezionata, entro quindici giorni, in un altro porto o ancoraggio dell'Unione o della regione del MOU di Parigi ai sensi dell'allegato I; oppure
 - b) la nave fa scalo soltanto di notte o la durata dello scalo è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente, e il motivo dell'ispezione mancata è registrato nella banca dati sulle ispezioni; oppure
 - c) l'autorità competente ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino, e il motivo dell'ispezione mancata è registrato nella banca dati sulle ispezioni. oppure

4. Se un'ispezione non è effettuata a causa di circostanze straordinarie e impreviste, essa non è conteggiata come ispezione mancata e il motivo dell'ispezione mancata è registrato nella banca dati sulle ispezioni. Tali circostanze sono debitamente giustificate e comunicate alla Commissione.
5. Le ispezioni rinviate a norma dei paragrafi 1, 2, 3 o 4 e registrate nella banca dati sulle ispezioni non sono conteggiate ai fini della valutazione del rispetto, da parte dello Stato membro, dell'impegno di ispezione di cui agli articoli 6 e 7.";

7) (soppresso)

8) l'articolo 9 è soppresso;

9) all'articolo 10, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il profilo di rischio di una nave è determinato da una combinazione di parametri generici, storici e ambientali, ossia:

a) Parametri generici

I parametri generici si basano sul tipo, l'età, la bandiera, gli organismi riconosciuti interessati e la prestazione della compagnia conformemente all'allegato I, parte I, punto 1, e all'allegato II.

b) Parametri storici

I parametri storici si basano sul numero di carenze e di fermi in un determinato periodo conformemente all'allegato I, parte I, punto 2, e all'allegato II.

c) Parametri ambientali

I parametri ambientali si basano sul numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil", di Nairobi e di Hong Kong, conformemente all'allegato I, parte I, punto 3, e all'allegato II, verificando se tali carenze sono motivo di fermo.";

9 bis) all'articolo 10, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Alla Commissione sono attribuite competenze di esecuzione ai fini dell'applicazione di un metodo per l'esame dei parametri di rischio generici riguardanti in particolare i criteri dello Stato di bandiera e i criteri relativi alle prestazioni della compagnia adottati dal MOU di Parigi nel 2019, che stabilisce elenchi relativi a un livello di prestazione elevato, medio o basso. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.";

9 ter) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) a verificare che siano soddisfacenti le condizioni generali della nave, compresi gli aspetti igienici della stessa, la sala macchine e gli alloggi.";

9 quater) all'articolo 13, il paragrafo 2 è soppresso;

10) l'articolo 14 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Le seguenti categorie di navi sono assoggettabili ad ispezione estesa in conformità dell'allegato I, parte II, punti 3A e 3B:

— navi a profilo di rischio elevato;

— navi passeggeri, petroliere, navi gasiere, navi chimichiere o navi portarinfuse di età superiore a 12 anni;

— navi a profilo di rischio elevato o navi passeggeri, petroliere, navi gasiere, navi chimichiere o navi portarinfuse di età superiore a 12 anni, in caso di fattori di priorità assoluta o imprevisti;

— navi sottoposte a ispezioni a seguito di un provvedimento di rifiuto di accesso emesso in conformità dell'articolo 16 e dell'articolo 21, paragrafo 4.";

a ter) il paragrafo 3 è soppresso;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Un'ispezione estesa è effettuata, nella misura del possibile, da almeno due ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo. La portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione dell'allegato VII. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.";

11) l'articolo 14 bis è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. L'articolo 11, lettera a), e l'articolo 14 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.";

b) è aggiunto un nuovo paragrafo:

"4 bis. L'armatore o il comandante della nave provvede affinché sia previsto nel piano operativo un tempo sufficiente per consentire lo svolgimento delle ispezioni di cui all'allegato XVII, paragrafo 1.1 e paragrafo 2, lettera a).";

12) l'articolo 16 è così modificato:

a) 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 che figura nell'elenco relativo a un livello di prestazione basso adottato conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicato ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei 36 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 che figura nell'elenco relativo a un livello di prestazione elevato o medio, adottato conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicato ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei 24 mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

Il primo comma del presente articolo non si applica alle situazioni di cui 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.";

a bis) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato solo dopo che siano trascorsi tre mesi dalla data in cui esso è stato emesso e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 6.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato dopo un periodo di 24 mesi dalla sua emanazione e soltanto se:

- -a) la nave batte la bandiera di uno Stato che non figura né nell'elenco relativo a un livello di prestazione basso né nell'elenco relativo a un livello di prestazione medio di cui al paragrafo 1;
- a) i certificati obbligatori e di classificazione della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹;
- b) la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato I, parte I, punto 1, e se
- c) sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 6.

Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel presente paragrafo, dopo un periodo di 24 mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione.";

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Ogni fermo successivo di una nave battente bandiera di uno Stato che figura nell'elenco relativo a un livello di prestazione medio o basso, pubblicato nella relazione annuale del MOU di Parigi, in un porto o ancoraggio all'interno dell'Unione dopo il terzo rifiuto di accesso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione.";

¹ 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. 11).

d) sono inseriti i paragrafi seguenti:

"4 bis. A una nave battente bandiera di uno Stato che figura nell'elenco relativo a un livello di prestazione elevato e che è sottoposta a fermo in un porto o ancoraggio all'interno dell'Unione al momento della prima ispezione nell'Unione dopo il terzo o successivo rifiuto di accesso:

a) è negato l'accesso a qualsiasi porto o ancoraggio dell'Unione per un periodo di 24 mesi, se i certificati obbligatori e di classificazione della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009;

b) è negato in modo permanente l'accesso a qualsiasi porto o ancoraggio dell'Unione se i certificati obbligatori o di classificazione della nave non sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009.

4 ter. I periodi di rifiuto di accesso per fermi multipli saranno prorogati di 12 mesi se si applica un provvedimento di rifiuto di accesso a norma dell'articolo 21, paragrafo 4.";

12 bis) all'articolo 17, il primo comma è così modificato:

"Al termine di un'ispezione, l'ispettore redige un rapporto a norma dell'allegato IX. Una copia del rapporto di ispezione è consegnata al comandante della nave.";

12 ter) all'articolo 20, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Il proprietario o l'armatore di una nave o il suo rappresentante nello Stato membro ha il diritto di ricorrere contro qualsiasi fermo o rifiuto di accesso disposto dall'autorità competente. Il ricorso non sospende il fermo o il rifiuto di accesso.";

13) l'articolo 21 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Gli Stati membri provvedono affinché sia rifiutato l'accesso a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione alle navi di cui al paragrafo 1 che prendono il mare e alle navi sottoposte a fermo di cui all'articolo 19, paragrafo 2, che prendono il mare:

- a) senza rispettare le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato membro del porto di ispezione; oppure
- b) che non ottemperano agli obblighi applicabili delle convenzioni non recandosi nel cantiere navale previsto.

Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato dopo che siano trascorsi 12 mesi e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 6. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa applicabile a decorrere dalla data della sua emissione.";

b) al paragrafo 5, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Nei casi indicati al paragrafo 4, lettera b), l'autorità competente dello Stato membro in cui si trova il cantiere di riparazione informa l'autorità dello Stato membro che ha sottoposto a fermo la nave se la nave è arrivata o meno. Qualora l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze venga a conoscenza del fatto che la nave non ha fatto scalo in un cantiere di riparazione, ne informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

Nei casi indicati al paragrafo 4, lettera b), e se il cantiere di riparazione non si trova in uno Stato membro, qualora l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze venga a conoscenza del fatto che la nave non ha fatto scalo in un cantiere di riparazione, ne informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.";

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"In deroga alle disposizioni del paragrafo 4, l'accesso ad un porto o ancoraggio specifico può essere consentito dall'autorità competente del relativo Stato di approdo in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per diminuire o ridurre al minimo il rischio di inquinamento o per correggere carenze a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati a garantire un accesso sicuro che soddisfino l'autorità competente di tale Stato membro.";

14) all'articolo 22, il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

"7. In cooperazione con gli Stati membri e sulla base delle competenze e dell'esperienza acquisite a livello di Stati membri nell'Unione e nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione può elaborare orientamenti e raccomandazioni intesi a migliorare la politica di formazione del MOU di Parigi.

In cooperazione con gli Stati membri e il MOU di Parigi, la Commissione individua e soddisfa costantemente le nuove esigenze di formazione per contribuire a modificare i piani di studio, i programmi e i contenuti del programma di sviluppo e di formazione professionali per gli ispettori previsti dal MOU di Parigi, in particolare per quanto riguarda le nuove tecnologie e in relazione agli obblighi supplementari derivanti dagli strumenti pertinenti.";

15) l'articolo 24 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire che le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e sull'ora effettiva di partenza di ogni nave che fa scalo nei loro porti e ancoraggi siano trasferite entro tre ore rispettivamente dall'arrivo e dalla partenza, insieme a un identificatore del porto in questione, alla banca dati sulle ispezioni tramite il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi "SafeSeaNet", di cui all'articolo 3, lettera s), della direttiva 2002/59/CE. Dopo aver trasferito tali informazioni alla banca dati sulle ispezioni tramite SafeSeaNet, gli Stati membri sono esentati dalla fornitura di dati ai sensi del punto 1.2 e del punto 2, lettere a) e b), dell'allegato XIV della presente direttiva.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Gli Stati membri provvedono a trasferire nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato.

Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni. Il rapporto di ispezione è convalidato, nella misura del possibile, prima del suo trasferimento nella banca dati da un ispettore preposto al controllo da parte dello Stato di approdo o da un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente che non faceva parte del gruppo che ha effettuato l'ispezione.";

16) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 24 bis

Certificati elettronici

1. La Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati membri, adotta atti di esecuzione che stabiliscono le specifiche funzionali e tecniche relative a un'interfaccia armonizzata delle dichiarazioni e a uno strumento di convalida per i certificati obbligatori elettronici. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.
2. Gli Stati membri che, nella loro funzione di Stati di bandiera, scelgono di utilizzare l'interfaccia armonizzata delle dichiarazioni e lo strumento di convalida per i certificati obbligatori elettronici possono farlo per agevolare la transizione ai certificati elettronici.
3. (soppresso)
4. (soppresso)";

- 17) l'articolo 25 è sostituito dal seguente:

"Articolo 25

Scambio di informazioni e cooperazione

Ciascuno Stato membro provvede affinché le sue autorità o i suoi enti portuali e gli altri organismi e autorità pertinenti forniscano all'autorità competente per il controllo da parte dello Stato di approdo i seguenti tipi di informazioni in loro possesso:

- a) informazioni relative alle navi che hanno omesso di notificare informazioni conformemente al disposto della presente direttiva, della direttiva 2002/59/CE e della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, nonché, se del caso, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali,
- b) informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta,
- c) informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso o che sono state espulse da un porto per motivi di sicurezza,
- d) informazioni su anomalie apparenti conformemente all'articolo 23.";

¹ Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116)."

- 18) l'articolo 30 è sostituito dal seguente:

"Articolo 30

Monitoraggio dell'osservanza delle norme e della prestazione degli Stati membri

Al fine di assicurare un'efficace applicazione della presente direttiva e monitorare il funzionamento globale del regime dell'Unione di controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), punto i), del regolamento (CE) n. 1406/2002, la Commissione raccoglie le informazioni necessarie ed effettua visite presso gli Stati membri.

Ciascuno Stato membro può sviluppare, attuare e mantenere un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle attività dell'amministrazione in quanto Stato di approdo. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili.";

- 19) l'articolo 30 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 30 bis

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 30 ter, di modificare l'articolo 2, punto 1, per aggiornare l'elenco delle convenzioni di cui all'articolo 2, punto 1, una volta che tali convenzioni sono state adottate come strumento pertinente dal MOU di Parigi e di modificare l'allegato VI al fine di integrare e/o aggiornare l'elenco delle procedure, delle decisioni e degli orientamenti relativi al controllo da parte dello Stato di approdo adottati dal MOU di Parigi e stabiliti in tale allegato.";

20) (soppresso)

21) l'articolo 33 è sostituito dal seguente:

"Articolo 33

Modalità di applicazione

Nello stabilire le modalità di attuazione di cui all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 3, all'articolo 18 bis, paragrafo 7, all'articolo 23, paragrafo 5, e all'articolo 27, secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 2, la Commissione fa particolare attenzione a garantire che dette modalità tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basandosi sulle competenze maturate nell'ambito del MOU di Parigi.";

22) l'articolo 35 è sostituito dal seguente:

"Articolo 35

Revisione dell'attuazione

La Commissione, entro il *[OP: inserire la data: dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]*, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sul rispetto della presente direttiva.";

23) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I della presente direttiva;

24) l'allegato II è sostituito dal testo di cui all'allegato II della presente direttiva;

25) l'allegato III è soppresso;

26) l'allegato IV è sostituito dal testo di cui all'allegato III della presente direttiva;

27) l'allegato V è sostituito dal testo di cui all'allegato IV della presente direttiva;

- 28) l'allegato VIII è sostituito dal testo di cui all'allegato V della presente direttiva;
- 28 bis) l'allegato XII è sostituito dal testo di cui all'allegato VI della presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il *[OP: inserire la data: quattro anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]*, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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.
3. Gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi contemplate dalla presente direttiva, possono derogare al recepimento della stessa.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente / La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

"I. Profilo di rischio della nave

Il profilo di rischio della nave è determinato dalla combinazione dei seguenti parametri generici, storici e ambientali.

1. Parametri generici

(a) Tipo di nave

Le navi passeggeri, le petroliere e le navi chimichiere, le navi gasiere, le navi cisterna per sostanze liquide nocive (NLS) e le navi portarinfuse sono considerate a rischio maggiore.

(b) Età della nave

Le navi che hanno più di 12 anni sono considerate a rischio maggiore.

(c) Prestazione dello Stato di bandiera

i) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una elevata percentuale di fermi all'interno dell'Unione e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una modesta percentuale di fermi all'interno dell'Unione e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.

iii) Le navi battenti bandiera di uno Stato che ha ratificato tutti gli strumenti IMO e ILO obbligatori elencati all'articolo 2, punto 1, sono considerate a rischio minore.

(d) Organismi riconosciuti

i) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione basso o molto basso in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno dell'Unione e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

- ii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione elevato in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno dell'Unione e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.
 - iii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 sono considerate a rischio minore.
- (e) Prestazione della compagnia
- i) Le navi di una compagnia con un livello di prestazione basso o molto basso, stabilito sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno dell'Unione e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio maggiore.
 - ii) Le navi di una compagnia con prestazione elevata, stabilita sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno dell'Unione e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio minore.

2. Parametri storici

- i) Le navi che sono state sottoposte a fermo più di una volta sono considerate a rischio maggiore.
- ii) Le navi sulle quali, durante l'ispezione o le ispezioni effettuate nel periodo di cui all'allegato II, sono state constatate meno carenze di quelle ivi indicate, sono considerate a rischio minore.
- iii) Le navi che non sono state sottoposte a fermo nel periodo di cui all'allegato II sono considerate a rischio minore.

I parametri di rischio sono combinati utilizzando una ponderazione che rispecchia l'influenza relativa di ciascun parametro sul rischio complessivo della nave, allo scopo di stabilire i seguenti profili di rischio della nave:

- rischio elevato,
- rischio medio,
- rischio modesto.

Nel determinare i suddetti profili di rischio è attribuita maggiore importanza ai parametri relativi a tipo di nave, prestazione dello Stato di bandiera, organismi riconosciuti e prestazione della compagnia.

3. Parametri ambientali

Le navi sulle quali, durante l'ispezione o le ispezioni effettuate nel periodo di cui all'allegato II, sono state constatate più carenze di quelle ivi indicate in relazione alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil", di Nairobi e di Hong Kong di cui all'allegato II, e almeno una di tali carenze costituisce un motivo di fermo, sono considerate a rischio maggiore.

II. Ispezione delle navi

1. Ispezioni periodiche

Le ispezioni periodiche sono effettuate a intervalli di tempo prestabiliti. La loro frequenza è determinata dal profilo di rischio della nave. L'intervallo tra le ispezioni periodiche per le navi a rischio elevato non supera i sei mesi. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi con altri profili di rischio diminuisce con il diminuire del rischio.

Gli Stati membri effettuano un'ispezione periodica su:

- ogni nave con un profilo di rischio elevato che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio nell'ambito dell'Unione o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi sei mesi. Le navi a rischio elevato possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal quinto mese.
- ogni nave con un profilo di rischio medio che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio nell'ambito dell'Unione o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi 12 mesi. Le navi a rischio medio possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal decimo mese.
- ogni nave con un profilo di rischio modesto che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio all'interno dell'Unione o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi 36 mesi. Le navi a rischio modesto possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal ventiquattresimo mese.

2. Ispezioni supplementari

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori di priorità assoluta o imprevisti sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione sulla necessità di effettuare un'ispezione supplementare sulla scorta di fattori imprevisti è tuttavia lasciata alla valutazione professionale dell'ispettore.

2A. Fattori di priorità assoluta

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori di priorità assoluta sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica.

- Navi che sono state sospese o ritirate dalla loro classe per ragioni di sicurezza dopo l'ultima ispezione effettuata nell'Unione o nella regione del MOU di Parigi.
- Navi che sono state oggetto di segnalazione o notifica da parte di un altro Stato membro.
- Navi che non possono essere identificate nella banca dati sulle ispezioni.
- Navi che:
 - sono state coinvolte in collisioni o si sono arenate o incagliate durante l'avvicinamento al porto,
 - sono state oggetto di un'accusa di presunta violazione delle norme sullo scarico di sostanze o effluenti pericolosi, oppure
 - hanno eseguito manovre errate o pericolose, non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione, oppure
 - sono state precedentemente vietate (ispezione successiva alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso), oppure
 - sono state coinvolte in un incidente grave, in particolare un incendio grave a bordo, guasti del motore e incidenti mortali.

2B. Fattori imprevisti

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori imprevisti possono essere sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione di effettuare tale ispezione supplementare è lasciata alla valutazione professionale dell'autorità competente.

- Navi con certificati rilasciati da un organismo precedentemente riconosciuto il cui riconoscimento è stato ritirato dopo l'ultima ispezione effettuata nell'Unione o nella regione del MOU di Parigi.
- Navi che, su segnalazione di piloti o autorità o enti portuali, risultano avere anomalie apparenti tali da non permettere loro di navigare in condizioni di sicurezza o che costituiscono un rischio per l'ambiente ai sensi dell'articolo 23 della presente direttiva e che possono includere informazioni da parte dei servizi di assistenza al traffico marittimo sulla navigazione delle navi.
- Navi che non hanno rispettato i pertinenti obblighi di notifica di cui alla direttiva (UE) 2019/883.
- Navi che sono state oggetto di rapporto o di un esposto, incluso un esposto a terra, da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che lo Stato membro in questione ritenga che il rapporto o l'esposto siano manifestamente infondati.
- Navi segnalate a motivo di una carenza in materia di gestione internazionale della sicurezza (ISM) non ancora corretta (tre mesi dopo la constatazione della carenza).
- Navi che in precedenza sono state sottoposte a fermo oltre tre mesi prima.
- Navi per le quali sono segnalati problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi.
- Navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.
- Navi per le quali sono giunte da fonte attendibile informazioni secondo cui i parametri di rischio non corrispondono a quelli registrati, con la conseguenza che il livello di rischio risulta maggiore.
- Navi per le quali è stato approvato un piano d'azione inteso a correggere le carenze di cui all'articolo 19, paragrafo 2 bis, ma in relazione alle quali l'attuazione di tale piano non è stata controllata da un ispettore.

3. Regime di selezione

3A. Le navi di priorità I sono ispezionate come segue.

a) Un'ispezione estesa è effettuata su:

- ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi sei mesi;
- ogni nave passeggeri, petroliera, nave gasiera, nave NLS, nave chimichiera o nave portarinfuse di età superiore a 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 12 mesi.

b) Un'ispezione iniziale o più dettagliata, a seconda dei casi, è effettuata su:

- ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave NLS, da una nave chimichiera o da una nave portarinfuse di età superiore a 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 12 mesi.

c) In caso di fattore di priorità assoluta:

- un'ispezione dettagliata o estesa, a seconda della valutazione professionale dell'ispettore, è effettuata su ogni nave con un profilo di rischio elevato e su ogni nave passeggeri, petroliera, nave gasiera, nave NLS, nave chimichiera o nave portarinfuse di età superiore a 12 anni;
- un'ispezione più dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave NLS, da una nave chimichiera o da una nave portarinfuse di età superiore a 12 anni;
- un'ispezione estesa è effettuata su ogni nave durante la prima ispezione successiva alla revoca di un provvedimento di rifiuto di accesso.

3B. Qualora l'autorità competente decida di ispezionare una nave di priorità II, si applica quanto segue.

a) Un'ispezione estesa è effettuata su:

- ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi cinque mesi;
- ogni nave passeggeri, petroliera, nave gasiera, nave NLS, nave chimichiera o nave portarinfuse di età superiore a 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi; oppure
- ogni nave passeggeri, petroliera, nave gasiera, nave NLS, nave chimichiera o nave portarinfuse di età superiore a 12 anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi 24 mesi.

b) Un'ispezione iniziale o più dettagliata, a seconda dei casi, è effettuata su:

- ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave NLS, da una nave chimichiera o da una nave portarinfuse di età superiore a 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi; oppure
- ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave NLS, da una nave chimichiera o da una nave portarinfuse di età superiore a 12 anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi 24 mesi.

c) In caso di fattore imprevisto:

- un'ispezione più dettagliata o estesa, a seconda della valutazione professionale dell'ispettore, è effettuata su ogni nave con un profilo di rischio elevato o su ogni nave passeggeri, petroliera, nave gasiera, nave NLS, nave chimichiera o nave portarinfuse di età superiore a 12 anni;
- un'ispezione più dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, una petroliera, una nave gasiera, una nave NLS, una nave chimichiera o una nave portarinfuse di età superiore a 12 anni.

MODELLO DI PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE
(di cui all'articolo 10, paragrafo 2)

					Profilo				
					Nave a rischio elevato (HRS)		Nave a rischio medio (SRS)	Nave a rischio modesto (LRS)	
Parametri generici					Criteri	Punteggio ponderato	Criteri	Criteri	
1	Tipo di nave				Chimichiera Gasiera Petroliera Portarinfusa Nave passeggeri NLS	1	Nave a rischio né elevato né modesto	Tutti i tipi	
2	Età della nave				Tutti i tipi > 12 anni	1		Qualsiasi età	
3a	Bandiera	Livello di prestazione basso				2		Prestazione elevata	
3b		Tutti gli strumenti IMO/ILO elencati all'articolo 2 ratificati		-	-	Si			
3c		(soppresso)		(soppresso)					
4a	Organismo riconosciuto	Prestazione	H	-	-	Elevata			
			M	-	-	-			
			L	Bassa	1	-			
			VL	Molto bassa		-			
4b			Riconosciuto dall'UE		-	-		Si	
5	Società	Prestazione	H	-	-	Elevata			
			M	-	-	-			
			L	Bassa	2	-			
			VL	Molto bassa		-			
Parametri storici									
6	N. di carenze registrate in ogni ispezione nei 36 mesi precedenti		Carenze	>6 durante una delle ispezioni	-			≤ 5 in ciascuna singola ispezione (e almeno un'ispezione effettuata nei 36 mesi precedenti)	

7	Numero di fermi nei 36 mesi precedenti	Fermi	≥ 2 fermi	1	Nessun fermo
Parametri ambientali					
8	(soppresso)	(soppresso)	(soppresso)	(soppresso)	
9	Numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" di Nairobi e di Hong Kong registrate in ciascuna ispezione nei 36 mesi precedenti	Carenze	>3 durante una delle ispezioni, laddove una di esse sia motivo di fermo	1	

HRS: le navi che soddisfano i criteri totalizzando un punteggio ponderato pari a 5 o più. LRS: le navi che soddisfano tutti i criteri dei parametri relativi a un rischio modesto.

SRS: tutte le altre navi che non rientrano nelle due suddette categorie.

"Allegato IV**ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI****(di cui all'articolo 13, paragrafo 1)**

Parte A Elenco dei certificati e dei documenti che, nella misura in cui sono applicabili, dovrebbero essere controllati almeno durante l'ispezione di cui al punto 2.2.3 (a seconda dei casi):

1. certificato internazionale di stazza;
2. rapporti delle precedenti ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo;
3. certificato di sicurezza per navi da passeggeri (SOLAS 1974, regola I/12);
4. certificato di sicurezza per costruzione per nave da carico (SOLAS 1974, regola I/12);
5. certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico (SOLAS 1974, regola I/12);
6. certificato di sicurezza radio per nave da carico (SOLAS 1974, regola I/12);
7. certificato di sicurezza per nave da carico (SOLAS 1974, regola I/12);
8. certificato di esenzione (SOLAS 1974, regola I/12);
9. documento sulla composizione minima degli equipaggi (SOLAS 1974, regola V/14.2);
10. certificato internazionale di bordo libero (1966) (LLC 66/88, articolo 16.1);
11. certificato internazionale di esenzione di bordo libero (LLC 66/88, articolo 16.2);
12. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (MARPOL, allegato I, regola 7.1);
13. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi (MARPOL, allegato II, regola 9.1);
14. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque reflue (ISPPC) (MARPOL, allegato IV, regola 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (IAPPC) (MARPOL, allegato VI, regola 6.1);
16. certificato internazionale di efficienza energetica (MARPOL, allegato VI, regola 6);
17. certificato internazionale di gestione delle acque di zavorra (IBWMC) (BWMC, articolo 9.1, lettera a), e regola E-2);
18. certificato internazionale del sistema antivegetativo (certificato IAFS) (AFS 2001, allegato 4, regola 2);
19. dichiarazione sull'AFS (AFS 2001, allegato 4, regola 5);
20. certificato internazionale di sicurezza navale (ISSC) o certificato internazionale di sicurezza navale provvisorio (codice ISPS, parte A/19 e appendici);
21. certificati per comandanti, ufficiali o marinai rilasciati conformemente alla convenzione STCW (STCW, articolo VI, regola I/2 e sezione A-I/2);
22. copia del documento di conformità o copia del documento di conformità provvisorio rilasciato conformemente al codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (DoC) (codice ISM) (SOLAS, regola IX/4.2, codice ISM, paragrafi 13 e 14);

23. certificato di gestione della sicurezza o certificato di gestione della sicurezza provvisorio rilasciato conformemente al codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (SMC) (SOLAS 1974, regola IX/4.3, codice ISM, paragrafi 13 e 14);
24. certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti o certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti, a seconda dei casi (codice IGC, regola 1.5.4, o codice GC, regola 1.6);
25. certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi, a seconda dei casi (codice IBC, regola 1.45.4, e codice BCH, regola 1.6.3);
26. certificato di idoneità INF (codice internazionale relativo alle norme di sicurezza per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di scorie altamente radioattive in fusti a bordo di navi) (SOLAS, regola VII/16 e codice INF, regola 1.3);
27. certificato di assicurazione o qualsiasi altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (CLC 69/92, articolo VII.2);
28. certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi ("Bunker Oil" 2001, articolo 7.2);
29. certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità per la rimozione dei relitti (convenzione "rimozione dei relitti", articolo 12);
30. certificato di sicurezza per unità da passeggeri veloce e licenza di esercizio per unità veloci (SOLAS 1974, regola X/3.2 e codice HSC 94/00, regole 1.8.1 e 1.9);
31. documento di conformità ai requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose (SOLAS 1974, regola II-2/19.4);
32. documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie e manuale per il carico di granaglie (SOLAS 1974, regola VI/9; codice internazionale per la sicurezza del trasporto delle granaglie alla rinfusa, sezione 3);
33. dichiarazione di conformità del regime di valutazione delle condizioni delle navi (Condition Assessment Scheme, CAS), relazione finale del CAS e verbale di revisione (MARPOL, allegato I, regole 20 e 21; risoluzione MEPC.94(46), modificata dalle risoluzioni MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), risoluzione MEPC.155(55), e MEPC.236 (65));
34. registro sinottico (SOLAS 1974, regola XI-1/5);
35. registro degli oli minerali, parti I e II (MARPOL, allegato I, regole 17 e 36);
36. registro dei carichi (MARPOL, allegato II, regola 15);
37. registro dei rifiuti, parti I e II (MARPOL, allegato V, regola 10.3); (MARPOL, allegato V, regola 10);
38. piano di gestione dei rifiuti (MARPOL, allegato V, regola 10; risoluzione MEPC.220(63));
39. giornale di bordo e registrazione del livello e dello stato di attivazione/disattivazione dei motori diesel marini (MARPOL, allegato VI, regola 13.5.3);
40. giornale di bordo per la sostituzione dell'olio combustibile (MARPOL, allegato VI, regola 14.6);
41. registro delle sostanze che riducono lo strato di ozono (MARPOL, allegato VI, regola 12.6);
42. registro delle acque di zavorra (Ballast Water Record Book, BWRB) (BWMC, articolo 9.1, lettera b), e regola B-2);
43. impianti fissi di estinzione incendi a gas — certificato di esenzione dei locali da carico e qualsiasi elenco dei carichi (SOLAS 1974, regola II-2/10.7.1.4);

44. manifesto o piano di stivaggio delle merci pericolose (SOLAS 1974, regole VII/4 e VII/7-2; MARPOL, allegato III, regola 54);
45. per le petroliere, registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra (MARPOL, allegato I, regola 31.2);
46. piano di cooperazione per la ricerca e il salvataggio per navi passeggeri in servizio su rotte fisse (SOLAS 1974, regola V/7.3);
47. per le navi passeggeri, elenco dei limiti operativi (SOLAS 1974, regola V/30.2);
48. carte nautiche e pubblicazioni nautiche (SOLAS 1974, regole V/19.2.1.4 e V/27);
49. registrazione delle ore di riposo e tabella delle modalità di lavoro a bordo (codice STCW, sezioni A-VIII/1.5 e 1.7, convenzione ILO n. 180, articolo 5.7, articolo 8.1 e convenzione sul lavoro marittimo/CLM del 2006, norme A.2.3.10 e A.2.3.12);
50. prove dei locali macchine non presidiati (Unattended machinery spaces, UMS) (SOLAS 1974, regola II-I/46.3);
51. certificati richiesti ai sensi della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi;
52. certificati richiesti ai sensi del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente;
53. certificato relativo all'inventario dei materiali pericolosi o dichiarazione di conformità a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio; e
54. documento di conformità rilasciato ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.

"ALLEGATO VI

PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI

(di cui all'articolo 15, paragrafo 1)

Allegato I, "Procedure di controllo da parte dello Stato di approdo" del MOU di Parigi e tutte le istruzioni tecniche e circolari in vigore pubblicate dal MOU di Parigi, nella loro versione aggiornata:

PSCC Istruzioni tecniche

- PSCC41-2008-07 Codice di buone pratiche
- PSCC53-2020-08 Definizioni e abbreviazioni

MOU generale di Parigi

- PSCC54-2021-03 Tipo di ispezione
- PSCC56/2023/06 Fermo e azione intrapresa
- PSCC56/2023/04 Modelli di formulari
- PSCC52-2019-05 Controllo operativo
- PSS43-2010-11 Esenzioni dello Stato di bandiera
- PSCC51/2018/13 Arresto di un'operazione
- PSCC49-2016-11 Prova di black-out
- PSCC53-2020-06 Rifiuto di accesso (divieto)
- PSCC50-2017-12 Struttura navi portarinfuse/petroliere
- PSCC43-2010-06 Carenaggio
- PSCC53-2020-11 Concessione di un solo viaggio verso un cantiere di riparazione per carenze in caso di "danni accidentali"

Convenzione SOLAS

- PSCC56/2023/05 Codice ISM
- PSCC54-2021-02 Codice ISPS
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 Registratori dei dati di viaggio (Voyage Date Recorders, VDR)
- PSCC43-2010-09 Schede dei dati di sicurezza dei materiali
- PSCC43-2010-21 Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS)
- PSCC44-2011-16 Ganci per il rilascio delle imbarcazioni di salvataggio sotto carico
- PSCC45-2012-10 Stabilità in condizioni di avaria sulle petroliere
- PSCC55-2022-05 Identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT)
- PSCC43-2010-28 Misurazioni dello spessore ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Misurazione dello spessore
- PSCC51-2018-11 Codice polare
- PSCC55-2022-02 Codice IGF

Convenzione MARPOL

- PSCC46-2013-18 MARPOL, allegato I, Stazione meteorologica oceanica
- PSCC43-2010-39 MARPOL, allegato II, Stripping
- PSCC47-2014-08 MARPOL, allegato III, Codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose
- PSCC55-2022-07, MARPOL, allegato IV, Acque reflue
- PSCC52-2019-07 MARPOL, allegato V, Rifiuti
- PSCC56/2023/07, MARPOL, allegato VI, Inquinamento atmosferico
- PSCC43-2010-38 Lavaggio al petrolio greggio
- PSCC44-2011-20 MARPOL, Inchieste

Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico

- PSCC54-2021-06 Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico

Convenzione AFS

- PSCC47-2014-13 Sistemi antivegetativi

Convenzione "Bunker Oil"

- PSCC56/2023/02 Convenzioni relative alle passività finanziarie

Certificazione della gente di mare e della composizione degli equipaggi

- PSCC56/2023/08 Certificazione della gente di mare e della composizione degli equipaggi (STCW, CLM e SOLAS)

Convenzione per la gestione delle acque di zavorra

- PSCC51-2018-09 Convenzione per la gestione delle acque di zavorra

Convenzioni ILO

- PSCC52-2019-10 Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM)
- PSCC53-2020-14 Ore di lavoro o di riposo e idoneità al servizio".

"ALLEGATO VIII

**DISPOSIZIONI RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI E ANCORAGGI
ALL'INTERNO DELL'UNIONE**

(di cui all'articolo 16 e all'articolo 21, paragrafo 4)

- (2) In presenza delle condizioni di cui all'articolo 16, paragrafo 1, l'autorità competente del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che diventerà applicabile immediatamente dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa applicabile immediatamente dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le carenze che hanno portato al fermo siano state corrette.
- (3) L'autorità competente invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso all'amministrazione dello Stato di bandiera, all'organismo riconosciuto interessato, agli altri Stati membri e agli altri firmatari del MOU di Parigi, alla Commissione e al segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente aggiorna inoltre tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso.
- (4) Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento. La domanda deve essere corredata di un documento dell'amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore da essa debitamente autorizzato, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni. L'amministrazione dello Stato di bandiera fornisce all'autorità competente la prova dell'avvenuta visita a bordo. Il documento può assumere la forma di una dichiarazione ufficiale, che deve essere rilasciata dall'amministrazione dello Stato di bandiera e non da un organismo riconosciuto.
- (5) La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso dev'essere altresì corredata, eventualmente, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito ad una visita a bordo da parte di un suo ispettore, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. La società di classificazione fornisce all'autorità competente la prova dell'avvenuta visita a bordo.
- (6) Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato soltanto trascorso il periodo di cui all'articolo 16 della presente direttiva e la compagnia deve rivolgere domanda formale all'autorità dello Stato membro che ha emanato il divieto e fornire i documenti richiesti ai paragrafi 3 e 4.

- (7) Tale domanda, corredata dei documenti necessari, deve essere presentata allo Stato che ha emanato il divieto almeno un mese prima della scadenza del periodo di divieto. In caso di inosservanza di tale termine, può verificarsi un ritardo fino a un mese dal ricevimento della domanda da parte dello Stato che ha emanato il divieto.
- (8) Il sistema informativo aggiungerà un fattore di priorità assoluta alla nave, la quale sarà indicata come assoggettabile al tipo di ispezione "ispezione estesa" al suo successivo scalo nel porto/ancoraggio nella regione.
- (9) L'autorità competente informa per iscritto della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, gli altri firmatari del MOU di Parigi, la Commissione e il segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso.
- (10) Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti all'interno dell'Unione sono rese disponibili nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 26 e dell'allegato XIII."

"ALLEGATO XII

FUNZIONI DELLA BANCA DATI SULLE ISPEZIONI

(di cui all'articolo 24, paragrafo 1)

- (1) La banca dati sulle ispezioni comprende almeno le seguenti funzioni:
- includere i dati sulle ispezioni degli Stati membri e di tutti i firmatari del MOU di Parigi,
 - fornire dati sul profilo di rischio delle navi e sulle navi da sottoporre a ispezione,
 - calcolare gli impegni di ispezione di ciascuno Stato membro,
 - elaborare elenchi relativi a livelli di prestazione elevati, medi e bassi degli Stati di bandiera di cui all'articolo 16, paragrafo 1,
 - fornire dati sulla prestazione delle compagnie,
 - individuare gli elementi dei settori a rischio da controllare ad ogni ispezione.
- (2) La banca dati sulle ispezioni è in grado di adattarsi agli sviluppi futuri e di interfacciarsi con altre banche dati dell'Unione sulla sicurezza marittima, incluso SafeSeaNet, che forniscono dati sugli effettivi scali delle navi nei porti degli Stati membri e, se necessario, con i pertinenti sistemi d'informazione nazionali.
- (3) È previsto un deep hyperlink (collegamento profondo) dalla banca dati sulle ispezioni al sistema informatico Equasis. Gli Stati membri incoraggiano gli ispettori a consultare le banche dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi, accessibili attraverso Equasis."