



2024/3099

16.12.2024

DIRETTIVA (UE) 2024/3099 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 27 novembre 2024

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,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ 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.
- (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 firmato il 26 gennaio 1982 («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 vi sono stati cambiamenti nel contesto normativo internazionale, in particolare nel MOU di Parigi e nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), e sviluppi tecnologici. È opportuno tenere conto di tali cambiamenti e dell'esperienza acquisita con l'attuazione della direttiva 2009/16/CE.
- (4) Dal 2011 diverse convenzioni internazionali sono state ratificate dagli Stati membri e sono entrate in vigore. Si tratta della convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, adottata il 13 febbraio 2004 («convenzione BWB»), e della convenzione internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti, adottata il 18 maggio 2007 («convenzione di Nairobi»). Tali convenzioni internazionali 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 la direttiva 2009/16/CE nella sua interezza. Pertanto, quando una convenzione internazionale ha raggiunto un livello di ratifica concordato con la conseguente entrata in vigore della stessa, e a seguito della sua adozione da parte degli Stati firmatari del MoU di Parigi come strumento pertinente, l'elenco delle convenzioni di cui alla direttiva 2009/16/CE dovrebbe essere aggiornato dalla Commissione.

⁽¹⁾ GU C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj>.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 10 aprile 2024 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 18 novembre 2024.

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

- (6) La convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, adottata il 15 maggio 2009 («convenzione di Hong Kong»), entrerà in vigore il 26 giugno 2025. La direttiva 2009/16/CE dovrebbe prevedere l'applicazione di tale convenzione.
- (7) Gli accordi e le convenzioni internazionali in materia di pesca, quali l'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca («accordo di Città del Capo»), la convenzione n. 188 dell'Organizzazione internazionale del lavoro sul lavoro nella pesca del 2007 e la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione degli equipaggi dei pescherecci, al rilascio dei brevetti e alla guardia del 1995 (STCW-F), possono migliorare la sicurezza dei pescherecci e le condizioni di lavoro e di vita dei pescatori a bordo e creare condizioni di concorrenza più eque a livello internazionale in tale settore.
- (8) A causa delle loro dimensioni ridotte, la maggior parte dei pescherecci dell'Unione opera in acque territoriali e il loro assoggettamento a ispezione in porti stranieri non è probabile. 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 controllo da parte dello Stato di approdo, riguarda in genere soltanto i pescherecci più grandi, di lunghezza, quale definita nell'accordo di Città del Capo, uguale o superiore a 24 metri, che sono anche i pescherecci più frequentemente 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, è opportuno istituire un sistema di controllo parallelo e distinto da parte dello Stato di approdo per i pescherecci.
- (9) Tuttavia, a causa dei modelli di pesca, tali pescherecci più grandi non fanno scalo in tutti gli Stati membri. Pertanto, per gli Stati membri che desiderano effettuare tali ispezioni è opportuno istituire un sistema volontario parallelo e distinto rispetto all'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo, al fine di prevedere flessibilità relativamente al modo in cui sono elaborate le norme in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Un tale sistema di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri può pertanto essere sviluppato in modo organico dagli Stati membri, dagli Stati firmatari del MoU di Parigi e dalla Commissione senza dover integrare tali pescherecci nell'attuale MoU di Parigi, al fine di rafforzare la cooperazione in materia di controllo da parte dello Stato di approdo in tutti i porti dell'Unione che ricevono tali navi e di migliorare la sicurezza nel settore della pesca, comprese la salute e la sicurezza dei pescatori a bordo. A tal fine dovrebbe essere messo a punto un modulo separato per l'attuale banca dati sulle ispezioni. Tale sistema volontario potrebbe aiutare gli Stati membri nel contesto della procedura di ratifica dell'accordo di Città del Capo e a prepararsi alla sua entrata in vigore, autorizzata dalla decisione 2014/195/UE del Consiglio (*), al fine di stabilire le norme più rigorose possibili per la sicurezza dei pescherecci più grandi.
- (10) Il meccanismo della quota equa prevede una ripartizione dell'onere delle ispezioni tra gli Stati firmatari del MoU di Parigi. A ciascuno Stato firmatario è assegnato un certo numero di ispezioni. Tale numero rappresenta il suo impegno di ispezione o la sua «quota equa» da effettuare ogni anno. L'assoggettabilità di una nave a ispezione è determinata principalmente dal tempo trascorso dall'ultima ispezione, congiuntamente al profilo di rischio della nave, che determina la frequenza tra le ispezioni e la portata delle ispezioni. Mentre le navi di priorità II possono essere ispezionate, le navi di priorità I devono essere ispezionate.
- (11) È opportuno autorizzare gli Stati membri a non effettuare un certo numero di ispezioni «prioritarie» senza che ciò incida sul rispetto del loro impegno di ispezione. Per alcuni Stati membri il numero di navi prioritarie che fanno effettivamente scalo nei loro porti in un determinato anno può essere superiore o inferiore all'impegno di ispezione assegnato. Un metodo alternativo di conformità al meccanismo della quota equa per tali Stati membri (in sovraccarico o sottocarico) è risultato scarsamente flessibile ed è pertanto necessario allineare le disposizioni in questione alle disposizioni del MoU di Parigi.
- (12) 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 dovrebbe essere adattata in modo che tutti gli Stati membri abbiano la possibilità di ricorrervi. Alcune categorie di navi che si ritiene presentino un rischio maggiore e che sono pertanto assoggettabili a 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 armatori e non apportava alcun valore aggiunto, in quanto le informazioni sull'ora prevista per l'arrivo sono già più agevolmente disponibili per le autorità nazionali nella banca dati THETIS. Su tale base il MoU di Parigi ha abolito l'obbligo di notifica preliminare all'arrivo e la direttiva 2009/16/CE dovrebbe pertanto essere allineata di conseguenza.

(*) Decisione 2014/195/UE del Consiglio, del 17 febbraio 2014, che autorizza gli Stati membri a firmare, ratificare o aderire all'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca (GU L 106 del 9.4.2014, pag. 4).

- (13) In circostanze normali le ispezioni delle navi di priorità II non sono obbligatorie, bensì facoltative. Tuttavia, gli Stati membri che non ricevono un numero sufficiente di scali di navi assoggettabili a ispezione per rispettare il loro impegno annuale devono ispezionare navi di priorità II al fine di assolverlo. Poiché dette ispezioni diventano di fatto obbligatorie per tali Stati membri, specificamente per questi ultimi potrebbe essere necessaria una maggiore flessibilità per le ispezioni delle navi di priorità II. Tali Stati membri dovrebbero pertanto avere la possibilità di rinviare le ispezioni, a condizione che giustificano il rinvio.
- (14) Se un'ispezione non è effettuata a causa di circostanze straordinarie e impreviste che rendono impossibile effettuarla, quali catastrofi naturali, pandemie, emergenze di sanità pubblica oppure attacchi terroristici, non dovrebbe essere conteggiata come ispezione mancata. Tali circostanze dovrebbero essere debitamente giustificate e comunicate alla Commissione.
- (15) Nell'ultimo decennio e nonostante l'aumento del numero di navi che fanno scalo nei porti dell'Unione, anche nell'ambito del trasporto marittimo a corto raggio di merci tra i principali porti degli Stati membri 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'Unione è migliorato. Le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sono sempre più utilizzate per applicare la normativa ambientale, ad esempio in relazione alle emissioni di zolfo o al riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente. A tal proposito, in linea con i suoi impegni relativi alla protezione dell'ambiente marino, l'Unione dovrebbe continuare ad esercitare il suo ruolo guida in un settore regolamentato sia a livello europeo che internazionale. 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. Pertanto il profilo di rischio della nave dovrebbe essere aggiornato per tenere conto delle questioni ambientali, attribuendo maggiore importanza alle prestazioni ambientali delle navi.
- (16) Una volta conclusa la revisione, da parte dell'IMO, del suo indicatore di intensità di carbonio, la Commissione dovrebbe valutarne l'idoneità come parametro ambientale utilizzato per determinare il profilo di rischio di una nave a norma della direttiva 2009/16/CE e considerare l'opportunità di una proposta legislativa, se del caso.
- (17) Nel 2019 nell'ambito dell'organizzazione del MOU di Parigi è stata adottata una nuova metodologia che stabilisce elenchi relativi a un livello di prestazione elevato, medio o basso, in alternativa alle liste bianca, grigia e nera degli Stati di bandiera. In sede di adozione dei pertinenti atti di esecuzione è opportuno prestare particolare attenzione a tale metodologia, che stabilisce una classificazione degli Stati di bandiera. L'attuazione, nell'ambito della presente direttiva, di tale metodologia dovrebbe garantire l'equità, in particolare per quanto riguarda il modo sono trattati gli Stati di bandiera con flotte di modesta entità.
- (18) 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, nonché di ispezioni di navi ro-ro da passeggeri in servizio di linea, quando può essere preso in considerazione l'esercizio della nave.
- (19) Le ispezioni estese, data la loro portata, dovrebbero essere effettuate da almeno due ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo. Qualora ciò non sia possibile per ragioni oggettive, quali le specificità del porto (personale limitato, problemi di accessibilità), perché il preavviso per l'arrivo era troppo breve o perché l'ispezione estesa si rende necessaria a causa di fattori imprevisti o di priorità assoluta, le motivazioni dovrebbero essere debitamente registrate.
- (20) La digitalizzazione è un aspetto essenziale dei progressi tecnologici nel settore della raccolta e della comunicazione dei dati, nell'ottica di contribuire alla riduzione dei costi e l'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.
- (21) 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 o nell'ambito del diritto dell'Unione o dall'IMO a testimonianza della stretta interconnessione tra salute, sicurezza e considerazioni sociali. 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. Ciò consentirà alle autorità competenti degli Stati di approdo di verificare il rispetto delle convenzioni internazionali applicabili in materia di sicurezza marittima, protezione dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo per quanto riguarda le navi che fanno scalo

nei loro porti. Nello svolgimento di tali attività di monitoraggio, lo Stato di approdo non deve interferire con le competenze dello Stato di bandiera, a norma della direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾.

- (22) Le amministrazioni degli Stati di bandiera degli Stati membri sono tenute, in linea con la direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾, a disporre di un sistema di gestione della qualità per aiutare gli Stati membri a migliorare ulteriormente i loro risultati in quanto Stati di bandiera e assicurare parità di condizioni fra le amministrazioni. Un obbligo analogo per le amministrazioni dello Stato di approdo dovrebbe consentire agli Stati membri di certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione di tali amministrazioni sono adeguati a conseguire gli obiettivi della presente direttiva. Per garantire che gli Stati membri dispongano di tempo sufficiente per adempiere a tale obbligo, la certificazione di tale sistema di gestione della qualità dovrebbe essere allineata al normale intervallo di audit per il sistema già previsto dalla direttiva 2009/21/CE.
- (23) Al fine di consentire l'aggiornamento dell'applicazione della direttiva 2009/16/CE per permettere agli Stati membri di adempiere ai loro obblighi ai sensi del diritto internazionale in conformità di tale 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 della lista 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 nell'ambito del 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 2016 ⁽⁷⁾. 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.
- (24) 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, alle condizioni per l'applicazione dell'allegato VII sulle ispezioni estese, all'insieme uniforme di orientamenti e procedure in materia di sicurezza, nonché 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 Consiglio ⁽⁸⁾.
- (25) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite negli Stati membri effettuate dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (*European Maritime Safety Agency –EMSA*) per monitorare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE, la Commissione dovrebbe valutare per la prima volta l'attuazione di tale direttiva non oltre cinque anni dalla data di recepimento della presente direttiva di modifica 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. Le valutazioni successive dovrebbero aver luogo a intervalli di 5 anni.
- (26) 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 dovuti all'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.
- (27) Per non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare, una norma «de minimis» dovrebbe consentire loro di derogare all'obbligo di recepimento e attuazione della presente direttiva qualora soddisfino determinati criteri.
- (28) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE,

⁽⁵⁾ Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione (GU L 329 del 10.12.2013, pag. 1).

⁽⁶⁾ Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132).

⁽⁷⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽⁸⁾ 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).

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è così modificata:

1) all'articolo 2, il primo comma è così modificato:

a) il punto 1) è così modificato:

i) 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 (“convenzione STCW”);»;

ii) sono aggiunte le lettere seguenti:

«l) convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi del 2004 (“convenzione BWM”);

m) convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti del 2007 (“convenzione di Nairobi”);

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

b) il punto 3) è soppresso;

c) è inserito il punto seguente:

«8 bis) “ispezione”: una verifica delle condizioni della nave, delle relative dotazioni e dell'equipaggio sulla base delle convenzioni applicabili e da parte di un ispettore. L'ispezione non costituisce una visita per il rilascio, la convalida o il rinnovo dei certificati obbligatori e il rapporto di ispezione che ne scaturisce, fornito al comandante della nave, non è un certificato.»;

d) i punti 11), 12) e 13) sono sostituiti dai seguenti:

«11) “ispezione iniziale”: l'ispezione a bordo di una nave da parte di un ispettore, che include almeno i controlli previsti ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1;

12) “ispezione più dettagliata”: l'ispezione che include gli elementi di un'ispezione iniziale durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio sono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente a 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;

13) “ispezione estesa”: l'ispezione che include come minimo le voci elencate all'allegato VII e gli elementi di un'ispezione iniziale. Un'ispezione estesa può comprendere un'ispezione più dettagliata quando sussistano fondati motivi ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3.»;

e) il punto 20) è sostituito dal seguente:

«20) “certificato obbligatorio”: certificato rilasciato direttamente da o a nome di uno Stato di bandiera in conformità delle convenzioni applicabili.»;

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una convenzione, gli Stati membri assicurano 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. Tale nave è sottoposta a un'ispezione più dettagliata secondo le procedure istituite nell'ambito del MOU di Parigi. Tuttavia una nave battente bandiera di uno Stato che non è parte della CLC 92, della convenzione “Bunker Oil” 2001 o della

convenzione di Nairobi non è automaticamente sottoposta a un'ispezione più dettagliata se dispone del pertinente certificato rilasciato da uno Stato che è parte di dette convenzioni e l'ispettore che effettua l'ispezione decide che non è necessaria un'ispezione più dettagliata. Tale decisione e le relative motivazioni sono registrate nella banca dati sulle ispezioni.

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 a operazioni commerciali. Ai fini della presente direttiva, la lunghezza di un peschereccio è determinata conformemente all'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca ("accordo di Città del Capo").»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«4 bis. Gli Stati membri possono effettuare ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sui pescherecci di lunghezza uguale o superiore a 24 metri. La Commissione, in cooperazione con gli Stati firmatari del MOU di Parigi, può adottare orientamenti atti a stabilire le modalità dettagliate di tale regime specifico di controllo parallelo e distinto da parte dello Stato di approdo per tali pescherecci.»;

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

«2 bis. Le ispezioni di navi effettuate da uno Stato membro che superano del 20 % o più l'impegno di ispezione annuale di detto Stato membro non sono prese in considerazione nel calcolo degli impegni di ispezione annuali delle parti del MOU di Parigi.»;

4) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

Modalità dettagliate per il rispetto dell'impegno di ispezione

1. Si considera che uno Stato membro che non adempie all'obbligo di effettuare le ispezioni a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), rispetti comunque tale obbligo 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.

2. Nonostante la percentuale di mancate ispezioni di cui al paragrafo 1, 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.

3. Nonostante la percentuale di mancate ispezioni di cui al paragrafo 1, 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) all'articolo 7, il titolo e i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 7

Modalità dettagliate per un impegno di ispezione equilibrato in tutta l'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 di ispezione annuale se il numero di ispezioni da esso effettuato corrisponde almeno alla sua percentuale di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), e se le ispezioni mancate da parte di tale Stato membro non superano il 40 % del totale di navi di priorità I che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi.

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 percentuale di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti comunque il proprio impegno di ispezione annuale se effettua le ispezioni su due terzi del totale delle navi di priorità I e di priorità II che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi.»;

6) l'articolo 8 è così modificato:

a) i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Uno Stato membro può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I o di priorità II in una qualsiasi delle seguenti circostanze:

- a) quando l'ispezione potrebbe essere effettuata durante qualsiasi scalo successivo della nave nel medesimo Stato membro entro 15 giorni dall'ora effettiva di partenza, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto all'interno dell'Unione o della regione del MOU di Parigi, ad eccezione dei porti dello Stato di bandiera della nave;
- b) quando l'ispezione potrebbe essere effettuata in un altro porto di scalo all'interno dell'Unione o della regione del MOU di Parigi entro 15 giorni dall'ora effettiva di partenza, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di effettuare detta ispezione; 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, potrebbe essere effettuata nello stesso porto di scalo entro 15 giorni dall'ora effettiva di partenza.

Quando uno Stato membro decide di rinviare un'ispezione a norma del primo comma, tale ispezione rinviata non è conteggiata ai fini del rispetto, da parte di tale Stato membro, dell'impegno di ispezione annuale di cui agli articoli 6 e 7 se l'ispezione rinviata è registrata come tale nella banca dati sulle ispezioni.

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 l'ispezione non è stata effettuata sia registrato nella banca dati sulle ispezioni e ricorra una qualsiasi delle seguenti circostanze eccezionali:

- a) l'autorità competente ritiene che l'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio oppure per il porto o l'ambiente marino;
- b) la nave fa scalo nel porto soltanto di notte; oppure
- c) la durata dello scalo della nave è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente.

Qualora ricorrano le circostanze di cui alla lettera b), gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le navi che fanno regolarmente scalo nel periodo notturno siano ispezionate, se necessario.

3. L'ispezione non effettuata su una nave ancorata non è conteggiata come ispezione mancata se:

- a) la nave è ispezionata, entro 15 giorni dall'ora effettiva di partenza, in un altro porto o ancoraggio dell'Unione o della regione del MOU di Parigi in conformità dell'allegato I;
- b) la nave fa scalo soltanto nel periodo notturno o la durata dello scalo è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente, e il motivo per cui l'ispezione non è stata effettuata è registrato nella banca dati sulle ispezioni; oppure
- c) l'autorità competente ritiene che l'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave o dell'equipaggio o per il porto o l'ambiente marino, e il motivo dell'ispezione mancata è registrato nella banca dati sulle ispezioni.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Se un'ispezione non è effettuata a causa di circostanze straordinarie e impreviste, non è conteggiata come ispezione mancata e il motivo per cui l'ispezione non è stata effettuata è registrato nella banca dati sulle ispezioni. Tali circostanze sono debitamente giustificate e comunicate alla Commissione.»;

7) l'articolo 9 è soppresso;

8) all'articolo 10, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«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 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" 2001, di Nairobi e di Hong Kong, conformemente all'allegato I, parte I, punto 3, e all'allegato II.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono la metodologia 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 nell'ambito del MOU di Parigi nel 2019, che stabilisce elenchi relativi a un livello di prestazione elevato, medio e basso. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.»

9) l'articolo 13 è così modificato:

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

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

b) 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 a ispezione estesa in conformità dell'allegato I, parte II, punti 3A e 3B:

a) navi a profilo di rischio elevato;

b) navi passeggeri, navi portarinfuse, petroliere, navi gasiere, navi cisterna per sostanze liquide nocive (NLS) o navi chimichiere di età superiore a 12 anni;

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

d) navi sottoposte a ispezione a seguito di un provvedimento di rifiuto di accesso emesso in conformità dell'articolo 16 e dell'articolo 21, paragrafo 4.»;

b) il paragrafo 3 è soppresso;

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Un'ispezione estesa è effettuata, nella misura del possibile, da almeno due ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo. Qualora ciò non sia possibile, le relative motivazioni sono debitamente registrate nella banca dati sulle ispezioni. La portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono modalità dettagliate al fine di 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 inserito il paragrafo seguente:

«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, punto 1.1 e punto 2, lettera a).»;

12) l'articolo 16 è così modificato:

a) i paragrafi da 1 a 4 sono sostituiti dai seguenti:

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

- a) 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
- b) 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 paragrafo non si applica nelle 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.

2. Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato solo dopo che siano trascorsi tre mesi dalla data della sua emanazione e quando sono soddisfatte le condizioni elencate all'allegato VIII, punti da 3 a 6.

Se la nave è oggetto di un secondo provvedimento di rifiuto di accesso, tale provvedimento è revocato solo dopo che siano trascorsi 12 mesi.

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 data della sua emanazione e soltanto se:

- a) la nave batte la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi non figura né nell'elenco relativo a un livello di prestazione basso né nell'elenco relativo a un livello di prestazione medio;
- b) 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 Consiglio (*);
- c) la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato I, parte I, punto 1; e
- d) sono soddisfatte le condizioni elencate all'allegato VIII, punti da 3 a 6.

A ogni nave che non soddisfi i criteri elencati nel primo comma, dopo un periodo di 24 mesi dalla data di emanazione del provvedimento di rifiuto di accesso, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione.

4. Ogni fermo successivo al terzo provvedimento di rifiuto di accesso, in un porto o ancoraggio all'interno dell'Unione, di una nave battente bandiera di uno Stato che figura nell'elenco relativo a un livello di prestazione medio o basso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione.

(*) 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).»;

b) 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 a cui è stato rifiutato l'accesso per tre o più volte e che è sottoposta a fermo in un porto o ancoraggio dell'Unione al momento della prima ispezione nell'Unione dopo il summenzionato terzo rifiuto di accesso o qualsiasi 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 e 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 sono prorogati di 12 mesi nei casi in cui si applica un provvedimento di rifiuto di accesso a norma dell'articolo 21, paragrafo 4.»;

13) all'articolo 17, il primo comma è sostituito dal seguente:

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

14) all'articolo 19, paragrafo 4, il primo comma è sostituito dal seguente:

«4. Se l'ispezione rivela che la nave non è equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione funzionanti e il loro uso è prescritto dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), l'autorità competente provvede affinché la nave sia sottoposta a fermo.

(*) Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).»;

15) 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.»;

16) 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 del presente articolo e alle navi sottoposte a fermo di cui all'articolo 19, paragrafo 2:

- a) che prendono il mare senza rispettare le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato membro del porto di ispezione; oppure
- b) a cui è consentito prendere il mare a condizione che ottemperino agli obblighi applicabili delle convenzioni recandosi successivamente nel cantiere navale indicato a norma del paragrafo 1 del presente articolo, ma che omettono di agire in tal modo.

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

b) i paragrafi 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

«5. Nei casi indicati al paragrafo 4, primo comma, lettera a), l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze della nave informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

Nei casi indicati al paragrafo 4, primo comma, lettera b), l'autorità competente dello Stato membro in cui si trova il cantiere navale informa l'autorità dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze della nave se la nave è arrivata. Qualora l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze venga a conoscenza del fatto che la nave non si è recata in detto cantiere navale, ne informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

Nei casi indicati al paragrafo 4, primo comma, lettera b), se il cantiere navale previsto a norma del paragrafo 1 non si trova in uno Stato membro e l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze viene a conoscenza del fatto che la nave non si è recata in detto cantiere navale, tale autorità ne informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

Prima di negare l'accesso alla nave, lo Stato membro può chiedere di consultarsi con l'amministrazione dello Stato di bandiera della nave in questione.

6. In deroga al paragrafo 4, l'accesso, da parte di una nave di cui a detto paragrafo, a 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, per diminuire o ridurre al minimo il rischio di inquinamento o per correggere carenze in conformità del paragrafo 1, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbia adottato provvedimenti adeguati a garantire l'accesso sicuro della nave interessata a detto porto o ancoraggio che soddisfino l'autorità competente di tale Stato membro.»;

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

«7. In cooperazione con gli Stati membri e gli Stati firmatari del MOU di Parigi 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 elabora un programma di formazione professionale per sostenere gli Stati membri nella formazione e nella valutazione delle competenze degli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo al fine di integrare la politica di formazione del MOU di Parigi, così da armonizzare le pratiche in materia di controllo da parte dello Stato di approdo.

In cooperazione con gli Stati membri e gli Stati firmatari del MOU di Parigi, la Commissione individua le nuove esigenze di formazione e vi risponde costantemente, apportando contributi per la modifica dei piani di studio, dei programmi e dei contenuti del programma di formazione destinato agli ispettori, in particolare per quanto riguarda le sfide in materia di sicurezza marittima connesse alle questioni ambientali, sociali e lavorative e alle nuove tecnologie, come anche in relazione agli obblighi supplementari derivanti dagli strumenti pertinenti.»;

18) all'articolo 23, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per assicurare che i loro piloti che effettuano operazioni di ormeggio o disormeggio di navi o che operano su navi dirette verso un porto o in transito all'interno di uno Stato membro informino immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, a seconda dei casi, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza, comprese la sicurezza della navigazione o la sicurezza dei marittimi a bordo, o che possono rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

2. Se, nell'esercizio delle loro normali funzioni, le autorità o gli enti portuali constatano che una nave attraccata nel loro porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza, comprese la sicurezza della navigazione o la sicurezza dei marittimi a bordo, o che possono rappresentare una minaccia per l'ambiente marino, ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo.»;

19) all'articolo 24, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«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 o ancoraggi siano trasferite entro tre ore dall'ora di arrivo e di partenza, rispettivamente, insieme a un identificatore del porto o ancoraggio 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 dell'allegato XIV, punto 1.2 e punto 2, lettere a) e b), della presente direttiva.

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 prima del suo trasferimento nella banca dati, se fattibile, da un ispettore preposto al controllo da parte dello Stato di approdo o da un altro dipendente dell'autorità competente debitamente autorizzato che non faceva parte del gruppo che ha effettuato l'ispezione.»;

20) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 24 bis*

Certificati elettronici

La Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati membri, adotta atti di esecuzione che stabiliscono le specifiche funzionali e tecniche relative 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.»;

21) 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 o autorità pertinenti forniscano all'autorità competente 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 Consiglio (*), nonché, se del caso, del regolamento (CE) n. 725/2004;
- b) informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 della direttiva (UE) 2019/883;
- 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 segnalate conformemente all'articolo 23.

(*) 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).»;

22) 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 per il controllo da parte dello Stato di approdo in conformità del regolamento (CE) n. 1406/2002, la Commissione raccoglie le informazioni necessarie ed effettua visite presso gli Stati membri.

Ciascuno Stato membro sviluppa, attua e mantiene in funzione un sistema di gestione della qualità riguardante le parti operative delle attività dell'amministrazione in quanto Stato di approdo direttamente coinvolte nelle ispezioni. Tale sistema deve essere certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili entro il 6 luglio 2032.»;

23) l'articolo 30 bis è sostituito dal seguente:

«*Articolo 30 bis*

Atti delegati

La Commissione adotta atti delegati ai sensi dell'articolo 30 ter al fine di modificare l'articolo 2, punto 1), per quanto concerne l'elenco delle convenzioni ivi stabilito, una volta che tali convenzioni siano state adottate come strumento pertinente nell'ambito del MOU di Parigi, e al fine di modificare l'allegato VI per integrare o aggiornare l'elenco delle

procedure, degli orientamenti, delle istruzioni e delle circolari relativi al controllo da parte dello Stato di approdo adottati nell'ambito del MOU di Parigi e stabiliti in tale allegato.»;

24) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 31 bis*

Modifiche delle convenzioni

Le modifiche delle convenzioni si applicano fatta salva la procedura di controllo di conformità di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.»;

25) l'articolo 33 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 33*

Atti di esecuzione

Nell'adottare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 4, all'articolo 18 bis, paragrafo 7, all'articolo 23, paragrafo 5, all'articolo 24 bis, paragrafo 1, e all'articolo 27, secondo comma, secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 2, la Commissione fa particolare attenzione a garantire che detti atti tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'Unione e si basino sulle competenze maturate nell'ambito dell'organizzazione del MOU di Parigi.»;

26) l'articolo 35 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 35*

Riesame dell'attuazione

Entro il 6 luglio 2032, e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sul rispetto della presente direttiva. Sulla base di tale relazione, la Commissione determina l'eventuale necessità di presentare una proposta legislativa relativa a una modifica della presente direttiva o a ulteriori atti giuridici in questo settore.

Una volta conclusa la revisione, da parte dell'IMO, del suo indicatore di intensità di carbonio, la Commissione ne valuta l'idoneità come parametro ambientale utilizzato per determinare il profilo di rischio di una nave a norma della presente direttiva. Sulla base di tale valutazione la Commissione considera l'opportunità di una proposta legislativa, se del caso»;

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

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

29) l'allegato III è soppresso;

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

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

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

33) 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 6 luglio 2027, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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 principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

3. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di dimostrare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nel corso dei tre anni precedenti, nei loro porti fluviali è costituito da navi che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare all'obbligo di recepimento e attuazione 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 Strasburgo, il 27 novembre 2024

Per il Parlamento europeo

La presidente

R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente

BÓKA J.

ALLEGATO I

«ALLEGATO I

ELEMENTI DEL SISTEMA COMUNITARIO DI ISPEZIONE DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO

(di cui all'articolo 5)

Gli elementi seguenti sono inclusi nel sistema comunitario di ispezione da parte dello Stato di approdo.

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 navi portarinfuse, le petroliere, le navi gasiere, le navi cisterna per NLS o le navi chimichiere 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 un'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 in conformità 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 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" 2001, di Nairobi e di Hong Kong di cui all'allegato II 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 all'interno dell'Unione o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi sei mesi. Le navi a rischio elevato possono essere sottoposte a 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 all'interno 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 a ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione sulla necessità di effettuare tale 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 a 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 all'interno dell'Unione o della 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;
- hanno eseguito manovre incontrollate o pericolose, non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione;
- erano precedentemente soggette a un divieto (prima ispezione dopo la 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 a 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 all'interno dell'Unione o della regione del MOU di Parigi.
- navi che, su segnalazione di piloti o autorità o enti portuali, presentano anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della navigazione o che rappresentano una minaccia per l'ambiente ai sensi dell'articolo 23 della presente direttiva. Tali segnalazioni 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 e 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 conseguente aumento del rischio.
- 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, nave portarinfuse, petroliera, nave gasiera, nave cisterna per NLS o nave chimichiera 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 nave portarinfuse, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave cisterna per NLS o da una nave chimichiera 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, nave portarinfuse, petroliera, nave gasiera, nave cisterna per NLS o nave chimichiera di età superiore a 12 anni;
 - un'ispezione più dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una nave portarinfuse, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave cisterna per NLS o da una nave chimichiera 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, nave portarinfuse, petroliera, nave gasiera, nave cisterna per NLS o nave chimichiera di età superiore a 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi; oppure
 - ogni nave passeggeri, nave portarinfuse, petroliera, nave gasiera, nave cisterna per NLS o nave chimichiera 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 nave portarinfuse, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave cisterna per NLS o da una nave chimichiera 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 nave portarinfuse, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave cisterna per NLS o da una nave chimichiera 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, nave portarinfuse, petroliera, nave gasiera, nave cisterna per NLS o nave chimichiera di età superiore a 12 anni;
 - un'ispezione più dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una nave portarinfuse, da una petroliera, da una nave gasiera, da una nave cisterna per NLS o da una nave chimichiera di età superiore a 12 anni.».

ALLEGATO II

«ALLEGATO II

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				Criteria	Punteggio ponderato	Criteria	Criteria
1	Tipo di nave			Nave passeggeri, nave portarinfuse, petroliera, nave gasiera, nave cisterna per NLS o nave chimichiera	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		Livello di prestazione elevato
3b	Tutti gli strumenti IMO/ILO elencati all'articolo 2 sono stati ratificati			—	—		Si
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		—	

			Profilo			
			Nave a rischio elevato (HRS)		Nave a rischio medio (SRS)	Nave a rischio modesto (LRS)
Parametri generici			Criteria	Punteggio ponderato	Criteria	Criteria
Parametri storici						
6	N. di carenze registrate in ogni ispezione nei 36 mesi precedenti	Carenze	>6 durante una delle ispezioni	1		≤ 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	Numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" 2001, di Nairobi e di Hong Kong registrate in ciascuna ispezione nei 36 mesi precedenti	Carenze	>2 durante una delle ispezioni	1		

HRS: le navi che soddisfano i criteri totalizzando un punteggio ponderato pari o superiore a 5.

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 III

«ALLEGATO IV

ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI

(di cui all'articolo 13, paragrafo 1)

Elenco dei certificati e dei documenti che, nella misura in cui sono applicabili, dovrebbero essere controllati, come minimo, durante l'ispezione (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 di 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 (LL 66, articolo 16.1);
11. certificato internazionale di esenzione di bordo libero (LL 66, 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 nel trasporto alla rinfusa di sostanze liquide nocive (NLS) (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) (convenzione BWM, 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 comuni rilasciati conformemente alla convenzione STCW (convenzione STCW, articolo VI, regola I/2, e codice STCW, 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 1974, 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, punti 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 1974, regola VII/16, e codice INF, regola 1.3);
27. certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (CLC 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 (convenzione "Bunker Oil" 2001, articolo 7.2);
29. certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità per la rimozione dei relitti (convenzione di Nairobi, 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 il trasporto sicuro di 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 73/78, allegato I, regole 20 e 21; risoluzione MEPC.94(46), modificata dalle risoluzioni MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) e MEPC.236 (65));
34. scheda sinottica continua (*Continuous Synopsis Record*) (SOLAS 1974, regola XI-1/5);
35. registro degli oli minerali, parti I e II (MARPOL 73/78, allegato I, regole 17 e 36);
36. registro dei carichi (MARPOL 73/78, allegato II, regola 15);
37. registro dei rifiuti, parti I e II (MARPOL 73/78, allegato V, regola 10.3);
38. piano di gestione dei rifiuti (MARPOL 73/78, 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 73/78, allegato VI, regola 13.5.3);
40. giornale di bordo per il ricambio dell'olio combustibile (MARPOL 73/78, allegato VI, regola 14.6);
41. registro delle sostanze che riducono lo strato di ozono (MARPOL 73/78, 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 ed 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 73/78, 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 73/78, 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, articoli 5.7 e 8.1, e convenzione CLM del 2006, norme A.2.3.10 e A.2.3.12);

50. certificato di lavoro marittimo;
51. dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II;
52. prove dei locali macchine non presidiati (*Unattended machinery spaces*, UMS) (SOLAS 1974, regola II-I/46.3);
53. certificati richiesti ai sensi della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*);
54. certificati richiesti ai sensi del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (**);
55. certificato relativo all'inventario dei materiali pericolosi o dichiarazione di conformità, secondo il caso, a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (**);
56. documento di conformità rilasciato ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio (****).

(*) Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 128).

(**) 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 (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 24).

(***) Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1).

(****) 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 gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).».

ALLEGATO IV

«ALLEGATO VI

PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI

(di cui all'articolo 15, paragrafo 1)

Tutte le istruzioni tecniche e le circolari pubblicate nell'ambito del MOU di Parigi, nella loro versione aggiornata:

Istruzioni tecniche del comitato per il controllo da parte dello Stato di approdo (PSCC)

- 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, separatore olio/acqua (OWS)
- 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 con il 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
- PSCC53-2020-14 Ore di lavoro o di riposo e idoneità al servizio».

—

ALLEGATO V

«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)

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore della nave deve rivolgere domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento. Tale domanda deve essere corredata di un documento dell'amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito a 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.
- 4) La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso dev'essere altresì corredata, se del caso, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito a 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.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) Il sistema informativo aggiungerà un fattore di priorità assoluta alla nave, la quale sarà indicata come assoggettabile a ispezione estesa al suo successivo scalo nel porto/ancoraggio nella regione del MOU di Parigi.
- 8) 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 al rifiuto di accesso.
- 9) Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti all'interno dell'Unione devono essere rese disponibili nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche in conformità dell'articolo 26 e dell'allegato XIII.»

ALLEGATO VI

«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 gli altri Stati 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 gli elenchi relativi a un livello di prestazione elevato, medio e basso 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 a 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 che sono accessibili attraverso Equasis.»