



Bruxelles, 1.6.2023
SWD(2023) 166 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio

**recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato
di bandiera**

{COM(2023) 272 final} - {SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final}

A. Necessità di intervenire

Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?

L'azione dell'UE nel settore della sicurezza marittima integra e attua il quadro internazionale definito dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO). La responsabilità della sicurezza marittima a livello statale comporta tre linee d'azione sovrapposte.

La prima linea di difesa è contemplata dalla direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. L'obiettivo è garantire che gli Stati membri dell'UE, in quanto Stati di bandiera, adempiano ai loro obblighi di diritto internazionale per quanto riguarda le navi battenti la loro bandiera, migliorino la sicurezza e prevengano l'inquinamento causato da tali navi. Dopo l'adozione della direttiva l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite — l'Organizzazione marittima internazionale — ha reso obbligatori a partire dal 2016 il codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO (codice III) e l'audit IMO per tutti gli Stati di bandiera nel mondo, compresi gli Stati membri dell'UE in qualità di Stati di bandiera. Tuttavia l'IMO non dispone di poteri esecutivi.

La direttiva recepisce parte del codice III nella legislazione dell'UE, ma lo fa in modo frammentario. Si è proceduto a sottoporre la direttiva a una valutazione ex post e a un vaglio di adeguatezza marittima, dai quali sono emerse diverse questioni problematiche. Tra queste figurano 1) l'incertezza giuridica sull'attuazione delle nuove norme internazionali a livello dell'UE e 2) la mancanza di un approccio armonizzato in materia di ispezioni, controllo, monitoraggio e condivisione delle informazioni relativi alla flotta di bandiera. È inoltre essenziale che le autorità nazionali dispongano delle risorse necessarie in quanto Stato di bandiera per adempiere ai loro obblighi internazionali.

In assenza dell'intervento dell'UE, le amministrazioni di bandiera dell'UE opereranno in maniera non coordinata e non armonizzata.

Quali sono gli obiettivi da conseguire?

L'iniziativa cerca di assicurare e migliorare l'elevato livello di sicurezza marittima e protezione da inquinamento in tutta l'UE.

Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?

Il trasporto marittimo quale attività commerciale internazionale si svolge in diverse acque dell'UE e acque internazionali, è regolamentato a livello sia globale, sia regionale e nazionale e ha per natura una forte dimensione transfrontaliera. In questo senso è essenziale armonizzare le ispezioni effettuate dallo Stato di bandiera e il controllo della flotta di bandiera a livello dell'UE.

B. Soluzioni

Quali sono le opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, perché?

Sono state elaborate quattro opzioni strategiche che affrontano i problemi individuati. Tutte le opzioni strategiche prevedono il recepimento delle parti del codice III ora obbligatorie relative allo Stato di bandiera e il mantenimento dell'audit IMO obbligatorio.

L'opzione strategica preferita è l'opzione strategica 2. Essa mira a mantenere un nucleo di personale tecnico presso le amministrazioni degli Stati di bandiera per l'adempimento degli obblighi internazionali e la garanzia di un controllo efficace della flotta di bandiera e di un controllo mirato degli organismi riconosciuti. In sostanza tale opzione integra le restanti parti fondamentali del codice III obbligatorio pertinenti agli Stati di bandiera e prevede una soluzione comune basata sull'utilizzo della digitalizzazione per conseguire la conformità costante agli obblighi dello Stato di bandiera in tutta l'UE.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interesse? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Tutte le amministrazioni degli Stati di bandiera e i portatori di interesse del settore sono a favore di un quadro giuridico chiaro, coerente e allineato che recepisca le norme internazionali, ossia il codice III e l'audit IMO. L'opzione prescelta è sostenuta in quanto garantisce un elevato grado di coerenza interna ed esterna. Tale opzione è ritenuta misurata e proporzionata in considerazione della notevole varietà

di dimensioni e di tipi di flotta negli Stati membri dell'UE. Le amministrazioni degli Stati di bandiera e i portatori di interesse dell'industria sostengono pienamente la digitalizzazione.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta?

Gli impatti sociali sono perlopiù valutati considerando gli impatti delle opzioni strategiche sulla sicurezza marittima (vite salvate) e sulla protezione dell'ambiente. Grazie alla digitalizzazione, l'opzione strategica prescelta garantisce anche un miglioramento dell'efficacia, dell'efficienza e della trasparenza delle ispezioni delle navi, così come del monitoraggio e del controllo da parte degli organismi riconosciuti dall'UE.

Rispetto al valore di riferimento, si prevede che nel periodo 2025-2050 l'opzione prescelta consentirà di salvare 69 vite e di evitare 810 feriti gravi. Tali benefici dovrebbero ridurre i costi esterni connessi agli incidenti di circa 2,3973 miliardi di EUR nel periodo 2025-2050 rispetto ai costi di base (a prezzi 2021). Si prevede che la prevenzione degli incidenti futuri¹ eviterà la perdita in mare di 1 418 tonnellate di olio combustibile per uso navale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di riferimento. Secondo le aspettative, ciò avrà un impatto positivo indiretto sulla qualità delle acque marine e sulla biodiversità.

Per le **autorità dello Stato di bandiera** l'opzione prescelta dovrebbe generare risparmi sui costi di applicazione compresi tra 48,8 e 52,9 milioni di EUR rispetto allo scenario di riferimento (a prezzi correnti durante il periodo 2025-2050). Per gli **operatori delle navi** sono stati stimati risparmi sui costi di adeguamento compresi tra 0,6 e 1,2 milioni di EUR rispetto allo scenario di riferimento (a prezzi correnti durante il periodo 2025-2050). Si tratta principalmente del risultato dell'attuazione di soluzioni tecniche relative ai rapporti elettronici sulle ispezioni dello Stato di bandiera.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o, in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

I costi aggiuntivi ricadranno principalmente sulle autorità dello Stato di bandiera, in quanto l'opzione 2 aumenta sia il controllo della flotta di bandiera tramite le ispezioni dello Stato di bandiera, sia il controllo degli organismi riconosciuti. Si stima che i costi totali per le autorità dello Stato di bandiera saranno compresi tra 49,1 e 49,2 milioni di EUR.

Per quanto riguarda l'EMSA, si stima che le misure politiche relative allo sviluppo o al miglioramento di un modulo di dichiarazione dello Stato di bandiera e allo sviluppo di strumenti di formazione potenziati per gli ispettori comporteranno costi di adeguamento compresi tra 6,4 e 7 milioni di EUR.

Per gli operatori delle navi, si stima che il limitato aumento del numero di ispezioni comporterà costi di adeguamento pari a 3,2 milioni di EUR.

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?

Le modifiche alla direttiva proposte non avranno un impatto sulle PMI, in quanto le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva sono tendenzialmente navi mercantili internazionali. La flotta delle navi di piccole dimensioni (di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate) non rientra nell'ambito di applicazione della direttiva.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?

Secondo le stime, la proposta dovrebbe generare costi per le amministrazioni nazionali in quanto Stati di bandiera compresi tra 49,1 e 49,2 milioni di EUR. Tuttavia tali costi saranno ampiamente compensati da risparmi sui costi di applicazione compresi tra 48,8 e 52,9 milioni di EUR grazie alla digitalizzazione nonché all'uso e alla condivisione di rapporti elettronici e certificati elettronici.

Sono previsti altri impatti significativi?

La proposta avrà un impatto positivo sul mercato interno, in quanto garantirà il medesimo elevato livello di sicurezza in tutta l'UE.

Proporzionalità

L'opzione strategica prescelta si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi strategici

¹ È opportuno osservare tuttavia che tali stime sono soggette a un elevato grado di incertezza, in quanto gli effetti della direttiva sulla sicurezza sono indiretti (poiché dipendono dalle ispezioni e dalle verifiche successive).

generali. In sostanza l'opzione strategica prescelta integra le restanti parti fondamentali del codice III obbligatorio pertinenti agli Stati di bandiera e prevede una soluzione comune basata sull'utilizzo della digitalizzazione per conseguire la conformità costante agli obblighi dello Stato di bandiera in tutta l'UE.

D. Tappe successive

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

La politica sarà riesaminata utilizzando il sistema di misurazione dei risultati ottenuti dallo Stato di bandiera. La Commissione/l'EMSA parteciperà in qualità di osservatore agli audit IMO. L'EMSA continuerà a effettuare visite negli Stati membri finalizzate a verificare le operazioni sul campo in quanto Stati di bandiera e che sfoceranno in analisi orizzontali per il miglioramento costante della sicurezza marittima.