

# Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

# L 315



Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

60° anno

30 novembre 2017

### Sommario

#### I Atti legislativi

##### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2017/2107 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che stabilisce le misure di gestione, di conservazione e di controllo applicabili nella zona della convenzione della Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT), e che modifica i regolamenti del Consiglio (CE) n. 1936/2001, (CE) n. 1984/2003 e (CE) n. 520/2007** ..... 1

##### DIRETTIVE

- ★ **Direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri <sup>(1)</sup>** ..... 40
- ★ **Direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri** 52
- ★ **Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>** ..... 61

#### Rettifiche

- ★ **Rettifica del regolamento (UE) n. 98/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'immissione sul mercato e all'uso di precursori di esplosivi (GU L 39 del 9.2.2013)** ..... 78

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE.

# IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.



## I

*(Atti legislativi)*

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) 2017/2107 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 novembre 2017

**che stabilisce le misure di gestione, di conservazione e di controllo applicabili nella zona della convenzione della Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT), e che modifica i regolamenti del Consiglio (CE) n. 1936/2001, (CE) n. 1984/2003 e (CE) n. 520/2007**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, 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 <sup>(1)</sup>,deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'obiettivo della politica comune della pesca (PCP), quale stabilito nel regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, è di garantire uno sfruttamento delle risorse biologiche marine che consenta una sostenibilità ambientale, economica e sociale a lungo termine.
- (2) Con la decisione 98/392/CE del Consiglio <sup>(4)</sup>, l'Unione ha approvato la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, che contiene, tra l'altro, i principi e le norme in materia di conservazione e gestione delle risorse marine vive. Nell'ambito dei suoi obblighi internazionali più generali, l'Unione partecipa agli sforzi intesi a salvaguardare gli stock ittici nelle acque internazionali.
- (3) A norma della decisione 86/238/CEE del Consiglio <sup>(5)</sup>, l'Unione è parte contraente della Convenzione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico («convenzione ICCAT») dal 14 novembre 1997.

<sup>(1)</sup> GU C 34 del 2.2.2017, pag. 142.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 3 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti (CE) n. 2371/2002 e (CE) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 22).

<sup>(4)</sup> Decisione 98/392/CE del Consiglio, del 23 marzo 1998, concernente la conclusione, da parte della Comunità europea, della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 e dell'accordo del 28 luglio 1994 relativo all'attuazione delle parti XI della convenzione (GU L 179 del 23.6.1998, pag. 1).

<sup>(5)</sup> Decisione 86/238/CEE del Consiglio, del 9 giugno 1986, relativa all'adesione della Comunità alla convenzione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico, emendata dal protocollo allegato all'atto finale della conferenza dei plenipotenziari degli Stati aderenti alla convenzione firmata a Parigi il 10 luglio 1984 (GU L 162 del 18.6.1986, pag. 33).

- (4) La convenzione ICCAT istituisce un quadro di cooperazione regionale per la conservazione e la gestione dei tonnidi e di specie affini nell'Oceano Atlantico e nei mari adiacenti mediante la creazione di una Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT).
- (5) L'ICCAT ha l'autorità di adottare decisioni vincolanti (raccomandazioni) per le sue parti contraenti ai fini della conservazione e della gestione delle risorse alieutiche nel suo ambito di competenza. Tali raccomandazioni sono essenzialmente rivolte alle parti contraenti della convenzione ICCAT, ma contengono obblighi anche per gli operatori privati (ad esempio per i comandanti delle navi). Le raccomandazioni dell'ICCAT entrano in vigore sei mesi dopo l'adozione e, per l'Unione, devono essere attuate il prima possibile nel diritto dell'Unione.
- (6) Un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne<sup>(1)</sup> prevedrà che tale regolamento debba applicarsi senza pregiudicare le disposizioni nel diritto dell'Unione che attuano le disposizioni adottate dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca (ORGP) di cui l'Unione è parte contraente.
- (7) La più recente attuazione delle raccomandazioni di conservazione ed esecuzione dell'ICCAT è avvenuta tramite i regolamenti (CE) n. 1936/2001<sup>(2)</sup> e (CE) n. 520/2007<sup>(3)</sup> del Consiglio.
- (8) La raccomandazione dell'ICCAT concernente un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo è stata attuata con regolamento (UE) 2016/1627 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(4)</sup>. Il presente regolamento non riguarda tale piano pluriennale di ricostituzione.
- (9) Nell'attuare tali raccomandazioni, l'Unione e gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per promuovere attività di pesca costiera e l'utilizzo di attrezzi e tecniche di pesca selettivi e caratterizzati da un ridotto impatto ambientale, compresi gli attrezzi e le tecniche utilizzati nella pesca artigianale e tradizionale, contribuendo in tal modo ad un equo tenore di vita per le economie locali.
- (10) La legislazione dell'Unione dovrebbe limitarsi ad attuare le raccomandazioni dell'ICCAT in modo da garantire la parità tra pescatori dell'Unione e dei paesi terzi e da assicurare che le norme possano essere accettate da tutti.
- (11) Gli atti delegati e gli atti di esecuzione previsti nel presente regolamento non dovrebbero pregiudicare l'attuazione delle future raccomandazioni dell'ICCAT nel diritto dell'Unione mediante procedura legislativa ordinaria.
- (12) Al fine di attuare rapidamente nel diritto dell'Unione le future modifiche delle raccomandazioni dell'ICCAT, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla modifica degli allegati del presente regolamento. 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<sup>(5)</sup>. 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.
- (13) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione delle disposizioni del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Procedimento numero 2015/0289 (COD), non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 1936/2001 del Consiglio, del 27 settembre 2001, che stabilisce alcune misure di controllo applicabili alle attività di pesca di taluni stock di grandi migratori (GU L 263 del 3.10.2001, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 520/2007 del Consiglio, del 7 maggio 2007, che stabilisce misure tecniche di conservazione per taluni stock di grandi migratori e che abroga il regolamento (CE) n. 973/2001 (GU L 123 del 12.5.2007, pag. 3).

<sup>(4)</sup> Regolamento (UE) 2016/1627 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo a un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 1).

<sup>(5)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(6)</sup> 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).

- (14) Al fine di garantire il rispetto della PCP, la legislazione dell'Unione è stata adottata per stabilire un sistema di controllo, ispezione ed esecuzione che includa la lotta contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (INN). In particolare, il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio <sup>(1)</sup> istituisce un regime unionale di controllo, ispezione ed esecuzione caratterizzato da un approccio globale e integrato al fine di garantire il rispetto di tutte le norme della PCP. Il regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 della Commissione <sup>(2)</sup> stabilisce le modalità dettagliate di applicazione del regolamento (CE) n. 1224/2009. Il regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio <sup>(3)</sup> istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca INN. I suddetti regolamenti già attuano una serie di disposizioni previste dalle raccomandazioni dell'ICCAT. Non è pertanto necessario includere tali disposizioni nel presente regolamento.
- (15) Le raccomandazioni dell'ICCAT, lette in combinato disposto con le norme applicabili stabilite dal regolamento (CE) n. 1224/2009, consentono ai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni il trasbordo in mare in acque non appartenenti all'Unione all'interno della zona ICCAT. Tuttavia, l'Unione dovrebbe affrontare tale questione in modo esauriente e sistematico nell'ambito delle ORGP al fine di estendere il divieto dell'Unione di trasbordo in mare in acque appartenenti all'Unione a tutte le acque.
- (16) L'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013 ha introdotto un obbligo di sbarco applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2015 alla pesca pelagica su piccola e grande scala, alla pesca a fini industriali e alla pesca del salmone nel Mar Baltico. Tuttavia, a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, del suddetto regolamento, l'obbligo di sbarco non pregiudica gli obblighi internazionali dell'Unione, quali quelli derivanti dalle raccomandazioni dell'ICCAT. In base alla stessa disposizione, la Commissione ha la facoltà di adottare atti delegati allo scopo di attuare tali obblighi internazionali nel diritto dell'Unione, comprese, in particolare, deroghe all'obbligo di sbarco. I rigetti nell'ambito della pesca pelagica su piccola e grande scala e della pesca a fini industriali sono pertanto autorizzati in talune situazioni previste dal regolamento delegato (UE) 2015/98 della Commissione <sup>(4)</sup>.
- (17) Il regolamento (CE) n. 1984/2003 del Consiglio <sup>(5)</sup> istituisce programmi di documentazione statistica per il pesce spada e il tonno obeso in conformità delle pertinenti disposizioni dell'ICCAT. Poiché l'ICCAT ha adottato nuove disposizioni sui programmi statistici per quanto concerne i trasbordi in mare, è opportuno modificare il regolamento (CE) n. 1984/2003 per attuare tali disposizioni nel diritto dell'Unione.
- (18) Nel corso degli ultimi anni, molte raccomandazioni dell'ICCAT sono cambiate o sono state abrogate. Per motivi di chiarezza, semplificazione e certezza del diritto, è pertanto opportuno modificare i regolamenti (CE) n. 1936/2001 e (CE) n. 520/2007,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## TITOLO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

#### Oggetto

Il presente regolamento stabilisce disposizioni in materia di gestione, di conservazione e di controllo relative alla pesca di specie ittiche altamente migratorie gestite dalla Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT).

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo unionale per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 847/96, (CE) n. 2371/2002, (CE) n. 811/2004, (CE) n. 768/2005, (CE) n. 2115/2005, (CE) n. 2166/2005, (CE) n. 388/2006, (CE) n. 509/2007, (CE) n. 676/2007, (CE) n. 1098/2007, (CE) n. 1300/2008, (CE) n. 1342/2008 e che abroga i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1627/94 e (CE) n. 1966/2006 (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 della Commissione, dell'8 aprile 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca (GU L 112 del 30.4.2011, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio, del 29 settembre 2008, che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, che modifica i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1936/2001 e (CE) n. 601/2004 e che abroga i regolamenti (CE) n. 1093/94 e (CE) n. 1447/1999 (GU L 286 del 29.10.2008, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Regolamento delegato (UE) 2015/98 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo al recepimento degli obblighi internazionali dell'Unione, di cui all'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, ai sensi della convenzione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico e della convenzione sulla futura cooperazione multilaterale per la pesca nell'Atlantico nord-occidentale (GU L 16 del 23.1.2015, pag. 23).

<sup>(5)</sup> Regolamento (CE) n. 1984/2003 del Consiglio, dell'8 aprile 2003, che istituisce nella Comunità un regime di registrazione statistica relativo al pesce spada e al tonno obeso (GU L 295 del 13.11.2003, pag. 1).

*Articolo 2***Ambito di applicazione**

Il presente regolamento si applica:

- a) ai pescherecci dell'Unione e alle navi dell'Unione che praticano la pesca ricreativa, operanti nella zona della convenzione ICCAT e, in caso di trasbordi, anche al di fuori della zona della convenzione ICCAT se trasbordano specie catturate in tale zona;
- b) alle navi di paesi terzi sottoposte a ispezione nei porti degli Stati membri che detengono a bordo specie regolamentate dall'ICCAT o prodotti della pesca ottenuti da tali specie che non sono stati precedentemente sbarcati o trasbordati in un porto;
- c) ai pescherecci di paesi terzi e alle navi di paesi terzi che praticano la pesca ricreativa e operano nelle acque dell'Unione.

*Articolo 3***Relazione con altri atti dell'Unione**

Il presente regolamento si applica fatte salve le disposizioni di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne <sup>(1)</sup> e al regolamento (UE) 2016/1627.

Le misure di cui al presente regolamento si applicano in aggiunta alle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 1005/2008 e (CE) n. 1224/2009.

*Articolo 4***Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «specie regolamentate dall'ICCAT»: le specie enumerate nell'allegato I;
- 2) «tonnidi tropicali»: il tonno obeso, il tonno albacora e il tonnetto striato;
- 3) «peschereccio»: qualsiasi nave attrezzata per lo sfruttamento commerciale delle risorse biologiche marine o una tonnara per la pesca del tonno rosso;
- 4) «nave da cattura»: un peschereccio utilizzato ai fini della cattura di risorse biologiche marine;
- 5) «peschereccio dell'Unione»: un peschereccio battente bandiera di uno Stato membro e immatricolato nell'Unione;
- 6) «autorizzazione di pesca»: l'autorizzazione rilasciata a un peschereccio dell'Unione che gli consente di esercitare attività di pesca specifiche per un periodo stabilito, in una zona determinata o per un certo tipo di pesca secondo particolari condizioni;
- 7) «autorizzazione di pesca speciale»: l'autorizzazione rilasciata a un peschereccio dell'Unione che gli consente di esercitare attività di pesca specifiche con attrezzi specifici per un periodo stabilito, in una zona determinata o per un certo tipo di pesca secondo particolari condizioni;
- 8) «trasbordo»: lo scarico su un altro peschereccio di una parte o della totalità dei prodotti della pesca che si trovano a bordo di un peschereccio;
- 9) «pesca ricreativa»: attività di pesca non commerciale che sfruttano le risorse biologiche marine per fini ricreativi, turistici o sportivi;
- 10) «dati relativi al compito I»: i dati definiti come compito I dall'ICCAT nel «Manuale operativo per le statistiche e il campionamento dei tonnidi e delle specie affini nell'Oceano Atlantico»;
- 11) «dati relativi al compito II»: i dati definiti come compito II dall'ICCAT nel «Manuale operativo per le statistiche e il campionamento dei tonnidi e delle specie affini nell'Oceano Atlantico»;
- 12) «PCC»: le parti contraenti della convenzione ICCAT e le parti, entità o entità di pesca non contraenti cooperanti;
- 13) «zona della convenzione ICCAT»: tutte le acque dell'Oceano Atlantico e dei mari adiacenti;

<sup>(1)</sup> Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

- 14) «accordo di partenariato per una pesca sostenibile»: un accordo internazionale quale definito all'articolo 4, paragrafo 1, punto 37, del regolamento (UE) n. 1380/2013;
- 15) «lunghezza della nave»: la distanza misurata in linea retta tra il punto estremo della prua e il punto estremo della poppa;
- 16) «peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni»: peschereccio con palangari pelagici di lunghezza fuoritutto superiore a 24 metri;
- 17) «peschereccio di grandi dimensioni»: peschereccio di lunghezza fuoritutto superiore a 20 metri;
- 18) «navi da cattura di grandi dimensioni»: navi da cattura di lunghezza fuoritutto superiore a 20 metri;
- 19) «registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni»: l'elenco, tenuto dal segretariato dell'ICCAT, dei pescherecci di grandi dimensioni autorizzati a pescare specie regolamentate dall'ICCAT nella zona della convenzione ICCAT;
- 20) «nave d'appoggio»: una nave, che non sia un'imbarcazione trasportata a bordo, che non è equipaggiata con attrezzi da pesca pronti per l'uso e che facilita, assiste o prepara le attività di pesca, anche rifornendo una nave da cattura;
- 21) «nave da trasporto»: una nave d'appoggio che partecipa a operazioni di trasbordo e riceve specie regolamentate dall'ICCAT da un peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni;
- 22) «registro ICCAT delle navi da trasporto»: l'elenco, tenuto dal segretariato dell'ICCAT, delle navi autorizzate a ricevere trasbordi in mare da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni nella zona della convenzione ICCAT;
- 23) «registro ICCAT delle navi autorizzate alla pesca dei tonnidi tropicali»: l'elenco, tenuto dal segretariato dell'ICCAT, dei pescherecci di grandi dimensioni autorizzati a pescare, detenere a bordo, trasbordare, trasportare, trasformare o sbarcare tonnidi tropicali nella zona della convenzione ICCAT;
- 24) «dispositivo di concentrazione del pesce (FAD)»: qualsiasi dispositivo galleggiante sulla superficie del mare installato allo scopo di attirare i pesci;
- 25) «pesca INN»: attività di pesca definite all'articolo 2, punto 1, del regolamento (CE) n. 1005/2008;
- 26) «elenco ICCAT delle navi INN»: un elenco delle navi che l'ICCAT ritiene abbiano praticato attività di pesca INN;
- 27) «palangaro»: attrezzo da pesca comprendente una lenza principale che comporta numerosi ami su lenze secondarie (braccioli) di varia lunghezza e spaziatura, secondo la specie bersaglio;
- 28) «rete da circuizione a chiusura»: rete circuitante munita sul fondo di un cavo di chiusura che passa attraverso una serie di anelli collegati alla lima da piombo, consentendo la chiusura della rete;
- 29) «amo»: un pezzo di filo d'acciaio ricurvo e affilato.

## TITOLO II

### MISURE DI GESTIONE, CONSERVAZIONE E CONTROLLO RELATIVE A DETERMINATE SPECIE

#### CAPO I

#### ***Tonnidi tropicali***

#### *Articolo 5*

#### **Restrizioni sul numero di navi da cattura di grandi dimensioni dell'Unione aventi come specie bersaglio il tonno obeso**

Il numero e la capacità totale espressa in stazza lorda (GT) delle navi da cattura di grandi dimensioni dell'Unione aventi come specie bersaglio il tonno obeso nella zona della convenzione ICCAT sono fissati:

- a) sulla base del numero medio e della capacità, espressa in GT, delle navi da cattura dell'Unione che hanno pescato il tonno obeso come specie bersaglio nella zona della convenzione ICCAT nel periodo 1991-1992; nonché
- b) sulla base della limitazione del numero di navi da cattura dell'Unione che hanno pescato il tonno obeso come specie bersaglio nel 2005, come notificato all'ICCAT il 30 giugno 2005.

*Articolo 6***Autorizzazioni specifiche per le navi da cattura di grandi dimensioni dedite alla pesca dei tonnid tropicali e per le navi d'appoggio**

1. Gli Stati membri, in conformità delle disposizioni di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne <sup>(1)</sup>, rilasciano autorizzazioni a pescare tonnid tropicali nella zona della convenzione ICCAT alle navi da cattura di grandi dimensioni battenti la loro bandiera.
2. Gli Stati membri rilasciano autorizzazioni alle navi d'appoggio battenti la loro bandiera utilizzate per qualsiasi tipo di appoggio alle navi di cui al paragrafo 1.

*Articolo 7***Registro ICCAT delle navi autorizzate alla pesca dei tonnid tropicali**

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione, senza indugio, e al massimo entro 30 giorni, ogni evento che richieda un'aggiunta, una cancellazione o una modifica al registro ICCAT delle navi autorizzate alla pesca dei tonnid tropicali. La Commissione trasmette senza indugio, e al massimo entro 45 giorni dalla data di tale evento, le suddette informazioni al segretariato dell'ICCAT.
2. I pescherecci di grandi dimensioni non figuranti nel registro ICCAT delle navi autorizzate alla pesca dei tonnid tropicali non possono pescare, detenere a bordo, trasbordare, trasportare, trasferire, trasformare o sbarcare tonnid tropicali provenienti dalla zona della convenzione ICCAT. In questi casi non si applica l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013.

*Articolo 8***Elenco delle navi che praticano la pesca dei tonnid tropicali in un determinato anno**

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, l'elenco delle navi autorizzate battenti la loro bandiera che hanno praticato la pesca dei tonnid tropicali nella zona della convenzione ICCAT durante l'anno civile precedente. Entro il 31 luglio di ogni anno la Commissione notifica all'ICCAT gli elenchi trasmessi dagli Stati membri.

*Articolo 9***Piani di gestione in relazione ai dispositivi di concentrazione del pesce**

1. In relazione alle navi da cattura con reti da circuizione a chiusura e che praticano la pesca dei tonnid tropicali con lenze a canna con l'ausilio di dispositivi di concentrazione del pesce (FAD), gli Stati membri, entro il 31 dicembre di ogni anno, presentano alla Commissione piani di gestione per l'utilizzo di tali FAD da parte delle navi battenti la loro bandiera. La Commissione trasmette queste informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 31 gennaio dell'anno seguente.
2. Gli obiettivi dei piani di gestione di cui al paragrafo 1 sono elencati di seguito:
  - a) migliorare le conoscenze relative alle caratteristiche dei FAD, alle caratteristiche delle boe, alla pesca per mezzo di FAD, incluso lo sforzo di pesca, e agli impatti connessi sulle specie bersaglio e non bersaglio;
  - b) gestire efficacemente la posa e il recupero di FAD e segnalatori e la loro possibile perdita;
  - c) ridurre e limitare l'impatto dei FAD e della pesca praticata con l'ausilio di questi ultimi sull'ecosistema, intervenendo anche, ove del caso, sulle diverse componenti della mortalità per pesca (ad esempio, numero di FAD impiegati, compreso il numero di cale con FAD effettuate dai pescherecci con reti da circuizione a chiusura, capacità di pesca, numero di navi d'appoggio).
3. I piani di gestione di cui al paragrafo 1 contengono le informazioni di cui all'allegato II.
4. Gli Stati membri garantiscono che non più di 500 boe strumentali siano attive simultaneamente per ciascuna nave con reti da circuizione a chiusura battente la loro bandiera e che pratica la pesca dei tonnid tropicali con l'ausilio di FAD.

<sup>(1)</sup> Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.



*Articolo 10***Requisiti per i FAD**

1. I FAD soddisfano i seguenti requisiti:
  - a) la struttura di superficie del FAD o non è coperta da alcun materiale o è coperta unicamente da materiali che presentano un rischio minimo di impigliamento di specie non bersaglio; e
  - b) i componenti sommersi sono composti esclusivamente da materiali che non provocano l'impigliamento di specie non bersaglio.
2. Nella progettazione dei FAD si privilegiano, ove possibile, materiali biodegradabili, ai fini dell'eliminazione graduale dei FAD non biodegradabili entro il 2018.
3. Nel quadro della relazione annuale di cui all'articolo 71, gli Stati membri comunicano alla Commissione le misure adottate per garantire l'osservanza dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.

*Articolo 11***Informazioni sui FAD fornite dalle navi**

1. Per ciascun utilizzo di un FAD, le navi da cattura con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna dell'Unione e le navi d'appoggio dell'Unione raccolgono e comunicano le seguenti informazioni e i seguenti dati:
  - a) posizione del FAD;
  - b) data di utilizzo del FAD;
  - c) tipo di FAD (FAD ancorato, FAD derivante artificiale);
  - d) identificatore del FAD [ossia marcatura del FAD o identificativo (ID) del segnalatore, tipo di boa — ad esempio boa semplice o associata a ecoscandaglio] o ogni altra informazione che consenta di identificare il proprietario;
  - e) caratteristiche di progettazione del FAD (dimensione e materiale della parte galleggiante e della struttura sottomarina sospesa ed elemento impigliante della struttura sottomarina sospesa).
2. Per ciascuna visita a un FAD, seguita o no da una cala, le navi da cattura con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna dell'Unione e le navi d'appoggio dell'Unione raccolgono e comunicano le seguenti informazioni:
  - a) tipo di visita (salpamento, recupero, intervento sull'apparecchiatura elettronica);
  - b) posizione del FAD;
  - c) data di visita;
  - d) tipo di FAD (FAD ancorato, FAD derivante naturale, FAD derivante artificiale);
  - e) identificatore del FAD [ossia marcatura del FAD o identificativo (ID) del segnalatore o ogni altra informazione che consenta di identificare il proprietario];
  - f) se la visita è seguita da una cala, i risultati della cala in termini di catture e catture accessorie, sia conservate sia rigettate in mare vive o morte, o se la visita non è seguita da una cala, il motivo di tale decisione (ad esempio la carenza di pesce o pesce di dimensioni troppo ridotte).
3. Per ciascuna perdita di un FAD, le navi da cattura con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna dell'Unione e tutte le navi d'appoggio dell'Unione raccolgono e comunicano le seguenti informazioni:
  - a) l'ultima posizione registrata;
  - b) data dell'ultima posizione registrata;
  - c) identificatore del FAD [ossia marcatura del FAD o identificativo (ID) del segnalatore] o ogni altra informazione che consenta l'identificazione del proprietario.
4. I pescherecci dell'Unione tengono un elenco dei FAD utilizzati, aggiornato su base trimestrale, contenente almeno le informazioni di cui all'allegato III.

*Articolo 12***Informazioni sui FAD fornite dagli Stati membri**

Gli Stati membri trasmettono ogni anno alla Commissione, 15 giorni prima del termine stabilito dall'ICCAT per l'anno in questione, le seguenti informazioni perché possano essere messe a disposizione del segretariato dell'ICCAT:

- a) il numero di FAD effettivamente installati, su base trimestrale, per tipo di FAD, indicando la presenza o l'assenza di un segnalatore/una boa o di un ecoscandaglio allo stesso associati;
- b) il numero e il tipo di segnalatori/boe (ad esempio, radioboa, con ecoscandaglio) effettivamente installati su base trimestrale;
- c) il numero medio di segnalatori/boe attivi, su base trimestrale, che sono stati seguiti da ciascuna nave;
- d) il numero medio di FAD attivi persi, su base trimestrale;
- e) per ogni nave d'appoggio, il numero di giorni trascorsi in mare per strati di 1°, per mese e per Stato membro di bandiera.

*Articolo 13***Giornali di bordo**

Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) i giornali di pesca in formato cartaceo ed elettronico, nonché ove del caso i giornali di bordo relativi ai FAD, siano prontamente raccolti e messi a disposizione degli esperti scientifici dell'Unione;
- b) i dati relativi al compito II trasmessi alla Commissione a norma dell'articolo 50 includano le informazioni ottenute dai giornali di pesca o, se del caso, dai giornali di bordo relativi ai FAD.

*Articolo 14***Divieto spazio-temporale connesso alla protezione del novellame**

1. Le attività destinate alla cattura dei tonnidi tropicali con l'ausilio di oggetti che potrebbero incidere sulla concentrazione dei pesci, compresi i FAD, o le attività di sostegno a tali attività, sono vietate:

- a) dal 1° gennaio al 28 febbraio di ogni anno; e
- b) nella zona delimitata come segue:
  - limite settentrionale – parallelo 5° di latitudine nord,
  - limite meridionale – parallelo 4° di latitudine sud,
  - limite occidentale – meridiano 20° di longitudine ovest,
  - limite orientale – la costa africana.

2. Il divieto di cui al paragrafo 1 include:

- a) la posa in mare di oggetti galleggianti, con o senza boe;
- b) la pesca intorno, al di sotto o con l'ausilio di oggetti artificiali, comprese le navi;
- c) la pesca intorno, al di sotto o con l'ausilio di oggetti naturali;
- d) il rimorchio di oggetti galleggianti dall'interno all'esterno della zona.

3. Ogni Stato membro le cui navi praticano attività di pesca nella zona geografica oggetto del divieto spazio-temporale:

- a) adotta opportuni provvedimenti per garantire che tutte le navi battenti la sua bandiera, incluse le navi d'appoggio, impegnate in attività di pesca durante il divieto spazio-temporale di cui al paragrafo 1 del presente articolo abbiano un osservatore a bordo. Il programma di osservazione è conforme all'allegato IV del presente regolamento, fatto salvo l'articolo 73 del regolamento (CE) n. 1224/2009;
- b) entro il 30 giugno di ogni anno presenta le informazioni raccolte dagli osservatori di cui alla lettera a) alla Commissione, che le comunica all'ICCAT entro il 31 luglio;
- c) adotta misure appropriate nei confronti dei pescherecci battenti la sua bandiera che non rispettano il divieto spazio-temporale di cui al paragrafo 1;
- d) presenta alla Commissione una relazione con riguardo al rispetto del divieto spazio-temporale nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 71.

*Articolo 15***Pesca dei tonnidi tropicali in alcune acque portoghesi**

È vietato conservare a bordo qualsiasi quantitativo di tonnidi tropicali catturati con reti da circuizione a chiusura nelle acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione del Portogallo nella sottozona CIEM X a nord di 36°30' latitudine N o nelle zone COPACE a nord di 31° latitudine N e a est di 17°30' longitudine O, o praticare la pesca rivolta alla cattura di tali specie nelle suddette zone con i suddetti attrezzi. In questi casi non si applica l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013.

*Articolo 16***Identificazione di pesca INN**

Se il segretario esecutivo dell'ICCAT notifica alla Commissione una possibile violazione dell'articolo 7, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafi 1 e 2, ad opera di pescherecci dell'Unione, la Commissione ne informa senza indugio lo Stato membro di bandiera interessato. Tale Stato membro di bandiera provvede immediatamente a esaminare la situazione e, se la nave sta pescando con l'ausilio di oggetti che potrebbero incidere sulla concentrazione dei pesci, compresi i FAD, chiede alla stessa di interrompere le attività di pesca e, se necessario, di lasciare senza indugio la zona. Lo Stato membro di bandiera interessato comunica senza indugio alla Commissione i risultati della sua indagine e le misure corrispondenti adottate. La Commissione comunica a sua volta tali informazioni allo Stato costiero e al segretario esecutivo dell'ICCAT.

*CAPO II***Tonno bianco dell'Atlantico settentrionale***Articolo 17***Restrizioni sul numero di navi**

Il numero massimo di navi da cattura dell'Unione aventi come specie bersaglio il tonno bianco dell'Atlantico settentrionale nella zona della convenzione ICCAT è determinato in base alla media delle navi da cattura dell'Unione che hanno pescato attivamente tale specie come specie bersaglio nel periodo 1993-1995.

*CAPO III***Pesce spada***Sezione 1***Pesce spada dell'Atlantico***Articolo 18***Piani di gestione per il pesce spada dell'Atlantico settentrionale**

Gli Stati membri cui sia stato assegnato un contingente e le cui navi praticino la pesca del pesce spada dell'Atlantico settentrionale presentano alla Commissione i loro piani di gestione entro il 15 agosto di ogni anno. La Commissione trasmette queste informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 15 settembre di ogni anno.

*Articolo 19***Taglia minima del pesce spada dell'Atlantico settentrionale**

1. Sono vietati la pesca come specie bersaglio, la conservazione a bordo o il trasbordo, lo sbarco, il trasporto, il magazzinaggio, l'esposizione o la messa in vendita, la vendita o la commercializzazione di pesce spada di peso inferiore a 25 kg di peso vivo o, in alternativa, che non supera 125 cm di lunghezza alla forca (misurata dalla mandibola inferiore). In tali casi non si applica l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013.
2. In deroga al paragrafo 1, le catture accidentali per un massimo del 15 % di pesce spada di peso inferiore a 25 kg di peso vivo o che non supera 125 cm di lunghezza alla forca (misurata dalla mandibola inferiore) possono essere tenute a bordo, trasbordate, trasferite, sbarcate, trasportate, immagazzinate, vendute, esposte o messe in vendita.
3. La tolleranza del 15 % di cui al paragrafo 2 è calcolata sulla base del numero di pesci spada rispetto al totale delle catture di pesce spada per sbarco.

## Sezione 2

**Pesce spada del Mediterraneo***Articolo 20***Navi autorizzate alla pesca del pesce spada del Mediterraneo come specie bersaglio**

1. Gli Stati membri rilasciano autorizzazioni conformemente alle disposizioni di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne <sup>(1)</sup>, per la pesca del pesce spada del Mediterraneo.
2. Entro l'8 gennaio di ogni anno gli Stati membri trasmettono alla Commissione nel formato stabilito negli orientamenti per la presentazione dei dati e delle informazioni richiesti dall'ICCAT:
  - a) un elenco delle navi da cattura battenti la loro bandiera autorizzate alla pesca del pesce spada del Mediterraneo;
  - b) un elenco delle navi autorizzate dagli stessi alla pesca del pesce spada del Mediterraneo nel corso della pesca ricreativa.
3. La Commissione trasmette le informazioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), al segretariato dell'ICCAT entro il 15 gennaio di ogni anno.
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione, senza indugio e al massimo entro 30 giorni, ogni aggiunta, cancellazione o modifica apportata agli elenchi delle navi di cui al paragrafo 2, lettere a) e b). La Commissione trasmette, senza indugio e al massimo entro 45 giorni dalla data dell'aggiunta, cancellazione o modifica di tali elenchi, le informazioni corrispondenti al segretariato dell'ICCAT.

*Articolo 21***Catture accessorie**

Le navi da cattura dell'Unione che non figurano nell'elenco di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera a), non sono autorizzate a catturare, detenere a bordo, trasbordare, trasportare, trasformare o sbarcare un quantitativo di pesce spada superiore al 5 % delle catture totali presenti a bordo in peso e/o in numero di esemplari.

*Articolo 22***Autorizzazione di pesca speciale**

1. Le navi da cattura dell'Unione incluse nell'elenco di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera a), e che utilizzano arpioni o palangari dispongono di un'autorizzazione di pesca speciale.
2. Entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri trasmettono per via elettronica alla Commissione l'elenco delle autorizzazioni di cui al paragrafo 1 e rilasciate per l'anno precedente. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 31 luglio di ogni anno.

*Articolo 23***Periodi di divieto della pesca**

1. Il pesce spada del Mediterraneo non può essere catturato (come specie bersaglio o cattura accessoria), tenuto a bordo, trasbordato o sbarcato nei periodi dal 1° al 31 marzo e dal 1° ottobre al 30 novembre di ogni anno.
2. Gli Stati membri controllano l'efficacia del divieto e presentano alla Commissione, entro il 15 agosto di ogni anno, tutte le informazioni pertinenti sugli opportuni controlli e ispezioni da essi effettuati per garantire la conformità con il paragrafo 1. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT almeno due mesi prima della riunione annuale dell'ICCAT.

*Articolo 24***Taglia minima del pesce spada del Mediterraneo**

1. Possono essere tenuti a bordo, trasbordati, sbarcati e trasportati solo esemplari interi di pesce spada, non privati delle parti esterne, o esemplari eviscerati e senza branchie.

<sup>(1)</sup> Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

2. Sono vietati la cattura, la detenzione a bordo, il trasbordo, lo sbarco, il trasporto, il magazzinaggio, l'esposizione o la messa in vendita di pesce spada del Mediterraneo di lunghezza alla forca inferiore a 90 cm (misurata dalla mandibola inferiore) o, in alternativa, di peso inferiore a 10 kg di peso vivo o 9 kg di peso eviscerato e senza branchie, ovvero 7,5 kg di peso carcassa (senza branchie, eviscerato, con asportazione delle pinne e asportazione parziale della testa).

3. In deroga al paragrafo 2, le catture accidentali di pesce spada del Mediterraneo di dimensioni inferiori alla taglia minima di cui al suddetto paragrafo possono essere conservate a bordo, trasbordate, sbarcate, trasportate, immagazzinate, esposte per la vendita o messe in vendita se non superano il 5 % in peso o in numero di esemplari per sbarco delle catture totali di pesce spada del Mediterraneo a bordo della nave.

#### Articolo 25

##### **Specifiche tecniche degli attrezzi da pesca per le navi autorizzate alla pesca del pesce spada del Mediterraneo**

1. In deroga all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio <sup>(1)</sup>, il numero massimo di ami che possono essere utilizzati o portati a bordo dalle navi volte alla cattura del pesce spada del Mediterraneo è fissato a 2 800.

2. In aggiunta al numero massimo di cui al paragrafo 1, una seconda serie di ami armati può essere autorizzata a bordo per bordate di durata superiore a due giorni, purché siano debitamente fissati e riposti sottocoperta in modo da non poter essere immediatamente utilizzati.

3. La dimensione degli ami non può essere inferiore a 7 cm di altezza.

4. La lunghezza dei palangari pelagici non può essere superiore a 30 miglia nautiche (55,56 km).

#### Articolo 26

##### **Obblighi di comunicazione con riguardo al pesce spada del Mediterraneo**

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, le seguenti informazioni relative alle navi da cattura battenti la loro bandiera autorizzate a svolgere attività di pesca con palangari pelagici o con l'arpione volte alla cattura del pesce spada del Mediterraneo nel corso dell'anno precedente:

a) informazioni relative alla nave da cattura:

- i) nome della nave (in sua assenza, il numero di immatricolazione senza le iniziali del paese);
- ii) numero di registro della flotta dell'Unione quale definito all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2017/218 della Commissione <sup>(2)</sup>;
- iii) numero di registrazione ICCAT;

b) informazioni relative alle attività di pesca, sulla base di un campionamento o dell'intera flotta:

- i) periodo o periodi di pesca e numero totale annuo dei giorni di pesca della nave, per specie bersaglio e per zona;
- ii) zone geografiche, per rettangoli statistici ICCAT, delle attività di pesca svolte dalla nave, per specie bersaglio e per zona;
- iii) tipo di nave, per specie bersaglio e per zona;
- iv) numero di ami utilizzati dalla nave, per specie bersaglio e zona;
- v) numero di unità di palangari utilizzate dalla nave, per specie bersaglio e per zona;
- vi) lunghezza totale di tutte le unità di palangari utilizzate dalla nave, per specie bersaglio e per zona;

c) dati relativi alle catture, secondo la minore scala spazio-temporale possibile:

- i) taglia e, se possibile, classi di età delle catture;
- ii) catture e composizione delle catture per nave;
- iii) sforzo di pesca (giorni di pesca in media per nave, numero medio di ami per nave, unità di palangari medie per nave, lunghezza complessiva media dei palangari per nave).

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono presentate nel formato stabilito dall'ICCAT.

3. La Commissione trasmette le informazioni di cui al paragrafo 1 al segretariato dell'ICCAT entro il 31 luglio di ogni anno.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio, del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo e recante modifica del regolamento (CEE) n. 2847/93 e che abroga il regolamento (CE) n. 1626/94 (GU L 409 del 30.12.2006, pag. 11).

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/218 della Commissione, del 6 febbraio 2017, relativo al registro della flotta peschereccia dell'Unione (GU L 34 del 9.2.2017, pag. 9).

## CAPO IV

**Marlin azzurro e marlin bianco dell'Atlantico**

## Articolo 27

**Reimmissione in acqua di marlin azzurri e marlin bianchi catturati vivi**

1. In deroga all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013, quando il proprio contingente sta per essere esaurito, gli Stati membri provvedono affinché le navi battenti la loro bandiera reimmettano in acqua tutti i marlin azzurri (*Makaira nigricans*) e i marlin bianchi (*Tetrapturus albidus*) che sono vivi al momento di essere issati a bordo.
2. Gli Stati membri di cui al paragrafo 1 adottano le misure opportune per garantire che i marlin azzurri e i marlin bianchi siano reimmessi in acqua in modo da massimizzarne le possibilità di sopravvivenza.

## Articolo 28

**Sbarchi di marlin azzurri e marlin bianchi oltre i limiti delle possibilità di pesca**

Quando uno Stato membro ha esaurito il proprio contingente, tale Stato membro provvede affinché gli sbarchi di marlin azzurri e marlin bianchi che risultano morti al momento di essere tirati sottobordo non siano venduti o messi in commercio. Questi sbarchi non sono detratti dai limiti di cattura di detto Stato membro di cui al punto 1 della raccomandazione dell'ICCAT 2015-05, purché tale divieto sia chiaramente specificato nella relazione annuale di cui all'articolo 71 del presente regolamento.

## Articolo 29

**Pesca ricreativa del marlin azzurro e del marlin bianco**

1. Gli Stati membri le cui navi praticano la pesca ricreativa del marlin azzurro e del marlin bianco applicano un programma di osservazione scientifica sul 5 % degli sbarchi di tali specie effettuati nell'ambito di campionati di pesca.
2. Nella pesca ricreativa del marlin azzurro si applica una taglia minima di conservazione di 251 cm alla forca (misurata dalla mandibola inferiore).
3. Nella pesca ricreativa del marlin bianco si applica una taglia minima di conservazione di 168 cm alla forca (misurata dalla mandibola inferiore).
4. È vietato vendere o offrire in vendita carcasse intere o parti di carcasse di marlin azzurro o marlin bianco catturati nell'ambito della pesca ricreativa.

## CAPO V

**Squali**

## Articolo 30

**Disposizioni generali**

1. Nel corso delle attività di pesca non volte alla cattura di squali, gli squali vivi catturati accidentalmente e non utilizzati a fini alimentari o di sussistenza sono reimmessi in acqua.
2. Gli Stati membri effettuano, nei limiti del possibile, ricerche sulle specie di squali catturate nella zona della convenzione ICCAT al fine di migliorare la selettività degli attrezzi da pesca, identificare potenziali zone di crescita e prevedere eventuali zone e periodi di divieto e altre misure, secondo i casi. Tali ricerche forniscono informazioni sui principali parametri ecologici e biologici, sul ciclo di vita e sui tratti comportamentali, nonché sull'individuazione di possibili zone per l'accoppiamento, la nascita e la crescita.

## Articolo 31

**Smerigli (*Lamna nasus*)**

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di smerigli catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli smerigli catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT quando sono tirati sottobordo.

## Articolo 32

**Squali volpe occhione (*Alopias superciliosus*)**

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di squali volpe occhione catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli squali volpe occhione catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT quando sono tirati sottobordo.

## Articolo 33

**Squali mako (*Isurus oxyrinchus*)**

Gli Stati membri adottano le misure opportune per ridurre la mortalità per pesca nelle attività di pesca volte alla cattura dello squalo mako e riferiscono alla Commissione, nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 71, in merito ai progressi compiuti.

## Articolo 34

**Squali alalunga (*Carcharhinus longimanus*)**

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di squali alalunga catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli squali alalunga catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT quando sono tirati sottobordo.

## Articolo 35

**Squali martello**

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di squali martello della famiglia *Sphyrnidae* (a eccezione dello *Sphyrna tiburo*) catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli squali martello catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT quando sono tirati sottobordo.

## Articolo 36

**Squali seta (*Carcharhinus falciformis*)**

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di squali seta catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli squali seta catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT, al più tardi prima di introdurre le catture nelle stive, prestando la dovuta attenzione alla sicurezza dei membri dell'equipaggio.
3. I pescherecci dell'Unione con reti da circuizione a chiusura impegnati in attività di pesca regolamentate dall'ICCAT adottano ulteriori misure per aumentare il tasso di sopravvivenza degli squali seta catturati accidentalmente. Gli Stati membri riferiscono alla Commissione, nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 71, in merito ai progressi compiuti.

## Articolo 37

**Campionamento delle specie di squali ad opera di osservatori scientifici e altre persone autorizzate**

1. In deroga al divieto di conservare a bordo smerigli, squali volpe occhione, squali alalunga, squali martello (della famiglia *Sphyrnidae*, ad eccezione dello *Sphyrna tiburo*) e squali seta, di cui agli articoli 31, 32, 34, 35 e 36, la raccolta di campioni biologici nel corso delle operazioni di pesca commerciale da parte di osservatori scientifici o persone autorizzate dalle PCC a raccogliere campioni biologici è consentita alle seguenti condizioni:
  - a) i campioni biologici sono raccolti esclusivamente da animali che risultano morti quando viene salpato l'attrezzo;

- b) i campioni biologici sono prelevati nell'ambito di un progetto di ricerca notificato al Comitato permanente per la ricerca e le statistiche dell'ICCAT e elaborato tenendo conto delle priorità di ricerca raccomandate da tale comitato. Il progetto di ricerca dovrebbe includere un documento dettagliato che descrive l'obiettivo del progetto, le metodologie da utilizzare, il numero e il tipo di campioni da raccogliere e il tempo e l'area di campionamento;
  - c) i campioni biologici sono tenuti a bordo fino al porto di sbarco o di trasbordo; nonché
  - d) l'autorizzazione dello Stato membro di bandiera o, nel caso di navi noleggiate, della PCC noleggiatrice e dello Stato membro di bandiera, deve accompagnare tutti i campioni raccolti in conformità del presente articolo fino all'ultimo porto di sbarco. I suddetti campioni e le altre parti degli esemplari di squalo soggetti a campionamento non sono commercializzati o venduti.
2. I campioni biologici di cui al paragrafo 1 possono includere, in particolare, vertebre, tessuti, tratti riproduttivi, stomaci, campioni di pelle, valvole spirali, mascelle, pesci interi o scheletri per studi tassonomici e inventari faunistici.
3. La campagna di campionamento può avere inizio solo dopo il rilascio dell'autorizzazione da parte dello Stato membro interessato.

#### CAPO VI

### **Uccelli marini**

#### *Articolo 38*

#### **Misure di mitigazione per gli uccelli marini nella zona compresa tra 20° di latitudine sud e 25° di latitudine sud**

1. Tutti i pescherecci che operano tra 20° e 25° di latitudine sud tengono a bordo e utilizzano cavi e pali scaccia-uccelli (cavi tori) e pali tori che soddisfano i requisiti e gli orientamenti supplementari di cui all'allegato V.
2. I cavi tori sono sempre predisposti prima che i palangari vengano immersi in acqua.
3. Ove possibile, un secondo palo tori e cavo tori sono utilizzati nei momenti di elevata presenza o attività di volatili.
4. Tutte le navi tengono a bordo cavi tori di riserva pronti per un uso immediato.
5. I pescherecci con palangari dediti alla cattura del pesce spada con palangari monofilamento sono esentati dagli obblighi di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 purché siano rispettate le seguenti condizioni:
  - a) i palangari sono calati durante la notte, dove per notte si intende il periodo compreso tra il crepuscolo nautico serale e quello mattutino come specificato nell'almanacco nautico per la posizione geografica dove è praticata la pesca; e
  - b) è utilizzato un tornichetto di 60 g di peso minimo, posizionato a non più di 3 metri dall'amo, in modo da ottimizzare i livelli di immersione.

Gli Stati membri di bandiera delle navi soggette alla deroga di cui al primo comma comunicano alla Commissione i risultati scientifici derivanti dal programma di osservazione da essi effettuato su tali navi.

#### *Articolo 39*

#### **Misure di mitigazione per gli uccelli marini nella zona a sud di 25° di latitudine sud**

I pescherecci con palangari applicano almeno due delle seguenti misure di mitigazione in conformità dei requisiti e degli orientamenti supplementari di cui all'allegato V:

- a) cala notturna con illuminazione minima del ponte;
- b) cavi scaccia-uccelli (cavi tori);
- c) palangari zavorrati.

#### *Articolo 40*

#### **Obblighi di comunicazione con riguardo agli uccelli marini**

1. I pescherecci con palangari raccolgono e forniscono allo Stato membro di bandiera informazioni relative alle interazioni con gli uccelli marini, comprese le catture accidentali. Gli Stati membri comunicano queste informazioni alla Commissione entro il 30 giugno di ogni anno. La Commissione trasmette senza indugio le suddette informazioni al segretariato dell'ICCAT.
2. Gli Stati membri informano la Commissione sull'attuazione delle misure di cui agli articoli 38 e 39 e sui progressi compiuti nell'attuazione del piano d'azione dell'Unione per ridurre le catture accidentali di uccelli marini negli attrezzi da pesca.



## CAPO VII

**Tartarughe marine**

## Articolo 41

**Disposizioni generali relative alle tartarughe marine**

1. I pescherecci con reti da circuizione a chiusura evitano di accerchiare le tartarughe marine e liberano le tartarughe marine accerchiate o rimaste impigliate, anche nei FAD. Essi riferiscono in merito alle interazioni tra le reti da circuizione a chiusura o i FAD e le tartarughe marine al proprio Stato membro di bandiera.
2. I pescherecci con palangari pelagici tengono a bordo e utilizzano attrezzature che consentano di manipolare in condizioni di sicurezza, disimpigliare e reimmettere in acqua le tartarughe marine in modo da massimizzarne le possibilità di sopravvivenza.
3. I pescatori imbarcati su pescherecci con palangari pelagici utilizzano le attrezzature di cui al paragrafo 2 conformemente all'allegato VI, al fine di massimizzare le possibilità di sopravvivenza delle tartarughe marine.
4. Gli Stati membri forniscono ai suddetti pescatori su pescherecci con palangari pelagici una formazione relativa alle tecniche di manipolazione e liberazione in condizioni di sicurezza.

## Articolo 42

**Obblighi di comunicazione con riguardo alle tartarughe marine**

1. Gli Stati membri raccolgono e comunicano alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, le informazioni relative alle interazioni delle proprie navi con le tartarughe marine nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT, suddivise per tipo di attrezzo. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 31 luglio di ogni anno. Tali informazioni includono:
  - a) i tassi di cattura, le caratteristiche dell'attrezzo, le ore e i luoghi, le specie bersaglio e le condizioni in cui vengono eliminate (ossia rigettate morte o reimmesse in acqua vive);
  - b) una ripartizione delle interazioni per specie di tartaruga marina; nonché
  - c) il modo in cui sono rimaste agganciate o impigliate (anche nel caso dei FAD), il tipo di esca, la dimensione dell'amo e il tipo e le dimensioni dell'animale.
2. Gli Stati membri riferiscono alla Commissione, nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 71, in merito all'attuazione dell'articolo 41 e ad altre azioni pertinenti adottate per attuare, con riguardo alle attività di pesca regolamentate dall'ICCAT, le linee guida per ridurre la mortalità delle tartarughe marine nell'ambito delle operazioni di pesca pubblicate nel 2010 dall'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO).

## CAPO VIII

**Possibilità di pesca per il tonno rosso e il pesce spada**

## Articolo 43

**Principio generale**

In conformità dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 1380/2013, in sede di assegnazione delle possibilità di pesca per gli stock di tonno rosso e pesce spada a loro disposizione, gli Stati membri utilizzano criteri trasparenti e oggettivi, anche di tipo ambientale, sociale ed economico, e si adoperano inoltre per ripartire equamente i contingenti nazionali tra i vari segmenti di flotta tenendo particolarmente conto della pesca tradizionale e artigianale nonché per prevedere incentivi per i pescherecci dell'Unione che impiegano attrezzi da pesca selettivi o utilizzano tecniche di pesca caratterizzati da un ridotto impatto ambientale.

## TITOLO III

**MISURE DI CONTROLLO COMUNI**

## CAPO I

**Autorizzazioni**

## Articolo 44

**Registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni**

1. Gli Stati membri, conformemente alle disposizioni stabilite dal regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne <sup>(1)</sup>, rilasciano autorizzazioni a pescare, detenere a bordo, trasbordare o sbarcare specie regolamentate dall'ICCAT nella zona della convenzione ICCAT ai pescherecci di grandi dimensioni battenti la loro bandiera.

<sup>(1)</sup> Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

2. Gli Stati membri presentano alla Commissione, al momento dell'autorizzazione, gli elenchi dei pescherecci di grandi dimensioni autorizzati a norma del paragrafo 1. La Commissione trasmette immediatamente tali informazioni al segretariato dell'ICCAT per l'iscrizione nel registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni.
3. Gli Stati membri notificano alla Commissione, senza indugio e al massimo entro 30 giorni, ogni evento che richieda di apportare un'aggiunta, una cancellazione o una modifica al registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni. La Commissione, al massimo entro 45 giorni dalla data di tale evento, trasmette le suddette informazioni al segretariato dell'ICCAT.
4. I pescherecci di grandi dimensioni non figuranti nel registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni non sono autorizzati a pescare, detenere a bordo, trasbordare o sbarcare specie regolamentate dall'ICCAT provenienti dalla zona della convenzione ICCAT. In questi casi non si applica l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013.

## CAPO II

### **Nolo**

#### *Articolo 45*

#### **Ambito di applicazione**

Il presente capo si applica ai contratti di nolo, diversi dal nolo a scafo nudo, tra navi da cattura dell'Unione e quelli di PCC, quando le navi da cattura dell'Unione interessate non cambiano bandiera.

#### *Articolo 46*

#### **Disposizioni generali**

1. Le navi da cattura dell'Unione sono autorizzate a partecipare a un contratto di nolo concluso con le PCC solo se le navi noleggiate ottemperano alle seguenti condizioni:
  - a) le navi noleggiate dispongono di un'autorizzazione di pesca rilasciata dalla PCC noleggiatrice e non figurano nell'elenco ICCAT delle navi INN;
  - b) le navi noleggiate non sono autorizzate a pescare nell'ambito di più contratti di nolo contemporaneamente;
  - c) le catture delle navi noleggiate sono scaricate esclusivamente nei porti delle PCC noleggiatrici, salvo diversa disposizione del contratto di nolo; e
  - d) la società di nolo è legalmente stabilita nella PCC noleggiatrice.
2. Qualsiasi operazione di trasbordo in mare è preventivamente e debitamente autorizzata dalla PCC noleggiatrice e soddisfa il capo IV del presente titolo.

#### *Articolo 47*

#### **Notifica**

1. Al momento della stipula del contratto di nolo, lo Stato membro di bandiera notifica alla Commissione il proprio consenso al suddetto contratto.
2. Se, entro 15 giorni di calendario dalla data di trasmissione alla Commissione della notifica di cui al paragrafo 1, la Commissione non ha chiesto ulteriori informazioni, la nave noleggiata può iniziare le attività di pesca interessate.
3. Lo Stato membro di bandiera informa immediatamente la Commissione in merito alla cessazione di ciascun nolo.
4. La Commissione trasmette senza indugio le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 3 al segretariato dell'ICCAT.

## CAPO III

### **Controllo delle catture**

#### *Articolo 48*

#### **Rispetto dei contingenti e dei requisiti relativi alle taglie minime**

1. Entro il 20 agosto di ogni anno gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni sulle catture di specie regolamentate dall'ICCAT soggette a contingenti effettuate nell'anno precedente e sul rispetto delle taglie minime.

2. La Commissione trasmette queste informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 15 settembre di ogni anno.

#### Articolo 49

##### **Campionamento delle catture**

1. Il campionamento delle catture ai fini del miglioramento delle conoscenze sulla biologia delle specie ICCAT pertinenti e di una stima dei parametri necessari per la loro valutazione è effettuato conformemente al regolamento (UE) 2017/1004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup>, alla decisione di esecuzione (UE) 2016/1251 della Commissione<sup>(2)</sup>, e al «Manuale operativo per le statistiche e il campionamento dei tonnid e delle specie affini nell'oceano Atlantico» pubblicato nel 1990 dall'ICCAT.

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione con riguardo ai requisiti dettagliati relativi al campionamento delle catture di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 75, paragrafo 2.

#### Articolo 50

##### **Notifica delle catture e dello sforzo di pesca**

1. Salvo ove diversamente disposto dalla Commissione al fine di rispettare scadenze annuali fissate dall'ICCAT, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, i dati seguenti (dati relativi al compito I):

- a) informazioni sulle caratteristiche della flotta per l'anno precedente;
- b) stime dei dati annuali relativi alle catture nominali (inclusi i dati sulle catture accessorie e i rigetti) riguardanti le specie regolamentate dall'ICCAT per l'anno precedente.

2. Salvo ove diversamente disposto dalla Commissione al fine di rispettare scadenze annuali fissate dall'ICCAT, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, i dati seguenti (dati relativi al compito II) in relazione alle specie regolamentate dall'ICCAT:

- a) i dati relativi alle catture e allo sforzo di pesca dell'anno precedente, con una ripartizione spazio-temporale particolareggiata; tali dati comprendono le stime relative ai rigetti e alle reimmissioni in mare con l'indicazione dello stato dei pesci (vivi o morti);
- b) tutti i dati disponibili relativi alle catture nell'ambito della pesca ricreativa dell'anno precedente.

3. La Commissione trasmette senza indugio al segretariato dell'ICCAT le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2.

4. La Commissione può adottare atti di esecuzione con riguardo ai requisiti dettagliati per i dati relativi ai compiti I e II di cui, rispettivamente, ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 75, paragrafo 2.

#### CAPO IV

##### **Trasbordo**

#### Articolo 51

##### **Ambito di applicazione**

1. Il presente capo si applica alle seguenti operazioni di trasbordo:

- a) operazioni di trasbordo effettuate nella zona della convenzione ICCAT con riguardo a specie regolamentate dall'ICCAT e ad altre specie prelevate in associazione con tali specie; nonché
- b) operazioni di trasbordo effettuate fuori dalla zona della convenzione ICCAT con riguardo a specie regolamentate dall'ICCAT e ad altre specie catturate in associazione con tali specie nella zona della convenzione ICCAT.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) 2017/1004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2017, che istituisce un quadro dell'Unione per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca e un sostegno alla consulenza scientifica relativa alla politica comune della pesca e che abroga il regolamento (CE) n. 199/2008 del Consiglio (GU L 157 del 20.6.2017, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2016/1251 della Commissione, del 12 luglio 2016, che adotta un programma pluriennale dell'Unione per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nei settori della pesca e dell'acquacoltura per il periodo 2017-2019 (GU L 207 dell'1.8.2016, pag. 113).

2. In deroga al paragrafo 1, lettera b), il presente capo non si applica ai trasbordi in mare fuori dalla zona della convenzione ICCAT di pesce catturato nella zona della convenzione ICCAT se il trasbordo è oggetto di un programma per il trasbordo stabilito da un'altra ORGP dei tonnid.

3. Il presente capo non si applica alle navi con arpioni impegnate nel trasbordo in mare di pesce spada fresco.

#### *Articolo 52*

##### **Trasbordo in porto**

1. Tutte le operazioni di trasbordo avvengono in porti designati, ad eccezione di quelle realizzate da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni di cui agli articoli da 53 a 60.

2. Nell'effettuare i trasbordi in porto, i pescherecci dell'Unione rispettano gli obblighi di cui all'allegato VII.

3. Il presente articolo si applica fatti salvi gli articoli da 17 a 22 del regolamento (CE) n. 1224/2009 e gli articoli 4, 6, 7 e 8 del regolamento (CE) n. 1005/2008.

#### *Articolo 53*

##### **Trasbordo in mare**

Il trasbordo in mare ad opera di pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni è effettuato in conformità degli articoli da 54 a 60.

#### *Articolo 54*

##### **Registro ICCAT delle navi da trasporto**

1. Gli Stati membri, in conformità delle disposizioni di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne <sup>(1)</sup>, rilasciano autorizzazioni a ricevere trasbordi in mare da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni nella zona della convenzione ICCAT alle navi da trasporto.

2. Gli Stati membri presentano alla Commissione, al momento dell'autorizzazione, gli elenchi delle navi da trasporto autorizzate a norma del paragrafo 1. La Commissione trasmette immediatamente tali informazioni al segretariato dell'ICCAT per l'iscrizione nel registro ICCAT delle navi da trasporto.

3. Gli Stati membri di bandiera comunicano sollecitamente alla Commissione ogni aggiunta, cancellazione o modifica apportata ai loro elenchi delle navi da trasporto. La Commissione trasmette senza indugio tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.

4. La notifica di cui ai paragrafi 2 e 3 rispetta il formato e la struttura prescritti dal segretariato dell'ICCAT e contiene le seguenti informazioni:

- nome della nave, numero di registro,
- numero di registrazione ICCAT (se del caso),
- numero IMO (se del caso),
- nome precedente (se del caso),
- precedente bandiera (se del caso),
- informazioni precedenti di radiazione da altri registri (se del caso),
- indicativo internazionale di chiamata,
- tipo di nave, lunghezza, tonnellate di stazza lorda e capacità di carico,
- nome e indirizzo dell'armatore/degli armatori e dell'operatore/degli operatori,
- periodo autorizzato per il trasbordo.

5. Il trasbordo in mare di cui all'articolo 53 può essere ricevuto solo da navi da trasporto incluse nel registro ICCAT delle navi da trasporto.

<sup>(1)</sup> Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

*Articolo 55***Autorizzazione ai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni a effettuare trasbordi nella zona della convenzione ICCAT**

1. Gli Stati membri, in conformità delle disposizioni del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne <sup>(1)</sup>, rilasciano autorizzazioni a trasbordare in mare ai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni battenti la loro bandiera.
2. Gli Stati membri presentano alla Commissione, al momento dell'autorizzazione, gli elenchi dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni autorizzati a norma del paragrafo 1. La Commissione trasmette senza indugio tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.
3. Gli Stati membri di bandiera comunicano sollecitamente alla Commissione ogni aggiunta, cancellazione o modifica apportata agli elenchi nazionali dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni autorizzati a effettuare trasbordi in mare. La Commissione trasmette senza indugio tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.
4. La notifica di cui ai paragrafi 2 e 3 rispetta il formato e la struttura prescritti dal segretariato dell'ICCAT e contiene le seguenti informazioni:
  - nome della nave, numero di registro,
  - numero di registrazione ICCAT,
  - periodo autorizzato per il trasbordo in mare,
  - bandiera(e), nome(i) e numero(i) di registrazione della(e) nave(i) da trasporto autorizzata(e) a essere utilizzata(e) da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni.

*Articolo 56***Autorizzazioni preventive per trasbordi in mare**

1. I trasbordi effettuati da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni nelle acque soggette alla giurisdizione di una PCC sono soggetti all'autorizzazione preventiva da parte di tale PCC. L'originale o una copia di tale autorizzazione sono conservati a bordo della nave e messi a disposizione dell'osservatore regionale dell'ICCAT quando richiesto.
2. Ai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni non è consentito effettuare trasbordi in mare senza l'autorizzazione preventiva del rispettivo Stato membro di bandiera. L'originale o una copia della documentazione di tale autorizzazione sono conservati a bordo della nave e messi a disposizione dell'osservatore regionale dell'ICCAT quando richiesto.
3. Per ricevere le autorizzazioni preventive di cui ai paragrafi 1 e 2, il comandante o l'armatore del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni comunica, almeno 24 ore prima del trasbordo previsto, al proprio Stato membro di bandiera e alla PCC costiera le seguenti informazioni:
  - a) il nome del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni e il suo numero di registrazione nell'elenco ICCAT dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni autorizzati a effettuare trasbordi in mare;
  - b) il nome della nave da trasporto e il suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da trasporto;
  - c) il prodotto da trasbordare, ripartito per specie, se note, e se possibile per stock;
  - d) i quantitativi di specie regolamentate dall'ICCAT da trasbordare, se possibile ripartiti per stock;
  - e) i quantitativi di altre specie, catturate in associazione con specie regolamentate dall'ICCAT, da trasbordare, ripartiti in base alla specie, se nota;
  - f) data e luogo del trasbordo;
  - g) la localizzazione geografica delle catture, per specie e, se del caso, per stock, conformemente alle zone statistiche ICCAT.

*Articolo 57***Dichiarazione di trasbordo ICCAT**

1. Il comandante o l'armatore del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni, entro 15 giorni dal trasbordo, compila e trasmette al proprio Stato membro di bandiera e alla PCC costiera la dichiarazione di trasbordo ICCAT.

<sup>(1)</sup> Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

2. Il comandante della nave da trasporto ricevente, entro 24 ore dal completamento del trasbordo, compila e trasmette al segretariato dell'ICCAT, alla PCC di bandiera del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni e al proprio Stato membro di bandiera la dichiarazione di trasbordo ICCAT, unitamente al suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da trasporto.
3. Il comandante della nave da trasporto ricevente trasmette alle autorità competenti dello Stato di sbarco, almeno 48 ore prima del medesimo, la dichiarazione di trasbordo ICCAT unitamente al suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da trasporto.
4. Tutte le specie regolamentate dall'ICCAT e ogni altra specie catturata in associazione con tali specie, sbarcate o importate nella zona o nel territorio di una PCC, non trasformate o trasformate a bordo e che siano oggetto di un trasbordo in mare, sono accompagnate dalla dichiarazione di trasbordo ICCAT fino al momento in cui ha luogo la prima vendita.

#### Articolo 58

##### **Programma di osservazione regionale dell'ICCAT per il trasbordo in mare**

1. Ogni Stato membro provvede affinché tutte le navi da trasporto che effettuano trasbordi in mare abbiano a bordo un osservatore regionale dell'ICCAT conformemente al programma di osservazione regionale dell'ICCAT per il trasbordo in mare di cui all'allegato VIII.
2. Fatto salvo l'articolo 73 del regolamento (CE) n. 1224/2009, l'osservatore regionale dell'ICCAT ha il compito di verificare il rispetto delle disposizioni del presente capo e, in particolare, se i quantitativi trasbordati coincidono con le catture riportate nella dichiarazione di trasbordo ICCAT e con quelle registrate nel giornale di bordo del peschereccio.
3. È vietato iniziare o proseguire il trasbordo nella zona della convenzione ICCAT senza la presenza a bordo di un osservatore regionale dell'ICCAT, salvo in casi di forza maggiore debitamente notificati al segretariato dell'ICCAT.

#### Articolo 59

##### **Obblighi di comunicazione**

1. Lo Stato membro di bandiera dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni che hanno effettuato trasbordi e lo Stato membro di bandiera delle navi da trasporto che hanno ricevuto trasbordi nel corso dell'anno precedente trasmettono annualmente alla Commissione entro il 15 agosto di ogni anno:
  - a) i quantitativi di catture di specie regolamentate dall'ICCAT, ripartiti per specie e, se possibile, per stock, trasbordati nel corso dell'anno precedente;
  - b) i quantitativi di altre specie catturate in associazione con specie regolamentate dall'ICCAT, ripartiti in base alle specie, se note, trasbordati nel corso dell'anno precedente;
  - c) l'elenco dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni che hanno effettuato trasbordi nel corso dell'anno precedente;
  - d) una relazione esaustiva intesa a valutare il contenuto e le conclusioni delle relazioni degli osservatori regionali dell'ICCAT imbarcati sulle navi da trasporto che hanno ricevuto trasbordi da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni.
2. La Commissione trasmette le informazioni ricevute a norma del paragrafo 1 al segretariato dell'ICCAT entro il 15 settembre di ogni anno.

#### Articolo 60

##### **Coerenza dei dati comunicati**

Lo Stato membro di bandiera del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni che effettua trasbordi in mare esamina le informazioni ricevute in virtù del presente regolamento per verificare la coerenza fra le catture dichiarate, i trasbordi e gli sbarchi di ogni nave, se necessario anche in cooperazione con lo Stato di sbarco. Tale verifica è effettuata in modo tale da limitare al massimo interferenze e intralci alla nave e da evitare che sia compromessa la qualità del pesce.

## CAPO V

**Programmi di osservazione scientifica***Articolo 61***Istituzione di programmi di osservazione scientifica nazionali**

1. Gli Stati membri istituiscono programmi di osservazione scientifica nazionali che garantiscano:
  - a) una copertura minima di osservazione del 5 % dello sforzo di pesca in ciascuno dei seguenti settori: pesca con palangari pelagici, con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna;
  - b) per le navi noleggiate, in deroga alla lettera a), una copertura minima di osservazione del 10 % dello sforzo di pesca in ciascuno dei seguenti settori: pesca con palangari pelagici, con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna;
  - c) una copertura spazio-temporale rappresentativa del funzionamento della flotta che garantisca la raccolta di dati adeguati e appropriati, tenendo conto delle caratteristiche delle flotte e delle attività di pesca;
  - d) la raccolta di dati su tutti gli aspetti dell'operazione di pesca, compresa la cattura, come specificato all'articolo 63, paragrafo 1.
2. La copertura di osservazione di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), è calcolata nel modo seguente:
  - a) in numero di cale o bordate per la pesca con reti da circuizione a chiusura;
  - b) in giorni di pesca, numero di cale o bordate per la pesca con palangari pelagici; oppure
  - c) in giorni di pesca per la pesca con lenze a canna.
3. In deroga al paragrafo 1, lettera a), per le navi di lunghezza fuoritutto inferiore a 15 metri, laddove sussista un rischio straordinariamente elevato di sicurezza che escluda l'impiego di un osservatore a bordo, uno Stato membro può applicare una strategia di monitoraggio scientifico alternativa. Tale strategia alternativa garantisce una copertura comparabile a quella di cui al paragrafo 1, lettera a), e una raccolta di dati equivalente. Lo Stato membro interessato presenta i dettagli della strategia alternativa alla Commissione.
4. La Commissione sottopone i dettagli della strategia alternativa di cui al paragrafo 3 alla valutazione del comitato permanente per la ricerca e le statistiche dell'ICCAT. Prima di poter essere applicate, le strategie alternative sono soggette all'approvazione della Commissione ICCAT nell'ambito della riunione annuale dell'ICCAT.

*Articolo 62***Qualifiche degli osservatori scientifici**

Gli Stati membri garantiscono che gli osservatori abbiano seguito la formazione necessaria, siano adeguatamente qualificati e siano stati approvati prima del loro distacco. Gli osservatori presentano il seguente profilo:

- a) possiedono conoscenze ed esperienza sufficienti per individuare le specie e raccogliere informazioni sulle diverse configurazioni degli attrezzi da pesca;
- b) possiedono una conoscenza adeguata delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT;
- c) sono in grado di osservare e registrare accuratamente i dati da raccogliere nell'ambito del programma;
- d) sono in grado di raccogliere campioni biologici;
- e) non sono membri dell'equipaggio del peschereccio sotto osservazione; e
- f) non sono dipendenti di una società di pescherecci impegnata nelle attività di pesca osservate.

*Articolo 63***Responsabilità degli osservatori scientifici**

1. In particolare, gli Stati membri chiedono agli osservatori di:
  - a) registrare e comunicare informazioni sull'attività di pesca, che dovranno includere almeno i seguenti elementi:
    - i) dati concernenti il totale delle catture di specie bersaglio, delle catture accessorie e dei rigetti (inclusi squali, tartarughe marine, mammiferi marini e uccelli marini), la composizione per taglia, le condizioni in cui vengono eliminate (ossia conservate a bordo, rigettate morte, liberate vive) e i campioni biologici per gli studi sul ciclo di vita (ad esempio gonadi, otoliti, spine, squame);

- ii) informazioni sulle operazioni di pesca, tra cui la zona di cattura definita mediante latitudine e longitudine, informazioni relative allo sforzo di pesca (ad esempio, numero di cale, numero di ami ecc.) e la data di ciascuna operazione di pesca, compresi, se del caso, gli orari di inizio e di conclusione dell'attività di pesca;
  - b) osservare e registrare l'uso di misure di mitigazione delle catture accessorie e altre informazioni pertinenti;
  - c) presentare eventuali proposte che reputano appropriate per migliorare l'efficienza delle misure di conservazione e il monitoraggio scientifico.
2. Gli Stati membri garantiscono il ricorso a protocolli affidabili per la raccolta dei dati che includano, se necessario, l'uso della fotografia o di videocamere.
3. I comandanti delle navi garantiscono un accesso adeguato alla nave e alle sue operazioni affinché gli osservatori possano svolgere i suoi compiti in modo efficace.

#### *Articolo 64*

### **Trasmissione delle informazioni raccolte**

Entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri trasmettono alla Commissione le informazioni raccolte nell'ambito dei rispettivi programmi nazionali di osservatori scientifici. La Commissione trasmette queste informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 31 luglio di ogni anno.

#### *CAPO VI*

### **Controllo dei pescherecci di paesi terzi nei porti degli Stati membri**

#### *Articolo 65*

### **Obblighi di comunicazione con riguardo ai porti designati e ai punti di contatto**

1. Gli Stati membri che intendono concedere l'accesso ai propri porti alle navi di paesi terzi che detengono a bordo specie regolamentate dall'ICCAT o prodotti della pesca ottenuti da tali specie che non sono stati precedentemente sbarcati o trasbordati in un porto:
- a) designano i porti a cui i pescherecci dei paesi terzi possono chiedere l'entrata a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1005/2008;
  - b) designano un punto di contatto per la ricezione della notifica preventiva a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1005/2008;
  - c) designano un punto di contatto ai fini di trasmissione dei rapporti di ispezione in porto a norma dell'articolo 66 del presente regolamento.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le eventuali modifiche dell'elenco dei porti designati e dei punti di contatto almeno 30 giorni prima che esse prendano effetto. La Commissione comunica tali informazioni al segretariato dell'ICCAT almeno 14 giorni prima che tali modifiche prendano effetto.

#### *Articolo 66*

### **Obblighi di comunicazione con riguardo alle ispezioni in porto**

1. Lo Stato membro che esegue l'ispezione trasmette alla Commissione copia del rapporto di ispezione in porto di cui all'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1005/2008 entro 10 giorni dalla data di completamento dell'ispezione. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT entro 14 giorni dalla data di completamento dell'ispezione.
2. Se il rapporto di ispezione in porto non può essere trasmesso entro il periodo di 10 giorni di cui al paragrafo 1, lo Stato membro che effettua l'ispezione comunica alla Commissione entro tale termine i motivi del ritardo e la data in cui il rapporto sarà presentato.
3. Se le informazioni raccolte nel corso dell'ispezione contengono motivi per ritenere che una nave di un paese terzo abbia commesso un'infrazione alle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT, si applica l'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1005/2008.



## CAPO VII

**Esecuzione***Articolo 67***Presunte infrazioni notificate dagli Stati membri**

1. Oltre a quanto previsto dall'articolo 48, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1005/2008, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, almeno 140 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT, ogni informazione documentata che indichi una possibile inosservanza, da parte delle PCC, delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT. La Commissione esamina tali informazioni e, se necessario, le trasmette al segretariato dell'ICCAT almeno 120 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT.

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione l'elenco delle navi da cattura di lunghezza fuoritutto pari o superiore a 12 metri, delle navi officina, dei rimorchiatori, delle navi impegnate in operazioni di trasbordo e delle navi di appoggio che si presume abbiano svolto pesca INN nella zona della convenzione ICCAT durante l'anno in corso e quello precedente, accompagnato dai documenti giustificativi relativi alla presunta pesca INN. Il suddetto elenco è presentato almeno 140 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT. La Commissione esamina tali informazioni e, se sufficientemente documentate, le trasmette al segretariato dell'ICCAT almeno 120 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT ai fini dell'elaborazione di un progetto di elenco INN dell'ICCAT.

*Articolo 68***Progetto di elenco INN dell'ICCAT**

Gli Stati membri sorvegliano attentamente le navi incluse nel progetto di elenco INN dell'ICCAT diffuso dal segretario esecutivo dell'ICCAT al fine di determinare le attività e gli eventuali cambiamenti di nome, di bandiera o di armatore registrato di tali navi.

*Articolo 69***Presunte inadempienze notificate dal segretario esecutivo dell'ICCAT**

1. Nel caso in cui riceva dal segretariato esecutivo dell'ICCAT informazioni relative a una presunta inadempienza da parte di uno Stato membro, la Commissione trasmette, senza indugio, tali informazioni allo Stato membro interessato.

2. Lo Stato membro interessato informa la Commissione, al più tardi 45 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT, sull'esito delle indagini eventualmente realizzate con riguardo a presunte inadempienze e sulle eventuali misure adottate per ovviarvi. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato esecutivo dell'ICCAT almeno 30 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT.

*Articolo 70***Presunte violazioni notificate da una PCC**

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto per la ricezione dei rapporti di ispezione in porto trasmessi dalle PCC.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le eventuali modifiche del punto di contatto di cui al paragrafo 1 almeno 30 giorni prima che esse prendano effetto. La Commissione inoltra tali informazioni al segretariato dell'ICCAT almeno 14 giorni prima che le modifiche prendano effetto.

3. Se il punto di contatto designato da uno Stato membro riceve da una PCC un rapporto di ispezione in porto che fornisca la prova che un peschereccio battente bandiera di tale Stato membro ha commesso una violazione delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT, lo Stato membro indaga tempestivamente sulla violazione e informa la Commissione, entro 160 giorni dalla ricezione di tale rapporto di ispezione in porto, sullo stato dell'indagine e sulle azioni di esecuzione eventualmente adottate.

4. Se lo Stato membro non è in grado di rispettare il termine di cui al paragrafo 3, esso comunica alla Commissione i motivi del ritardo e quando sarà presentata la relazione sullo stato dell'indagine.

5. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT entro 180 giorni dalla ricezione del rapporto di ispezione in porto e include nella relazione annuale di cui all'articolo 71 le informazioni relative allo stato delle indagini e alle eventuali misure di esecuzione adottate dallo Stato membro di bandiera.

## TITOLO IV

## DISPOSIZIONI FINALI

## Articolo 71

**Relazione annuale**

1. Entro il 20 agosto di ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione annuale per l'anno civile precedente, con informazioni sulla pesca, la ricerca, le statistiche, la gestione, le attività di ispezione e di contrasto alla pesca INN e ogni altra informazione supplementare, a seconda del caso.
2. La relazione annuale comprende informazioni sui provvedimenti adottati per limitare le catture accessorie e ridurre i rigetti, nonché su eventuali attività di ricerca in tale settore.
3. La Commissione raccoglie le informazioni ricevute a norma dei paragrafi 1 e 2 e le trasmette senza indugio al segretariato dell'ICCAT.
4. La Commissione può adottare atti di esecuzione con riguardo ai requisiti dettagliati relativi al formato della relazione annuale di cui al presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 75, paragrafo 2.

## Articolo 72

**Riservatezza**

I dati raccolti e scambiati nel quadro del presente regolamento sono trattati in conformità delle norme applicabili in materia di riservatezza di cui agli articoli 112 e 113 del regolamento (CE) n. 1224/2009.

## Articolo 73

**Procedure di modifica**

1. Ove necessario per attuare nel diritto dell'Unione le modifiche alle vigenti raccomandazioni dell'ICCAT che diventano vincolanti per l'Unione, e nella misura in cui le modifiche al diritto dell'Unione non vadano oltre quanto indicato dalle raccomandazioni dell'ICCAT, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 74 al fine di modificare:
  - a) gli allegati da II a VIII;
  - b) i termini di cui all'articolo 7, paragrafo 1, all'articolo 8, all'articolo 9, paragrafo 1, all'articolo 10, paragrafo 2, all'articolo 14, paragrafi 1 e 3, all'articolo 18, all'articolo 20, paragrafi 2, 3 e 4, all'articolo 22, paragrafo 2, all'articolo 23, paragrafi 1 e 2, all'articolo 26, paragrafi 1 e 3, all'articolo 40, paragrafo 1, all'articolo 42, paragrafo 1, all'articolo 44, paragrafo 3, all'articolo 47, paragrafo 2, all'articolo 48, paragrafi 1 e 2, all'articolo 50, paragrafi 1 e 2, all'articolo 56, paragrafo 3, all'articolo 57, paragrafi 1, 2 e 3, all'articolo 59, paragrafi 1 e 2, all'articolo 64, all'articolo 65, paragrafo 2, all'articolo 66, paragrafi 1 e 2, all'articolo 67, paragrafi 1 e 2, all'articolo 69, paragrafo 2, all'articolo 70, paragrafi 2, 3 e 5, e all'articolo 71, paragrafo 1;
  - c) la zona di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera b);
  - d) le taglie minime di cui all'articolo 19, paragrafi 1 e 2, all'articolo 24, paragrafo 2, e all'articolo 29, paragrafi 2 e 3;
  - e) i limiti di tolleranza di cui all'articolo 19, paragrafi 2 e 3, all'articolo 21 e all'articolo 24, paragrafo 3;
  - f) le specifiche tecniche di ami e palangari di cui all'articolo 25 e all'articolo 38, paragrafo 5, lettera b);
  - g) il programma di osservazione scientifica di cui all'articolo 29, paragrafo 1, e all'articolo 61, paragrafo 1, lettere a) e b);
  - h) il tipo di informazioni e di dati di cui all'articolo 11, paragrafi 1, 2 e 3, all'articolo 12, all'articolo 20, paragrafo 2, all'articolo 26, paragrafo 1, all'articolo 42, paragrafo 1, all'articolo 50, paragrafi 1 e 2, all'articolo 54, paragrafo 4, all'articolo 55, paragrafo 4, all'articolo 56, paragrafo 3, e all'articolo 59, paragrafo 1;
  - i) il numero massimo di boe strumentali di cui all'articolo 9, paragrafo 4.
2. Qualsiasi modifica adottata ai sensi del paragrafo 1 è limitata alla rigorosa attuazione di modifiche della raccomandazione dell'ICCAT in questione nel diritto dell'Unione.

## Articolo 74

**Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 73 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 3 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 73 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 73 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### Articolo 75

##### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la pesca e l'acquacoltura istituito dall'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1380/2013. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### Articolo 76

##### Modifiche del regolamento (CE) n. 1936/2001

Gli articoli 4, 5, 6, 6 bis, 7, 8 bis, 8 ter, 8 quater, 9, 9 bis e dal 10 al 19 del regolamento (CE) n. 1936/2001 sono soppressi.

#### Articolo 77

##### Modifiche del regolamento (CE) n. 1984/2003

Il regolamento (CE) n. 1984/2003 è così modificato:

- a) all'articolo 3, sono aggiunte le lettere seguenti:
  - «g) pescherecci di grandi dimensioni: pescherecci di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 20 metri;
  - h) pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni: pescherecci con palangari pelagici di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 24 metri;»;
- b) all'articolo 4, paragrafo 2, è aggiunta la lettera seguente:
  - «c) ove l'attività di pesca sia stata effettuata da un peschereccio di grandi dimensioni, è accettato solo se tale peschereccio figura nel registro ICCAT delle navi.»;
- c) all'articolo 5, paragrafo 2, è aggiunta la lettera seguente:
  - «c) ove l'attività di pesca sia stata effettuata da un peschereccio di grandi dimensioni, è convalidato solo se tale peschereccio figura nel registro ICCAT delle navi.»;
- d) al capo 2 è aggiunta la sezione seguente:

«Sezione 4

##### **Requisiti per gli Stati membri con riguardo ai prodotti trasbordati nella zona della convenzione ICCAT**

##### Articolo 7 bis

##### Documenti statistici e comunicazioni

1. Al momento della convalida dei documenti statistici, lo Stato membro di bandiera dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni garantisce che i trasbordi corrispondano alle catture dichiarate da ciascun peschereccio.

2. Lo Stato membro di bandiera dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni convalida i documenti statistici per il pesce trasbordato dopo aver accertato che il trasbordo è stato effettuato a norma degli articoli da 51 a 58 del regolamento (UE) 2017/2107 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). Tale conferma è fondata sulle informazioni ottenute attraverso il programma regionale di osservazione dell'ICCAT per il trasbordo in mare.

3. Gli Stati membri esigono che le specie oggetto di programmi di documentazione statistica catturate da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni nella zona della convenzione ICCAT, se importate nella loro zona o nel loro territorio, siano accompagnate da documenti statistici convalidati per le navi iscritte nell'elenco ICCAT dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni autorizzati a effettuare trasbordi in mare nonché da una copia della dichiarazione di trasbordo ICCAT.

(\*) Regolamento (UE) 2017/2107 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce le misure di gestione, di conservazione e di controllo applicabili nella zona della convenzione della Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidati dell'Atlantico (ICCAT) e che modifica i regolamenti del Consiglio (CE) n. 1936/2001, (CE) n. 1984/2003 e (CE) n. 520/2007 (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 1).».

#### *Articolo 78*

#### **Modifiche del regolamento (CE) n. 520/2007**

L'articolo 4, paragrafo 1, titolo II, e gli allegati II, III e IV del regolamento (CE) n. 520/2007 sono soppressi.

#### *Articolo 79*

#### **Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 15 novembre 2017

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

A. TAJANI

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

M. MAASIKAS

## ALLEGATO I

## SPECIE REGOLAMENTATE DALL'ICCAT

Famiglia	Nome latino	Nome italiano
<i>Scombridae</i>	<i>Acanthocybium solandri</i>	Maccarello striato
	<i>Allothunnus fallai</i>	Tonnina
	<i>Auxis rochei</i>	Tombarello
	<i>Auxis thazard</i>	Tombarello
	<i>Euthynnus alletteratus</i>	Tonnetto alletterato
	<i>Gasterochisma melampus</i>	Palamita squamosa
	<i>Katsuwonus pelamis</i>	Tonnetto striato
	<i>Orcynopsis unicolor</i>	Palamita bianca
	<i>Sarda sarda</i>	Palamita/tonnetto
	<i>Scomberomorus brasiliensis</i>	Maccarello reale maculato
	<i>Scomberomorus cavalla</i>	Maccarello reale
	<i>Scomberomorus maculatus</i>	Maccarello reale maculato
	<i>Scomberomorus regalis</i>	Maccarello reale atlantico
	<i>Scomberomorus tritor</i>	Maccarello reale di Guinea
	<i>Thunnus alalunga</i>	Tonno bianco
	<i>Thunnus albacares</i>	Tonno albacora
	<i>Thunnus atlanticus</i>	Tonno pinnanera
	<i>Thunnus maccoyii</i>	Tonno rosso del sud
	<i>Thunnus obesus</i>	Tonno obeso
	<i>Thunnus thynnus</i>	Tonno rosso
<i>Istiophoridae</i>	<i>Istiophorus albicans</i>	Pesce vela atlantico
	<i>Makaira indica</i>	Marlin nero
	<i>Makaira nigricans</i>	Marlin azzurro
	<i>Tetrapturus albidus</i>	Marlin bianco
	<i>Tetrapturus belone</i>	Aguglia imperiale mediterranea
	<i>Tetrapturus georgii</i>	Aguglia imperiale
	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	Aguglia imperiale
<i>Xiphiidae</i>	<i>Xiphias gladius</i>	Pesce spada
<i>Alopiidae</i>	<i>Alopias superciliosus</i>	Squalo volpe occhione
<i>Carcharhinidae</i>	<i>Carcharhinus falciformis</i>	Squalo seta
	<i>Carcharhinus longimanus</i>	Squalo alalunga
	<i>Prionace glauca</i>	Verdesca

Famiglia	Nome latino	Nome italiano
<i>Lamnidae</i>	<i>Isurus oxyrinchus</i>	Squalo mako
	<i>Lamna nasus</i>	Smeriglio
<i>Sphyrnidae</i>	<i>Sphyrna</i> spp.	Squali martello
<i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	Lampuga

## ALLEGATO II

**ORIENTAMENTI PER LA PREPARAZIONE DEI PIANI DI GESTIONE DEL DISPOSITIVO DI CONCENTRAZIONE DEL PESCE (FAD)**

Il piano di gestione dei FAD per le flotte di pescherecci con reti da circuizione a chiusura e lenze a canna di PCC deve includere quanto segue:

## 1. Descrizione

- a) Tipi di FAD: AFAD = ancorati; DFAD = derivanti
- b) Tipo di segnalatore/boa
- c) Numero massimo di FAD per rete a circuizione a chiusura e per tipo di FAD
- d) Distanza minima tra AFAD
- e) Riduzione delle catture accessorie accidentali e politica d'uso
- f) Esame dell'interazione con altri tipi di attrezzi
- g) Dichiarazione o politica in materia di «proprietà dei FAD»

## 2. Disposizioni istituzionali

- a) Responsabilità istituzionali per il piano di gestione dei FAD
- b) Procedure di domanda per l'approvazione della posa di FAD
- c) Obblighi dei comandanti e degli armatori per quanto riguarda la posa e l'uso di FAD
- d) Politica di sostituzione dei FAD
- e) Obblighi di comunicazione supplementari oltre a quelli previsti dal presente regolamento
- f) Politica di risoluzione dei conflitti con riguardo ai FAD
- g) Dettagli relativi alle zone o ai periodi di divieto, ad esempio acque territoriali, rotte di navigazione, prossimità alla pesca artigianale ecc.

## 3. Specifiche e requisiti di costruzione dei FAD

- a) Caratteristiche costruttive dei FAD (descrizione)
- b) Requisiti in materia di illuminazione
- c) Riflettori radar
- d) Distanza di visibilità
- e) Contrassegni e identificatore dei FAD
- f) Contrassegni e identificatore delle radioboie (requisito di numeri di serie)
- g) Contrassegni e identificatore delle boie con ecoscandaglio (requisito di numeri di serie)
- h) Ricetrasmittitori satellitari
- i) Ricerche condotte sui FAD biodegradabili
- j) Prevenzione della perdita o dell'abbandono dei FAD
- k) Gestione del recupero dei FAD

## 4. Periodo di validità del piano di gestione dei FAD

## 5. Strumenti di monitoraggio e analisi dell'attuazione del piano di gestione dei FAD

---

## ELENCO DEI FAD IMPIEGATI SU BASE TRIMESTRALE

Identificatore del FAD		Tipi di FAD e di attrezzature elettroniche		Caratteristiche costruttive dei FAD				Osservazione
Contrassegno del FAD	Identificatore del segnalatore associato	Tipo di FAD	Tipo di segnalatore e/o di dispositivi elettronici associati	Parte galleggiante del FAD		Struttura sottomarina sospesa del FAD		
				Dimensioni	Materiali	Dimensioni	Materiali	
( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )	( <sup>2</sup> )	( <sup>3</sup> )	( <sup>4</sup> )	( <sup>5</sup> )	( <sup>4</sup> )	( <sup>6</sup> )	( <sup>7</sup> )
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...

(<sup>1</sup>) Se il contrassegno del FAD e l'identificatore del segnalatore associato sono assenti o illeggibili, menzionarlo e fornire tutte le informazioni disponibili atte a consentire l'identificazione del proprietario del FAD.

(<sup>2</sup>) FAD ancorato, FAD derivante naturale o FAD derivante artificiale.

(<sup>3</sup>) Ad esempio GPS, sonda ecc. Se al FAD non è associato alcun dispositivo elettronico, indicare tale assenza.

(<sup>4</sup>) Ad esempio lunghezza, larghezza, altezza, profondità, dimensione delle maglie ecc.

(<sup>5</sup>) Indicare il materiale della struttura e del rivestimento e se è biodegradabile.

(<sup>6</sup>) Ad esempio reti, corde, foglie di palma ecc. e indicare se il materiale è impigliante e/o biodegradabile.

(<sup>7</sup>) In questa sezione devono figurare le specifiche relative all'illuminazione, i riflettori radar e le distanze di visibilità.



## ALLEGATO IV

**REQUISITI DEL PROGRAMMA DI OSSERVAZIONE APPLICABILI ALLE NAVI CHE PESCANO TONNIDI TROPICALI NELLE ZONE GEOGRAFICHE OGGETTO DEL DIVIETO SPAZIO-TEMPORALE**

1. Per svolgere i loro compiti gli osservatori devono possedere le seguenti qualifiche:
  - un'esperienza sufficiente per identificare le specie ittiche e gli attrezzi da pesca,
  - una conoscenza adeguata delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT, attestata da un certificato rilasciato dallo Stato membro e basato sugli orientamenti dell'ICCAT in materia di formazione,
  - la capacità di compiere un lavoro accurato di osservazione, registrando i relativi risultati,
  - una conoscenza adeguata della lingua dello Stato di bandiera della nave sottoposta ad osservazione.
2. Gli osservatori non sono membri dell'equipaggio del peschereccio sottoposto ad osservazione e:
  - a) sono cittadini di una delle PCC;
  - b) sono in grado di svolgere i compiti di cui al punto 3;
  - c) non hanno attuali interessi finanziari o di altro tipo nella pesca dei tonnidi tropicali.

## Compiti degli osservatori

3. Gli osservatori svolgono, in particolare, i seguenti compiti:
  - a) controllano che i pescherecci rispettino le pertinenti misure di conservazione e di gestione adottate dalla Commissione ICCAT.  
In particolare, essi:
    - i) registrano le attività di pesca e riferiscono al riguardo;
    - ii) osservano le catture ed effettuano una stima delle medesime, verificando i dati registrati nel giornale di bordo;
    - iii) avvistano e prendono nota delle navi operanti in violazione delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT;
    - iv) verificano la posizione della nave impegnata in attività di cattura;
    - v) svolgono mansioni scientifiche, quali la raccolta di dati nell'ambito del compito II, eventualmente richieste dall'ICCAT, basate sulle direttive del comitato permanente per la ricerca e le statistiche dell'ICCAT;
  - b) comunicano senza indugio, tenendo debitamente conto della sicurezza dell'osservatore, ogni attività di pesca associata a FAD effettuata dalla nave nella zona e nel periodo di cui all'articolo 11;
  - c) redigono rapporti generali sulla base delle informazioni raccolte in conformità del presente punto 3 e offrono al comandante la possibilità di inserirvi informazioni pertinenti.
4. Gli osservatori considerano riservate tutte le informazioni relative alle operazioni di pesca e di trasbordo effettuate dai pescherecci e accettano per iscritto che questo obbligo costituisce una condizione per la loro nomina ad osservatori.
5. Gli osservatori soddisfano i requisiti stabiliti dalle leggi e dai regolamenti dello Stato membro di bandiera che esercita la propria giurisdizione sulla nave a cui sono assegnati.
6. Gli osservatori rispettano la gerarchia e le norme generali di condotta che si applicano a tutto il personale di bordo, purché tali norme non interferiscano con i doveri degli osservatori previsti dal programma di cui trattasi e con gli obblighi di cui al punto 7.

## Obblighi dello Stato membro di bandiera

7. Le responsabilità degli Stati membri di bandiera dei pescherecci e dei loro comandanti nei confronti degli osservatori includono, in particolare, i seguenti elementi:
  - a) gli osservatori devono poter avvicinare il personale di bordo e accedere agli attrezzi e agli equipaggiamenti;

- b) su richiesta, gli osservatori devono inoltre poter accedere alle seguenti attrezzature, se presenti a bordo delle navi cui sono stati assegnati, al fine di agevolare l'esercizio delle funzioni di cui al punto 3:
    - i) strumenti per la navigazione via satellite;
    - ii) schermi radar, quando in uso;
    - iii) mezzi di comunicazione elettronici;
  - c) gli osservatori beneficiano di condizioni equivalenti a quelle degli ufficiali in materia di vitto, alloggio e adeguate strutture sanitarie;
  - d) gli osservatori dispongono di uno spazio adeguato sul ponte o nella timoneria per l'espletamento delle funzioni amministrative, nonché in coperta per poter svolgere i loro compiti di osservatori; e
  - e) lo Stato membro di bandiera vigila a che i comandanti, gli equipaggi e gli armatori non ostacolino, minaccino, influenzino, corrompano o tentino di corrompere gli osservatori nell'esercizio delle loro funzioni né interferiscano nel loro operato.
-

## ALLEGATO V

## NORME TECNICHE MINIME PER LE MISURE DI MITIGAZIONE

Misura di mitigazione	Descrizione	Specifiche
Cala notturna con illuminazione minima del ponte	Non si effettuano cale tra il crepuscolo nautico mattutino e quello serale. L'illuminazione del ponte deve essere ridotta al minimo.	Gli orari esatti del crepuscolo nautico serale e mattutino sono indicati nelle tabelle dell'almanacco nautico per le pertinenti latitudini, ore locali e date. L'illuminazione minima del ponte dovrebbe essere conforme alle norme minime di sicurezza e di navigazione.
Cavi scaccia-uccelli (cavi tori)	I cavi scaccia-uccelli vengono posizionati durante la cala dei palangari per tenere gli uccelli lontani dalle lenze secondarie.	<p>Per le navi di lunghezza pari o superiore a 35 metri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— posizionare almeno un cavo scaccia-uccelli. Ove possibile, le navi sono incoraggiate a utilizzare un secondo palo e cavo scaccia-uccelli ogniquale volta gli uccelli marini siano in gran numero o in intensa attività; i due cavi dovrebbero essere posizionati simultaneamente, uno su ogni lato della lenza che viene calata,</li> <li>— l'estensione aerea dei cavi scaccia-uccelli deve essere pari o superiore a 100 m,</li> <li>— devono essere utilizzate bandierine lunghe di lunghezza sufficiente a raggiungere la superficie del mare in condizioni calme,</li> <li>— tali bandierine devono essere posizionate a intervalli non superiori a 5 m.</li> </ul> <p>Per le navi di lunghezza inferiore a 35 m:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— posizionare almeno un cavo scaccia-uccelli,</li> <li>— l'estensione aerea dei cavi deve essere pari o superiore a 75 m,</li> <li>— devono essere utilizzate bandierine lunghe e/o corte (ma di lunghezza superiore a 1 metro), disposte ai seguenti intervalli: <ul style="list-style-type: none"> <li>— corte: intervalli non superiori a 2 m,</li> <li>— lunghe: intervalli non superiori a 5 m per i primi 55 m di cavo scaccia-uccelli.</li> </ul> </li> </ul> <p>Ulteriori orientamenti sulla configurazione e le modalità d'uso dei cavi scaccia-uccelli figurano negli orientamenti supplementari relativi alla configurazione e alle modalità d'uso dei cavi tori riportati in appresso.</p>
Palangari zavorrati	Prima della cala, i braccioli devono essere zavorrati.	<p>Pesi di un totale superiore a 45 g fissati a 1 m dall'amo; oppure</p> <p>pesi di un totale superiore a 60 g fissati a 3,5 m dall'amo; oppure</p> <p>pesi di un totale superiore a 98 g fissati a 4 m dall'amo.</p>

**ORIENTAMENTI SUPPLEMENTARI RELATIVI ALLA CONFIGURAZIONE E ALLE MODALITÀ D'USO DEI CAVI TORI****Preambolo**

Le norme tecniche minime per l'uso dei cavi tori figurano nella tabella precedente. I presenti orientamenti supplementari servono a coadiuvare la preparazione e l'attuazione di norme sui cavi tori da utilizzare con i pescherecci con palangari. Nonostante i presenti orientamenti siano relativamente espliciti, si incoraggia a sperimentare per migliorare l'efficacia dei cavi, nel rispetto dei requisiti della suddetta tabella. Gli orientamenti tengono conto di variabili di tipo ambientale e operativo, quali le condizioni atmosferiche, la velocità di posa e le dimensioni della nave, che incidono sulla configurazione dei cavi e sulla loro efficacia nel proteggere le esche dagli uccelli. L'uso e la configurazione dei cavi possono variare per tenere conto di tali variabili, purché la loro efficacia non ne sia diminuita. È previsto un miglioramento continuo dei cavi, che in futuro comporterà, di conseguenza, una revisione dei presenti orientamenti.

**Configurazione dei cavi tori**

1. Un idoneo dispositivo trainato sulla sezione del cavo immersa in acqua può migliorarne l'estensione aerea.
2. La sezione del cavo al di sopra dell'acqua deve essere sufficientemente leggera da renderne i movimenti imprevedibili, in modo che gli uccelli non vi si abituino, e sufficientemente pesante per evitare che il cavo sia deviato dal vento.
3. Idealmente il cavo dovrebbe essere attaccato alla nave con un robusto tornichetto cilindrico per evitare che si aggrovigli.
4. Le bandierine dovrebbero essere di un materiale brillante, che produca effetti vivaci e imprevedibili (ad esempio, una corda fine e solida avvolta in una guaina rossa di poliuretano) ed essere appese a un solido tornichetto a tre bracci (sempre per evitare che si impiglino) attaccato al cavo.
5. Ciascuna bandierina dovrebbe essere costituita da due o più strisce.
6. Ciascuna coppia di bandierine dovrebbe essere staccabile mediante un gancio per rendere più efficace lo stivaggio del cavo.

**Modalità d'uso dei cavi tori**

1. Il cavo dovrebbe essere sospeso a un palo fissato sulla nave. Il palo dovrebbe essere sistemato il più in alto possibile in modo che i cavi proteggano le esche a una buona distanza a poppa della nave e non si impiglino negli attrezzi. Maggiore l'altezza del palo, migliore la protezione delle esche. Ad esempio, un'altezza di circa 7 metri dal livello dell'acqua garantisce circa 100 metri di protezione delle esche.
2. Se le navi utilizzano un solo cavo, esso dovrebbe essere fissato sopravvento rispetto alle esche immerse. Se gli ami innescati sono calati all'esterno della scia, il punto di attacco alla nave del cavo tori dovrebbe situarsi a vari metri di distanza, sul lato della nave dove sono calate le esche. Se le navi utilizzano due cavi tori, gli ami innescati dovrebbero essere posizionati nella zona delimitata dai due cavi tori.
3. È consigliato l'uso di più cavi poiché ciò permette una maggiore protezione delle esche dagli uccelli.
4. Poiché esiste il rischio che i cavi si trancino o si impiglino, dovrebbero essere tenuti a bordo cavi tori di riserva per sostituire quelli danneggiati e per garantire il proseguimento ininterrotto delle operazioni di pesca. È possibile integrare nel cavo tori punti di rottura per ridurre al minimo i problemi di sicurezza e operativi nel caso in cui un galleggiante del palangaro dovesse aggrovigliarsi o impigliarsi alla parte immersa del cavo tori.
5. Qualora i pescatori utilizzino un dispositivo per il lancio delle esche (BCM), devono garantire il coordinamento del dispositivo con i cavi tori accertandosi che un BCM lanci le esche al di sotto dello spazio protetto dai cavi. Qualora si usi un BCM (singolo o multiplo) che consenta il lancio delle esche a babordo e a tribordo, si dovrebbero usare due cavi tori.
6. Se le lenze secondarie vengono lanciate a mano, i pescatori dovrebbero far sì che gli ami innescati e le sezioni di lenza arrotolate siano lanciate al di sotto dello spazio protetto dai cavi, evitando la turbolenza dell'elica che potrebbe rallentare la velocità d'immersione.
7. I pescatori sono incoraggiati a montare verricelli manuali, elettrici o idraulici per facilitare la posa e il recupero dei cavi tori.

## ALLEGATO VI

**REQUISITI DETTAGLIATI RELATIVI ALLA REIMMISSIONE IN MARE DELLE TARTARUGHE MARINE**

Con riguardo alle pratiche di manipolazione sicura:

- i) Per estrarre dall'acqua e portare a bordo le tartarughe marine rimaste agganciate o impigliate in un attrezzo da pesca occorre utilizzare una cesta o un retino adeguati. In nessun caso la tartaruga marina deve essere estratta dall'acqua utilizzando la lenza a cui è rimasta agganciata o impigliata. Se la tartaruga marina non può essere estratta dall'acqua in condizioni di sicurezza, l'equipaggio dovrebbe tagliare la lenza il più vicino possibile all'amo, senza infliggere altri danni inutili alla tartaruga marina.
- ii) Nei casi in cui siano prese a bordo tartarughe marine rimaste imprigionate o impigliate, gli operatori della nave o l'equipaggio valutano le loro condizioni prima di liberarle. Tali tartarughe marine con difficoltà di movimento o che non rispondono agli stimoli devono essere tenute a bordo nella misura del possibile e assistite in modo da massimizzarne le possibilità di sopravvivenza prima di liberarle. Tali pratiche sono descritte con maggiori dettagli negli orientamenti della FAO intesi a ridurre la mortalità delle tartarughe marine nelle operazioni di pesca.
- iii) Nella misura del possibile, le tartarughe marine coinvolte in operazioni di pesca o nei programmi nazionali di osservazione (ad esempio attività di marcatura) devono essere manipolate conformemente agli orientamenti della FAO intesi a ridurre la mortalità delle tartarughe marine nelle operazioni di pesca.

Con riguardo all'uso di taglialenze:

- i) I pescherecci con palangari tengono a bordo taglialenze e li utilizzano quando non sia possibile liberare una tartaruga marina da un amo senza ferirla.
- ii) Gli altri tipi di imbarcazioni che utilizzano attrezzi in cui le tartarughe marine possono rimanere impigliate tengono a bordo taglialenze e utilizzano tali strumenti per rimuovere gli attrezzi in modo sicuro e liberare le tartarughe marine.

Con riguardo all'uso di dispositivi per la rimozione degli ami:

- i) I pescherecci con palangari tengono a bordo dispositivi per la rimozione degli ami per estrarre in modo efficace gli ami dalle tartarughe marine.
- ii) Quando un amo viene inghiottito non si deve tentare di estrarlo. Occorre invece tagliare la lenza il più vicino possibile all'amo senza infliggere altri danni inutili alla tartaruga marina.

---

## ALLEGATO VII

**TRASBORDO IN PORTO**

1. Il trasbordo in porto da parte di navi dell'Unione, o in porti dell'Unione, di tonnid e specie affini e di altre specie catturate in associazione con tali specie nella zona della convenzione ICCAT rispetta le seguenti procedure.

## Obblighi di notifica

2. Peschereccio
  - 2.1 Almeno 48 ore prima delle operazioni di trasbordo, il comandante del peschereccio deve notificare alle autorità dello Stato di approdo il nome della nave da trasporto e la data/ora del trasbordo.
  - 2.2 Il comandante di un peschereccio comunica al proprio Stato membro di bandiera, al momento del trasbordo, le seguenti informazioni:
    - i quantitativi di tonnid e specie affini da trasbordare, se possibile suddivisi per stock,
    - i quantitativi di altre specie catturate in associazione con tonnid e specie affini da trasbordare, suddivisi per specie ove questa sia nota,
    - la data e il luogo del trasbordo,
    - il nome, il numero di immatricolazione e la bandiera della nave da trasporto ricevente, nonché
    - la posizione geografica delle catture per specie e, se del caso, per stock, in base alle zone statistiche dell'ICCAT.
  - 2.3 Il comandante del peschereccio interessato compila e trasmette al proprio Stato membro di bandiera la dichiarazione di trasbordo ICCAT e, se del caso, il suo numero di iscrizione nel registro ICCAT dei pescherecci non oltre 15 giorni dopo il trasbordo.
3. Nave ricevente
  - 3.1 Almeno 24 ore prima dell'inizio nonché al termine del trasbordo, il comandante della nave da trasporto ricevente informa le autorità dello Stato di approdo in merito ai quantitativi di tonnid e specie affini trasbordati sulla sua nave ed entro 24 ore compila e trasmette alle autorità competenti la dichiarazione di trasbordo ICCAT.
  - 3.2 Il comandante della nave da trasporto ricevente compila e trasmette, almeno 48 ore prima dello sbarco, una dichiarazione di trasbordo ICCAT alle autorità competenti dello Stato di sbarco.

## Cooperazione tra Stato di approdo e Stato di sbarco

4. Lo Stato di approdo e lo Stato di sbarco di cui ai punti precedenti esaminano le informazioni ricevute a norma delle disposizioni del presente allegato, se necessario anche in cooperazione con la PCC di bandiera del peschereccio, per verificare la coerenza fra le catture dichiarate, i trasbordi e gli sbarchi di ogni nave. Tale verifica è realizzata in modo da arrecare il minor disagio possibile e limitare al massimo eventuali interferenze con le attività della nave e senza compromettere la qualità del pesce.

## Relazioni

5. Ciascuno Stato membro di bandiera del peschereccio include nella sua relazione annuale all'ICCAT le informazioni sui trasbordi effettuati dalle proprie navi.

---

## ALLEGATO VIII

**PROGRAMMA DI OSSERVAZIONE REGIONALE ICCAT PER LE OPERAZIONI DI TRASBORDO IN MARE**

1. Gli Stati membri esigono che le navi da trasporto incluse nel registro ICCAT delle navi autorizzate a ricevere trasbordi nella zona della convenzione ICCAT e che effettuano trasbordi in mare tengano a bordo un osservatore regionale dell'ICCAT durante ciascuna operazione di trasbordo nella zona della convenzione ICCAT.
2. Gli osservatori sono designati dall'ICCAT e devono essere imbarcati sulle navi da trasporto autorizzate a ricevere trasbordi nella zona convenzione ICCAT da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni battenti bandiera delle PCC che attuano il programma di osservazione regionale dell'ICCAT.

## Designazione degli osservatori

3. Per svolgere i loro compiti gli osservatori designati devono possedere le seguenti qualifiche:
  - una comprovata capacità di identificare le specie regolamentate dall'ICCAT e gli attrezzi da pesca, con una spiccata preferenza per le persone in possesso di un'esperienza in qualità di osservatori sui pescherecci con palangari pelagici,
  - una conoscenza adeguata delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT,
  - la capacità di compiere un lavoro accurato di osservazione, registrando i relativi risultati,
  - una conoscenza adeguata della lingua dello Stato di bandiera della nave sottoposta ad osservazione.

## Obblighi dell'osservatore

4. Gli osservatori devono ottemperare ai seguenti obblighi:
  - a) aver completato la formazione tecnica prescritta dagli orientamenti stabiliti dall'ICCAT;
  - b) non avere la nazionalità o la cittadinanza dello Stato di bandiera della nave da trasporto ricevente;
  - c) essere in grado di svolgere le mansioni di cui al punto 5;
  - d) essere iscritti nell'elenco degli osservatori tenuto dall'ICCAT;
  - e) non essere membri dell'equipaggio del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni o della nave da trasporto o dipendenti della società del precitato peschereccio o della precitata nave.
5. L'osservatore verifica il rispetto delle pertinenti misure di conservazione e di gestione adottate dall'ICCAT da parte del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni e della nave da trasporto. L'osservatore svolge in particolare le mansioni di seguito indicate.
  - 5.1 Visitare il peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni che intende effettuare un trasbordo verso una nave da trasporto, tenendo conto delle considerazioni espresse al punto 9, per procedere alle seguenti operazioni prima che il trasbordo venga effettuato:
    - a) controllare la validità dell'autorizzazione o della licenza del peschereccio per la cattura di tonnidi e specie affini e altre specie catturate in associazione con tali specie nella zona della convenzione ICCAT;
    - b) esaminare le autorizzazioni preventive del peschereccio a effettuare trasbordi in mare rilasciate dalla PCC di bandiera e, se del caso, dallo Stato costiero;
    - c) controllare e registrare il quantitativo totale delle catture a bordo per specie e, se possibile, per stock e i quantitativi da trasbordare sulla nave da trasporto;
    - d) accertare il funzionamento del sistema di controllo dei pescherecci via satellite (SCP) ed esaminare il giornale di bordo, verificando se possibile i dati;
    - e) verificare se alcune delle catture a bordo provengono da trasferimenti da altre navi e controllare la documentazione relativa a tali trasferimenti;
    - f) nel caso in cui vengano segnalate eventuali violazioni in cui è coinvolto il peschereccio, comunicarle immediatamente al comandante della nave da trasporto (tenendo in debito conto eventuali considerazioni di sicurezza) e alla società che attua il programma di osservazione, che le trasmette immediatamente alle autorità della PCC di bandiera del peschereccio; nonché
    - g) registrare gli esiti di questi compiti svolti sul peschereccio nel rapporto dell'osservatore.

5.2 Osservare le attività della nave da trasporto e:

- a) registrare le attività di trasbordo e riferire al riguardo;
- b) verificare la posizione della nave impegnata in attività di trasbordo;
- c) osservare e stimare i quantitativi di tonnidi e specie affini trasbordati, ripartiti per specie, se nota, e se possibile per stock;
- d) osservare e stimare i quantitativi di altre specie catturate in associazione con tonnidi e specie affini, suddivisi per specie, se note;
- e) verificare e registrare il nome del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni interessato e il suo numero di registrazione ICCAT;
- f) verificare i dati contenuti nella dichiarazione di trasbordo, ove possibile anche attraverso il confronto con il giornale di bordo del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni;
- g) certificare i dati contenuti nella dichiarazione di trasbordo;
- h) controfirmare la dichiarazione di trasbordo; e
- i) osservare e stimare i quantitativi di prodotto, per specie, scaricati nel porto in cui l'osservatore è sbarcato per verificare la coerenza con i quantitativi ricevuti nel corso delle operazioni di trasbordo in mare.

5.3 L'osservatore provvede inoltre a:

- a) stilare un rapporto giornaliero delle attività di trasbordo della nave da trasporto;
  - b) redigere rapporti generali sulla base delle informazioni raccolte in conformità dei propri compiti di osservazione e offrire al comandante la possibilità di inserirvi informazioni pertinenti;
  - c) presentare al segretariato dell'ICCAT i rapporti generali di cui al punto b) entro 20 giorni dal termine del periodo di osservazione;
  - d) svolgere qualsiasi altra funzione stabilita dall'ICCAT.
6. Gli osservatori considerano riservate tutte le informazioni relative alle operazioni di pesca effettuate dai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni e dai loro proprietari e accettano per iscritto che quest'obbligo costituisce una condizione per la loro nomina ad osservatori.
7. Gli osservatori soddisfano i requisiti stabiliti dalle leggi e dai regolamenti dello Stato membro di bandiera e, se del caso, dello Stato costiero, che esercita la propria giurisdizione sulla nave a cui sono assegnati.
8. Gli osservatori rispettano la gerarchia e le norme generali di condotta che si applicano a tutto il personale di bordo, purché tali norme non interferiscano con i doveri degli osservatori previsti dal programma di cui trattasi e con gli obblighi del personale di bordo di cui al punto 9.

Responsabilità degli Stati di bandiera delle navi da trasporto

9. Le condizioni di attuazione del programma di osservazione regionale per quanto concerne gli Stati di bandiera delle navi da trasporto e i loro comandanti comprendono, in particolare, quanto segue:
- a) gli osservatori devono poter avvicinare il personale di bordo e accedere alla documentazione pertinente, agli attrezzi e agli equipaggiamenti;
  - b) su richiesta, gli osservatori devono inoltre poter accedere alle seguenti attrezzature, se presenti a bordo delle navi cui sono stati assegnati, al fine di agevolare l'esercizio delle funzioni di cui al punto 5:
    - i) strumenti per la navigazione via satellite;
    - ii) schermi radar, quando in uso;
    - iii) mezzi di comunicazione elettronici; nonché
    - iv) bilancia utilizzata per la pesatura dei prodotti trasbordati;
  - c) gli osservatori devono beneficiare di condizioni equivalenti a quelle degli ufficiali in materia di vitto, alloggio e adeguate strutture sanitarie;
  - d) gli osservatori devono disporre di uno spazio adeguato sul ponte o nella timoneria per l'espletamento delle funzioni amministrative, nonché in coperta per poter svolgere i loro compiti di osservazione;



- e) all'osservatore è consentito di determinare la posizione e il metodo più vantaggiosi per osservare le operazioni di trasbordo ed effettuare una stima delle specie/degli stock e dei quantitativi trasbordati. A tal riguardo, il comandante della nave da trasporto, prestando la dovuta attenzione alla sicurezza e ai problemi pratici, asseconda le esigenze dell'osservatore, inclusi, se richiesto, lo spostamento temporaneo dei prodotti sul ponte della nave da trasporto perché possano essere ispezionati dall'osservatore e la concessione di un tempo sufficiente per consentire agli osservatori di svolgere le loro mansioni. Le osservazioni devono essere condotte in modo da ridurre al minimo le interferenze ed evitare di compromettere la qualità dei prodotti trasbordati;
- f) alla luce di quanto disposto al punto 10, il comandante della nave da trasporto provvede affinché all'osservatore sia fornita tutta l'assistenza necessaria per garantire la sicurezza del trasporto tra la nave da trasporto e il peschereccio se le condizioni meteorologiche e di altro genere consentono tale scambio; e
- g) gli Stati di bandiera vigilano a che i comandanti, gli equipaggi e gli armatori non ostacolino, minaccino, influenzino, corrompano o tentino di corrompere gli osservatori nell'esercizio delle loro funzioni né interferiscano nel loro operato.

#### Responsabilità dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni durante i trasbordi

- 10. Agli osservatori è consentito visitare il peschereccio, se le condizioni meteorologiche e di altro genere lo consentono, nonché avvicinare il personale e accedere a tutta la documentazione pertinente e alle zone della nave necessarie per svolgere i loro compiti di cui al punto 5. Il comandante del peschereccio provvede affinché all'osservatore sia fornita tutta l'assistenza necessaria per garantire la sicurezza del trasporto tra la nave da trasporto e il peschereccio. Nel caso in cui le condizioni presentino un rischio inaccettabile per il benessere dell'osservatore e non permettano di visitare il peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni prima dell'inizio delle operazioni di trasbordo, tali operazioni possono essere comunque effettuate.

#### Canone per l'osservatore

- 11. I costi di attuazione del programma di cui trattasi sono finanziati dalla PCC di bandiera del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni che intende effettuare operazioni di trasbordo. Tale canone è calcolato sulla base dei costi complessivi del programma. Il pagamento del canone è effettuato su un conto speciale del segretariato dell'ICCAT e il segretariato dell'ICCAT gestisce il conto per l'attuazione del programma.
  - 12. Nessun peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni è ammesso a partecipare al programma di trasbordo in mare fino a quando non sia stato pagato il canone di cui al punto 11.
-

# DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 novembre 2017

**che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri**

(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 <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza, e pertanto di fiducia dei passeggeri, grazie alle norme di sicurezza comuni di cui alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, nonché condizioni di parità, è opportuno migliorare l'applicazione di tale direttiva. La direttiva 2009/45/CE dovrebbe applicarsi soltanto alle navi e unità veloci da passeggeri per le quali sono state concepite le norme di sicurezza di tale direttiva. Diversi tipi specifici di navi dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione di tale direttiva, e in particolare le imbarcazioni di servizio (tender), le navi a vela e le navi che trasportano, per esempio negli impianti off-shore, personale qualificato non impiegato a bordo per i servizi della nave.
- (2) Le imbarcazioni di servizio trasportate da una nave sono utilizzate per trasportare passeggeri dalle navi da passeggeri direttamente alla terraferma e viceversa, percorrendo la rotta più sicura e breve. Non sono idonee ad effettuare altri tipi di servizi, come le escursioni turistiche costiere, e non dovrebbero essere utilizzate a tal fine. Le escursioni di questo tipo dovrebbero essere effettuate da imbarcazioni che soddisfano i requisiti applicabili alle navi da passeggeri dello Stato costiero, come previsto tra l'altro dalle linee guida dell'IMO (MSC.1/Circ. 1417 sulle Linee guida per le imbarcazioni di servizio delle navi da passeggeri). Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero promuovere discussioni in seno all'IMO nell'ottica di rivedere le linee guida per aumentare la sicurezza. La Commissione dovrebbe valutare la necessità di rendere le linee guida obbligatorie.
- (3) La direttiva 2009/45/CE esclude dal proprio ambito di applicazione le navi da passeggeri senza mezzi di propulsione meccanica. Le navi a vela non dovrebbero essere certificate a norma di tale direttiva ove la loro propulsione meccanica sia intesa esclusivamente come propulsione ausiliaria e di emergenza. La Commissione dovrebbe pertanto valutare la necessità di definire prescrizioni comuni europee per questa categoria di navi da passeggeri entro il 2020.
- (4) Gli impianti off-shore sono serviti da navi che trasportano personale industriale. Tale personale è tenuto a superare con profitto un corso di formazione obbligatoria in materia di sicurezza e a soddisfare determinati criteri obbligatori di idoneità medica. Esso dovrebbe pertanto essere soggetto a norme di sicurezza diverse e specifiche che esulano dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero sostenere attivamente i lavori dell'IMO in corso nell'ambito delle norme di sicurezza per le navi off-shore, a seguito della risoluzione MSC.418(97) dell'IMO.

<sup>(1)</sup> GU C 34 del 2.2.2017, pag. 167.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

<sup>(3)</sup> Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GUL 163 del 25.6.2009, pag. 1).

- (5) Il programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT) ha dimostrato che non tutti gli Stati membri certificano le navi in alluminio ai sensi della direttiva 2009/45/CE. Ciò comporta una situazione di disparità che compromette l'obiettivo di realizzare un elevato livello comune di sicurezza per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali nell'Unione. Per evitare un'applicazione non uniforme dovuta a diverse interpretazioni della definizione di alluminio come materiale equivalente e l'applicabilità delle corrispondenti norme in materia di sicurezza antincendio, risultante in diverse interpretazioni dell'ambito di applicazione della direttiva, è opportuno chiarire la definizione di «materiale equivalente» nella direttiva 2009/45/CE. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a optare per misure più rigorose di prevenzione degli incendi conformemente alle disposizioni della presente direttiva relative ai requisiti supplementari di sicurezza.
- (6) Un numero significativo di navi da passeggeri costruite in lega di alluminio fornisce frequenti e costanti collegamenti marittimi tra porti diversi all'interno di uno Stato membro. Poiché l'osservanza dei requisiti della presente direttiva comporterebbe gravi conseguenze per tali operazioni di trasporto e per le correlate condizioni socioeconomiche, nonché per le implicazioni di ordine finanziario e tecnico per le navi esistenti e nuove, tali Stati membri dovrebbero avere, per un periodo di tempo limitato, la possibilità di applicare il diritto nazionale a tali navi da passeggeri, assicurando nel contempo il mantenimento di un adeguato livello di sicurezza.
- (7) Nell'ottica di una maggiore chiarezza e coerenza giuridica e, pertanto, di un livello di sicurezza più elevato, è opportuno aggiornare alcune definizioni e alcuni riferimenti ed allinearli ulteriormente alle relative norme internazionali o dell'Unione. In tale contesto si dovrebbe prestare particolare attenzione a non modificare l'attuale ambito di applicazione della direttiva 2009/45/CE. In particolare, la definizione di nave tradizionale dovrebbe essere meglio allineata alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, mantenendo nel contempo gli attuali criteri dell'anno di costruzione e del tipo di materiale. Le definizioni di imbarcazione da diporto o unità veloce da diporto dovrebbero essere più adeguatamente allineate alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (convenzione SOLAS del 1974).
- (8) Tenuto conto del principio di proporzionalità, le prescrizioni attuali derivanti dalla convenzione SOLAS del 1974 si sono rivelate difficili da adattare alle piccole navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri. Inoltre le navi di piccole dimensioni sono costruite principalmente in materiali diversi dall'acciaio. Pertanto solo un numero molto limitato di tali navi è stato certificato ai sensi della direttiva 2009/45/CE. In assenza di problematiche specifiche in materia di sicurezza e di norme adeguate previste dalla direttiva 2009/45/CE, le navi di lunghezza inferiore a 24 metri dovrebbero pertanto essere escluse dall'ambito di applicazione di tale direttiva ed essere soggette a norme di sicurezza specifiche stabilite dagli Stati membri, che sono nelle condizioni più favorevoli per valutare le limitazioni locali alla navigazione di tali navi in termini di distanza dalla costa o dal porto e di condizioni meteorologiche. Nello stabilire tali norme, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione gli orientamenti che saranno pubblicati dalla Commissione. Tali orientamenti dovrebbero tenere conto di tutti gli accordi e le convenzioni internazionali dell'IMO, se del caso, ed evitare di introdurre prescrizioni supplementari che vadano oltre le norme internazionali in vigore. La Commissione è invitata ad adottare tali orientamenti quanto prima possibile.
- (9) Per semplificare ulteriormente le definizioni dei tratti di mare di cui alla direttiva 2009/45/CE e ridurre al minimo il carico sugli Stati membri, è opportuno sopprimere i criteri ridondanti o inadeguati. Ai fini della definizione dei tratti di mare in cui possono operare le navi delle classi C e D è opportuno semplificare l'attuale definizione sopprimendo i criteri «ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio» e «distanza dal luogo di rifugio», mantenendo nel contempo il livello di sicurezza. L'adeguatezza di una particolare fascia costiera come luogo di rifugio è un parametro dinamico che può essere valutato caso per caso solo dagli Stati membri. Se del caso, le eventuali restrizioni operative per una determinata nave relative alla sua distanza da un luogo di rifugio dovrebbero essere indicate nel certificato di sicurezza per navi da passeggeri.
- (10) Per via delle specifiche caratteristiche geografiche e meteorologiche della Grecia e del grande numero di isole di tale paese che devono essere collegate regolarmente e frequentemente, sia tra di loro che con la terraferma, nonché del numero elevato di possibili collegamenti marittimi che ne deriva, è opportuno consentire alla Grecia di derogare all'obbligo di stabilire tratti di mare e di classificare invece le navi da passeggeri secondo la specifica rotta marittima in cui operano, pur mantenendo gli stessi criteri per le classi di navi da passeggeri e le stesse norme di sicurezza.
- (11) Per evitare le conseguenze negative non intenzionali delle attuali disposizioni secondo cui le navi mercantili convertite non possono essere considerate navi da passeggeri nuove, è opportuno precisare che le norme di conversione si applicano non soltanto alle navi da passeggeri esistenti ma a tutte le navi.

<sup>(1)</sup> 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).

- (12) Poiché, secondo la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, uno Stato di approdo può ispezionare una nave da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri battente una bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, se adibita a viaggi nazionali, le disposizioni specifiche dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2009/45/CE sono ridondanti e dovrebbero essere soppresse.
- (13) Viste le differenze di approccio tra i requisiti di stabilità in condizioni di avaria previsti dalla convenzione SOLAS del 1974 e i requisiti specifici di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri dell'Unione di cui alla direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, è opportuno valutare la necessità della direttiva 2003/25/CE e il suo valore aggiunto verificando se detti requisiti della convenzione SOLAS del 1974 assicurino lo stesso livello di sicurezza.
- (14) Per aumentare la trasparenza e facilitare la notifica da parte degli Stati membri di esenzioni, equivalenze e misure di sicurezza supplementari, la Commissione dovrebbe creare e mantenere una banca dati che includa le misure notificate sia sotto forma di progetto che una volta adottate. Le misure adottate dovrebbero essere rese accessibili al pubblico.
- (15) In considerazione dei cambiamenti introdotti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), è opportuno modificare di conseguenza le competenze conferite alla Commissione per l'attuazione della direttiva 2009/45/CE. Gli atti di esecuzione dovrebbero essere adottati a norma del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>.
- (16) Al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e dell'esperienza acquisita e aumentare la trasparenza, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla non applicazione, per gli scopi della presente direttiva, di modifiche degli strumenti internazionali, se necessario, e l'aggiornamento delle specifiche tecniche. 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. 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.
- (17) Poiché i riferimenti specifici dell'articolo 14 all'attività avviata dall'IMO sono divenuti obsoleti, tale articolo dovrebbe essere soppresso. Tuttavia, gli obiettivi generali dell'azione internazionale per il miglioramento della sicurezza delle navi da passeggeri e la creazione di condizioni di parità rimangono pertinenti e dovrebbero essere perseguiti, in conformità con i trattati. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero adoperarsi nel quadro dell'IMO per rivedere e migliorare le regole della convenzione SOLAS del 1974.
- (18) È importante che le eventuali sanzioni previste dagli Stati membri siano applicate correttamente e siano efficaci, proporzionate e dissuasive.
- (19) In considerazione del ciclo di monitoraggio completo delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), è opportuno che la Commissione valuti l'attuazione della direttiva 2009/45/CE entro il 21 dicembre 2026 e presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in proposito. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni che sono necessarie per tale valutazione.
- (20) Al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare e privi di porti marittimi e di navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della presente direttiva. Ciò significa che, fintantoché tali condizioni sono soddisfatte, essi non hanno l'obbligo di recepire la presente direttiva.
- (21) L'elemento umano è una componente fondamentale della sicurezza delle navi e delle procedure ad essa relative. Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza è necessario tenere conto del legame tra sicurezza, condizioni di vita e di lavoro a bordo e formazione, compresa la formazione alle operazioni transfrontaliere di soccorso e di emergenza in linea con le prescrizioni internazionali. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero pertanto svolgere un ruolo proattivo a livello internazionale per monitorare e migliorare la dimensione sociale dei marittimi a bordo delle navi.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GUL 131 del 28.5.2009, pag. 57).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (GUL 123 del 17.5.2003, pag. 22).

<sup>(3)</sup> 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 (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (22) Per agevolare il processo di attuazione, l'EMSA dovrebbe assistere la Commissione e gli Stati membri in conformità con le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (23) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/45/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Modifiche della direttiva 2009/45/CE

La direttiva 2009/45/CE è così modificata:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) “convenzioni internazionali”: le seguenti convenzioni, inclusi i rispettivi protocolli e relative modifiche, nella versione aggiornata:

i) convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (convenzione SOLAS del 1974); e

ii) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) “codice sulla stabilità a nave integra”: il “codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti IMO” contenuto nella risoluzione A.749(18) dell'assemblea dell'IMO del 4 novembre 1993, o il “codice internazionale sulla stabilità a nave integra” del 2008 di cui alla risoluzione MSC.267(85) dell'IMO, del 4 dicembre 2008, nelle versioni aggiornate;»;

c) alla lettera g), il punto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 1.4.38 del codice per le unità veloci del 2000, è inferiore a 20 nodi;»;

d) la lettera m) è sostituita dalla seguente:

«m) “altezza di prora”: l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;»;

e) alla lettera q), il primo comma è sostituito dal seguente:

«q) “tratto di mare”: un tratto di mare o una rotta marittima definiti a norma dell'articolo 4;»;

f) la lettera r) è sostituita dalla seguente:

«r) “area portuale”: area diversa da un tratto di mare definito dagli Stati membri su cui esercitano la giurisdizione, stabilita conformemente all'articolo 4, che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un estuario o un'area protetta affine;»;

g) la lettera s) è soppressa;

h) la lettera u) è sostituita dalla seguente:

«u) “Stato di approdo”: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave o un'unità battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro effettua viaggi nazionali;»;

i) la lettera v) è sostituita dalla seguente:

«v) “organismo riconosciuto”: un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(\*)</sup>;

<sup>(\*)</sup> 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).»;

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

j) la lettera y) è sostituita dalla seguente:

«y) “persona a mobilità ridotta”: le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, le persone con disabilità, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;»;

k) sono aggiunte le lettere seguenti:

«z) “nave a vela”: una nave a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica come propulsione ausiliaria e di emergenza;

za) “materiale equivalente”: leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile che, per le sue proprietà intrinseche o grazie alla sua coibentazione, al termine della prevista prova standard del fuoco possiede caratteristiche strutturali e di resistenza al fuoco equivalenti a quelle dell'acciaio;

zb) “prova standard del fuoco”: prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo conformemente al metodo di prova specificato nel codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010, di cui alla risoluzione MSC.307(88) dell'TMO, del 3 dicembre 2010, nella versione aggiornata;

zc) “nave tradizionale”: qualsiasi tipo di nave da passeggeri storica progettata prima del 1965 e le relative repliche costruite principalmente con i materiali originali, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e le competenze marittime tradizionali, identificabili insieme come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;

zd) “unità da diporto o unità veloce da diporto”: un'unità che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;

ze) “imbarcazione di servizio” (tender): un'imbarcazione in dotazione alla nave che è utilizzata per trasferire più di dodici passeggeri da una nave da passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;

zf) “nave di servizio off-shore”: una nave utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività della nave;

zg) “unità veloce di servizio off-shore”: un'unità utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività dell'unità;

zh) “riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità”: uno qualsiasi dei seguenti:

— qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente le dimensioni di una nave, ad esempio l'allungamento mediante l'aggiunta di un nuovo corpo centrale,

— qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente la capacità di trasporto di passeggeri di una nave, ad esempio la trasformazione di un ponte per autoveicoli in alloggio passeggeri,

— qualsiasi variazione che aumenti sostanzialmente la vita di esercizio di una nave, ad esempio il rinnovo dell'alloggio passeggeri su un intero ponte,

— qualsiasi conversione di qualsiasi tipo di nave in una nave da passeggeri.»;

2) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

### **Ambito di applicazione**

1. La presente direttiva si applica alle navi ed unità da passeggeri seguenti, indipendentemente dalla loro bandiera, se adibite a viaggi nazionali:

a) alle navi da passeggeri nuove ed esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri;

b) alle unità veloci da passeggeri.

Ciascuno Stato membro, in quanto Stato di approdo, provvede affinché le navi e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva, prima di poter essere adibite a viaggi nazionali in tale Stato membro.

2. La presente direttiva non si applica:

a) alle navi da passeggeri che sono:

i) navi da guerra e da trasporto truppe;

ii) unità a vela;

- iii) unità senza mezzi di propulsione meccanica;
  - iv) unità costruite in materiale non metallico o equivalente non contemplate dalle norme relative alle unità veloci (HSC) [risoluzione MSC 36(63) o MSC.97(73)] o ai natanti a sustentazione dinamica (DSC) [risoluzione A.373 (X)];
  - v) navi in legno di costruzione primitiva;
  - vi) navi tradizionali;
  - vii) unità da diporto;
  - viii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali;
  - ix) unità di servizio off-shore; o
  - x) imbarcazioni di servizio;
- b) alle unità veloci da passeggeri che sono:
- i) unità da guerra e da trasporto truppe;
  - ii) unità da diporto;
  - iii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali; o
  - iv) unità di servizio off-shore.

3. Gli Stati membri privi di porti marittimi e che non hanno navi o unità da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.

Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga comunicano alla Commissione, al più tardi il 21 dicembre 2019, se le condizioni sono soddisfatte e, successivamente, informano la Commissione con cadenza annuale di ogni eventuale ulteriore modifica. Tali Stati membri non possono autorizzare navi o unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera fino a quando non abbiano recepito e attuato la presente direttiva.»

3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

#### **Categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri**

1. I tratti di mare sono suddivisi nelle seguenti categorie:

«tratto A»	tratto di mare al di fuori dei tratti B, C e D;
«tratto B»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma che si trova al di fuori dei tratti C e D;
«tratto C»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma al di fuori del tratto di mare D, se presente. Inoltre, la probabilità di un'onda significativa di altezza superiore a 2,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva;
«tratto D»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea. Inoltre, la probabilità di un'onda significativa di altezza superiore a 1,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva.

2. Ciascuno Stato membro:

- a) elabora e, ove necessario, aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione;
- b) determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla propria linea di costa;
- c) pubblica tale elenco in una banca dati pubblica accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima;
- d) notifica alla Commissione dove si trovano tali informazioni e la informa quando sono apportate modifiche all'elenco.

3. In deroga all'obbligo di elaborare un elenco dei tratti di mare, la Grecia può elaborare e, ove necessario, aggiorna un elenco di rotte che copra le rotte in Grecia, usando i corrispondenti criteri per le categorie di cui al paragrafo 1.

4. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui possono operare:

«classe A»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti A, B, C e D;
«classe B»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti B, C e D;
«classe C»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti C e D;
«classe D»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nel tratto D.

5. Per le unità veloci da passeggeri si applicano le categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11, del codice per le unità veloci del 1994 o nel capitolo 1, paragrafi 1.4.12 e 1.4.13, del codice per le unità veloci del 2000.»;

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Ciascuno Stato membro, in quanto Stato di approdo, riconosce il certificato di sicurezza per unità veloci e l'autorizzazione all'esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, oppure il certificato di sicurezza per navi da passeggeri di cui all'articolo 13 rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.»;

b) il paragrafo 3 è soppresso;

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli equipaggiamenti marittimi conformi ai requisiti stabiliti in applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) sono considerati conformi ai requisiti della presente direttiva.

(\*) Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146).»;

5) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario e degli impianti elettrici e automatici sono conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto o da norme equivalenti applicate da un'amministrazione a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*);

(\*) Direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47).»;

ii) la lettera c) è soppressa;



- b) al paragrafo 2, lettera b),
- il punto ii) è soppresso;
  - il punto iii) è sostituito dal seguente:
    - «iii) in deroga al punto i), le navi da passeggeri nuove di classe D sono esentate dall'osservanza del requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;»;
- c) il paragrafo 3 è così modificato:
- i) le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:
    - «c) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D soddisfano i pertinenti requisiti specifici di cui alla presente direttiva, nonché le norme dell'amministrazione dello Stato di bandiera per le materie non soggette ai suddetti requisiti; tali norme devono garantire un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dai capitoli II-1 e II-2 dell'allegato I, pur tenendo conto delle specifiche condizioni operative locali dei tratti di mare in cui le navi di tali classi sono autorizzate a operare; prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D possano essere adibite a viaggi nazionali regolari in uno Stato di approdo, l'amministrazione dello Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dello Stato di approdo sulle norme in questione;
    - d) ove uno Stato membro ritenga irragionevoli le norme imposte dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c) del presente paragrafo, ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione adotta atti di esecuzione che contengono la decisione sulla ragionevolezza di tali norme. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.»;
  - ii) le lettere e) ed f) sono soppresse;
- d) il paragrafo 4 è così modificato:
- i) alla lettera a), il terzo trattino è sostituito dal seguente:
    - «— siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (codice DSC) di cui alla risoluzione A.373(10) dell'IMO, nella versione aggiornata;»;
  - ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:
    - «c) i processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative apparecchiature devono essere conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto o a norme equivalenti applicate da un'amministrazione a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE.»;
- e) sono aggiunti i paragrafi seguenti:
- «5. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità e le conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove stabiliti al paragrafo 2, lettera a); le trasformazioni apportate a una nave al solo scopo di adeguarla a uno standard che assicuri una maggiore capacità di sopravvivenza superiore non sono considerate cambiamenti di grande entità.
6. Le navi costruite in materiale equivalente prima del 20 dicembre 2017 si conformano ai requisiti della presente direttiva entro il 22 dicembre 2025.
7. A titolo di deroga dalla presente direttiva, uno Stato membro con più di 60 navi da passeggeri costruite in lega di alluminio battenti la sua bandiera al 20 dicembre 2017, può esentare dalle disposizioni della presente direttiva le seguenti navi da passeggeri per i seguenti periodi:
- a) le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio dopo il 20 dicembre 2017 per un periodo di 10 anni a decorrere da tale data; e
  - b) le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio prima del 20 dicembre 2017 per un periodo di 12 anni a decorrere da tale data;
- purché tali navi operino esclusivamente tra porti dello Stato membro interessato.

Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga lo notificano alla Commissione al più tardi il 21 dicembre 2019 e informano la Commissione del relativo contenuto. Gli Stati membri comunicano altresì alla Commissione ogni eventuale cambiamento successivo. La Commissione informa gli altri Stati membri in conformità dell'articolo 9, paragrafo 4.»;

6) l'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe C la cui chiglia sia stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE.»;

b) il paragrafo 2 è soppresso;

7) l'articolo 8 è così modificato:

a) al paragrafo 3, il secondo comma è soppresso;

b) il paragrafo 4 è soppresso;

8) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Uno Stato membro può adottare, secondo la procedura di cui al paragrafo 4, misure che consentono equivalenze a taluni requisiti specifici della presente direttiva, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto i suddetti requisiti.»;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Lo Stato membro che si avvale dei diritti accordati dai paragrafi 1, 2 o 3 si attiene alle disposizioni di cui ai commi dal secondo al settimo del presente paragrafo.

Lo Stato membro notifica alla Commissione le misure che intende adottare, e include, con tale notifica, le precisazioni sufficienti a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato.

Se, entro sei mesi dalla notifica la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione che le misure proposte non sono giustificate, detto Stato membro è tenuto a modificarle o a non adottarle. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

Le misure adottate sono specificate nella pertinente legislazione nazionale e comunicate alla Commissione e agli altri Stati membri.

Le suddette misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera che battono o dalla nazionalità o dal luogo di stabilimento dell'operatore.

Le misure di cui al paragrafo 3 si applicano solo finché ricorrono tali condizioni specifiche.

Gli Stati membri notificano alla Commissione le misure di cui al secondo e quarto comma mediante una banca dati che la Commissione istituisce e mantiene a tal fine e a cui la Commissione e gli Stati membri hanno accesso. La Commissione rende disponibili le misure adottate su un sito Internet accessibile al pubblico.»;

c) al paragrafo 5, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione se la decisione dello Stato membro di sospendere l'attività di tale nave o unità veloce o di imporre misure aggiuntive sia giustificata o meno da un grave pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose, oppure per l'ambiente; se la sospensione o l'imposizione di misure aggiuntive non è giustificata, tali atti contengono la decisione di richiedere allo Stato membro interessato di revocare la sospensione o ritirare le misure. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.»;

9) l'articolo 10 è così modificato:

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

«d) i riferimenti specifici alle “convenzioni internazionali” e alle risoluzioni dell'IMO di cui all'articolo 2, lettere g), m), q) e zb), all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b).»;

b) al paragrafo 2,

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) adeguare le specifiche tecniche previste dalle modifiche apportate alle convenzioni internazionali per navi e unità veloci delle classi B, C e D, alla luce dell'esperienza acquisita;»;

ii) sono aggiunte le lettere seguenti:

«c) semplificare e chiarire gli elementi tecnici, alla luce dell'esperienza acquisita nella loro attuazione;

d) aggiornare i riferimenti ad altri strumenti dell'Unione applicabili alle navi da passeggeri che operano in viaggi nazionali.»;

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

«3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis al fine di adottare le modifiche della presente direttiva di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

4. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, ovvero di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione ovvero della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo precedente l'entrata in vigore di tale atto delegato, gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa intesa a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.»;

10) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

#### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, è conferito alla Commissione alle condizioni previste dal presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima di adottare un atto delegato la Commissione consulta esperti designati da ogni Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3 o 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

11) l'articolo 11 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

(\*) 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).»;

b) il paragrafo 3 è soppresso;

12) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Tutte le navi da passeggeri sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo di cui alle lettere a), b) e c):

a) una visita iniziale prima che la nave entri in servizio;

b) una visita periodica ogni dodici mesi; e

c) visite addizionali quando se ne verifichi la necessità.»;

b) il paragrafo 2 è soppresso;

13) l'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Tutte le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfino i requisiti della presente direttiva devono essere in possesso di un certificato di sicurezza delle navi da passeggeri in conformità della presente direttiva. Il formato del certificato è conforme all'allegato II. Detto certificato è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera al termine della visita di controllo iniziale di cui all'articolo 12, paragrafo 1, lettera a).»;

b) al paragrafo 3, il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Prima di rilasciare l'autorizzazione all'esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato di approdo, l'amministrazione dello Stato di bandiera concorda con lo Stato di approdo le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché le condizioni operative siano riportate nell'autorizzazione all'esercizio.»;

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le misure di sicurezza supplementari, le equivalenze e le esenzioni concesse a una nave o unità veloce a norma e in conformità dell'articolo 9, paragrafi 1, 2 e 3, figurano nel certificato della nave o dell'unità veloce.»;

14) l'articolo 14 è soppresso;

15) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 16 bis

#### **Riesame**

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 22 dicembre 2026.»;

16) l'allegato I è così modificato:

a) al capitolo II-2, parte A, punto 13.1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rivelazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a "sprinkler", dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato di approdo, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.»;

b) al capitolo III, punto 2, tabella, nota 1, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Mezzi collettivi di salvataggio possono essere imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, in conformità della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e/o da condizioni meteomarine favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro di approdo non si opponga:».

#### *Articolo 2*

#### **Recepimento**

1. Entro il 21 dicembre 2019, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019.

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.

#### *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 15 novembre 2017

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

A. TAJANI

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

M. MAASIKAS

---

**DIRETTIVA (UE) 2017/2109 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 15 novembre 2017**

**che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri**

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 <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Informazioni precise e tempestive sul numero o l'identità delle persone a bordo di una nave sono essenziali per la preparazione e l'efficacia delle operazioni di ricerca e salvataggio. In caso di incidente in mare, la piena e totale cooperazione tra le autorità nazionali competenti dello Stato o degli Stati interessati, l'operatore della nave e i loro rappresentanti può contribuire notevolmente all'efficacia delle operazioni. Alcuni aspetti di tale cooperazione sono disciplinati dalla direttiva 98/41/CE del Consiglio <sup>(3)</sup>.
- (2) I risultati del controllo dell'adeguatezza del programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT) e l'esperienza acquisita nel corso dell'attuazione della direttiva 98/41/CE hanno rivelato che le informazioni sulle persone presenti a bordo non sempre sono facilmente accessibili alle autorità competenti quando queste ne hanno bisogno. Al fine di affrontare questa situazione, gli attuali requisiti della direttiva 98/41/CE dovrebbero essere allineati con gli obblighi di comunicazione dei dati per via elettronica, determinando una maggiore efficienza. La digitalizzazione consentirà inoltre di facilitare l'accesso alle informazioni relative a un numero significativo di passeggeri in caso di emergenza o in seguito a un incidente in mare.
- (3) Negli ultimi 17 anni sono stati realizzati progressi tecnologici significativi per quanto riguarda i mezzi di comunicazione e di memorizzazione dei dati sui movimenti delle navi. Lungo le coste europee sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di rapportazione navale in conformità delle pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Sia il diritto dell'Unione che il diritto nazionale assicurano che le navi osservino gli obblighi di comunicazione prescritti da tali sistemi. Ora è necessario realizzare progressi sul piano dell'innovazione tecnologica, basandosi sui risultati sinora raggiunti, anche a livello internazionale, e garantendo che la neutralità tecnologica sia sempre mantenuta.
- (4) La raccolta, la trasmissione e la condivisione dei dati riguardanti le navi sono state rese possibili, semplificate e armonizzate dall'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> e dal sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) di cui alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>. Le informazioni relative alle persone a bordo richieste dalla direttiva 98/41/CE dovrebbero pertanto essere dichiarate nell'interfaccia unica nazionale, che consente

<sup>(1)</sup> GU C 34 del 2.2.2017, pag. 172.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

<sup>(3)</sup> Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

<sup>(4)</sup> Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

<sup>(5)</sup> 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).

all'autorità competente di accedere prontamente ai dati in caso di emergenza o in seguito ad un incidente in mare. Il numero di persone a bordo dovrebbe essere dichiarato nell'interfaccia unica nazionale usando mezzi tecnici adeguati, che dovrebbero essere lasciati alla discrezionalità degli Stati membri. In alternativa, tale numero dovrebbe essere dichiarato all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.

- (5) Per agevolare la fornitura e lo scambio di informazioni dichiarate a norma della presente direttiva e al fine di ridurre gli oneri amministrativi, gli Stati membri dovrebbero ricorrere alle formalità di dichiarazione armonizzate stabilite dalla direttiva 2010/65/UE. In caso di incidente che interessi più di uno Stato membro, gli Stati membri dovrebbero mettere tali informazioni a disposizione degli altri Stati membri per mezzo del sistema SafeSeaNet.
- (6) Al fine di lasciare agli Stati membri il tempo sufficiente per aggiungere nuove funzionalità alle interfacce uniche nazionali, è opportuno prevedere un periodo transitorio durante il quale gli Stati membri possano mantenere l'attuale sistema di registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri.
- (7) I progressi compiuti nello sviluppo di interfacce uniche nazionali dovrebbero servire da base per la transizione futura verso un sistema d'interfaccia unica europea.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero incoraggiare gli operatori, in particolare quelli più piccoli, a utilizzare l'interfaccia unica nazionale. Tuttavia, al fine di assicurare il rispetto del principio di proporzionalità, gli Stati membri dovrebbero poter esentare, a determinate condizioni, gli operatori più piccoli che ancora non utilizzano l'interfaccia unica nazionale e che operano principalmente su brevi viaggi nazionali di durata inferiore a 60 minuti dall'obbligo di dichiarare nell'interfaccia unica nazionale il numero di persone a bordo.
- (9) Al fine di tenere conto della particolare posizione geografica delle isole di Helgoland e Bornholm e della natura dei loro collegamenti con il continente, Germania, Danimarca e Svezia dovrebbero poter disporre di più tempo per predisporre l'elenco delle persone a bordo e, durante un periodo transitorio stabilito, per usare il sistema attuale per comunicare tali informazioni.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero continuare ad avere la possibilità di ridurre il limite delle 20 miglia per la registrazione e la comunicazione dell'elenco delle persone a bordo. Tale diritto include i viaggi in cui navi da passeggeri che trasportano un numero elevato di passeggeri effettuano scali successivi tra porti situati a meno di 20 miglia di distanza nel corso di un unico viaggio più lungo. In tali casi, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a ridurre il limite delle 20 miglia in modo da rendere possibile che le informazioni richieste dalla presente direttiva siano registrate in relazione ai passeggeri a bordo imbarcati nel primo porto o nei porti intermedi.
- (11) Per fornire ai familiari informazioni tempestive e affidabili in caso di incidente, per ridurre inutili ritardi nell'assistenza consolare e in altri servizi e per facilitare le procedure di identificazione, i dati comunicati dovrebbero includere informazioni sulla cittadinanza delle persone a bordo. L'elenco dei dati richiesti per viaggi di oltre 20 miglia dovrebbe essere semplificato, chiarito e, per quanto possibile, allineato agli obblighi di comunicazione per l'interfaccia unica nazionale.
- (12) Dati i miglioramenti nei mezzi elettronici di registrazione dei dati e tenendo conto del fatto che i dati personali sono raccolti prima della partenza della nave, il termine di 30 minuti attualmente previsto dalla direttiva 98/41/CE dovrebbe essere ridotto a 15 minuti.
- (13) È importante che ad ogni persona a bordo siano fornite chiare istruzioni da seguire in caso di emergenza, conformemente agli obblighi internazionali.
- (14) Per migliorare la chiarezza giuridica e per potenziare la coerenza con altre disposizioni connesse della legislazione dell'Unione, e in particolare con la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, diversi riferimenti obsoleti, ambigui e poco chiari dovrebbero essere aggiornati o cancellati. La definizione di «nave da passeggeri» dovrebbe essere allineata a quella di altri atti legislativi dell'Unione, in modo da non eccedere l'ambito di applicazione della presente direttiva. La definizione di «acque riparate» dovrebbe essere sostituita da un concetto in linea con la direttiva 2009/45/CE ai fini delle esenzioni a norma della presente direttiva, assicurando nel contempo la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio. La definizione di «addetto alla registrazione dei passeggeri» dovrebbe essere modificata al fine di riflettere le nuove mansioni, fra le quali non vi è più quella di conservare le informazioni. La definizione di «autorità designata» dovrebbe ricomprendere le autorità competenti che hanno accesso diretto o indiretto alle informazioni richieste dalla presente direttiva. I corrispondenti requisiti relativi ai sistemi delle società per la registrazione dei passeggeri dovrebbero essere soppressi.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

- (15) La presente direttiva non dovrebbe applicarsi a unità da diporto o unità da diporto veloci. In particolare, non dovrebbe applicarsi a unità da diporto o unità da diporto veloci noleggiate a scafo nudo e successivamente non impegnate in attività commerciali finalizzate al trasporto di passeggeri.
- (16) Gli Stati membri dovrebbero conservare la responsabilità di garantire il rispetto dei requisiti per la registrazione dei dati a norma della direttiva 98/41/CE, in particolare per quanto riguarda la precisione e la tempestiva registrazione dei dati. Per garantire la coerenza delle informazioni, dovrebbe essere possibile effettuare controlli a campione.
- (17) Nella misura in cui le misure previste dalle direttive 98/41/CE e 2010/65/UE comportano il trattamento di dati personali, tale trattamento dovrebbe essere effettuato nel rispetto del diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali, in particolare del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>. In particolare, e fatti salvi altri obblighi giuridici ai sensi della normativa sulla protezione dei dati, i dati personali raccolti a norma della direttiva 98/41/CE non dovrebbero essere trattati o usati per altri scopi, né conservati più a lungo di quanto necessario ai fini della direttiva 98/41/CE. I dati personali dovrebbero quindi essere cancellati automaticamente e senza ritardi indebiti una volta che la nave ha completato il viaggio in sicurezza o, a seconda dei casi, quando un'indagine o un procedimento giudiziario avviati in seguito a un incidente o a un'emergenza sono stati portati a termine.
- (18) Tenendo conto dello stato attuale e dei costi di attuazione, ciascuna società di gestione dovrebbe applicare misure tecniche e organizzative appropriate per proteggere i dati personali trattati a norma della presente direttiva contro la distruzione accidentale o illecita, la perdita accidentale, l'alterazione e la divulgazione o l'accesso non autorizzati, in conformità della legislazione dell'Unione e nazionale sulla protezione dei dati.
- (19) In base al principio di proporzionalità, e dato che è nell'interesse dei passeggeri fornire informazioni rispondenti al vero, gli attuali mezzi di raccolta di dati personali in base all'autocertificazione dei passeggeri sono sufficienti ai fini della direttiva 98/41/CE. Allo stesso tempo, i mezzi elettronici di registrazione e verifica dei dati dovrebbero garantire che per ogni persona a bordo siano registrate informazioni univoche.
- (20) Per aumentare la trasparenza e facilitare la comunicazione da parte degli Stati membri di esenzioni e richieste di deroga, è opportuno che la Commissione crei e mantenga una banca dati a tale scopo. Essa dovrebbe includere le misure notificate, sia sotto forma di proposta che una volta adottate. Le misure adottate dovrebbero essere rese accessibili al pubblico.
- (21) I dati relativi alla notifica delle esenzioni e delle richieste di deroga da parte degli Stati membri dovrebbero essere armonizzati e coordinati nella misura necessaria al fine di garantire che il loro utilizzo sia quanto più efficace possibile.
- (22) In considerazione dei cambiamenti introdotti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), i poteri conferiti alla Commissione per l'attuazione della direttiva 98/41/CE dovrebbero essere aggiornati di conseguenza. Gli atti di esecuzione dovrebbero essere adottati a norma del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>.
- (23) Al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e di aumentare la trasparenza, è opportuno delegare alla Commissione, se necessario, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla mancata applicazione, ai fini della presente direttiva, di modifiche degli strumenti internazionali. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. 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.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GUL 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GUL 8 del 12.1.2001, pag. 1).

<sup>(3)</sup> 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 (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).



- (24) In considerazione del ciclo di monitoraggio completo delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, è opportuno che la Commissione valuti l'attuazione della direttiva 98/41/CE entro il 22 dicembre 2026 e presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in proposito. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per tale valutazione.
- (25) Per tener conto delle modifiche apportate alla direttiva 98/41/CE, nell'elenco delle formalità di dichiarazione di cui alla parte A dell'allegato della direttiva 2010/65/UE dovrebbero essere incluse le informazioni sulle persone a bordo.
- (26) Al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare privi di porti marittimi e privi di navi da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della presente direttiva. Ciò significa che, fintantoché tale condizione è soddisfatta, essi non hanno l'obbligo di recepire la presente direttiva.
- (27) Conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001, il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha espresso un parere il 9 dicembre 2016.
- (28) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le direttive 98/41/CE e 2010/65/UE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

#### **Modifiche della direttiva 98/41/CE**

La direttiva 98/41/CE è così modificata:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— “nave da passeggeri”: qualsiasi nave o unità veloce che trasporti più di dodici passeggeri;»;

b) il sesto trattino è sostituito dal seguente:

«— “addetto alla registrazione dei passeggeri”: il responsabile incaricato da una società di gestione di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM, ove applicabile, o un'altra persona incaricata da una società di trasmettere le informazioni relative alle persone a bordo della nave da passeggeri di sua gestione;»;

c) il settimo trattino è sostituito dal seguente:

«— “autorità designata”: l'autorità competente dello Stato membro responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio o che si occupa delle conseguenze di un incidente, avente accesso alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva;»;

d) il nono trattino è soppresso;

e) al decimo trattino, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«— “servizio di linea”: una serie di collegamenti marittimi che effettuano un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, oppure;»;

f) è aggiunto il trattino seguente:

«— “area portuale”: un'area ai sensi dell'articolo 2, lettera r), della direttiva 2009/45/CE;»;

g) è aggiunto il trattino seguente:

«— “unità da diporto o unità da diporto veloce”: un'imbarcazione che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal suo mezzo di propulsione.»;

2) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

1. La presente direttiva si applica alle navi da passeggeri, ad eccezione di:

- navi da guerra e da trasporto truppe,
- unità da diporto e unità da diporto veloci,
- unità che operano esclusivamente nelle aree portuali o nelle acque navigabili interne.

2. Gli Stati membri privi di porti marittimi e che non hanno navi da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.

Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga comunicano alla Commissione, entro il 21 dicembre 2019, se le condizioni sono soddisfatte e, successivamente, informano la Commissione con cadenza annuale di ogni eventuale ulteriore modifica. Tali Stati membri non possono autorizzare navi da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera fino a quando non abbiano recepito e attuato la presente direttiva.»;

3) all'articolo 4, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Prima della partenza della nave da passeggeri, il numero delle persone a bordo è comunicato al comandante della nave e dichiarato con mezzi tecnici adeguati nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) o, se lo Stato membro decide in tal senso, è comunicato all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.

Per un periodo transitorio di sei anni a decorrere dal 20 dicembre 2017, gli Stati membri possono continuare a consentire che tale informazione sia comunicata all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società di gestione o al sistema a terra della società di gestione avente la stessa funzione, anziché richiedere che sia dichiarata nell'interfaccia unica o all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.

(\*) Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).»;

4) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

1. Allorché una nave da passeggeri parte da un porto situato in uno Stato membro per effettuare un viaggio la cui distanza dal punto di partenza al porto di scalo successivo superi venti miglia, sono registrate le seguenti informazioni:

- cognome, nome, genere, nazionalità e data di nascita delle persone a bordo;
- cure e assistenza speciali che possono essere necessarie in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero;
- se lo Stato membro decide in tal senso, un numero di contatto in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.

2. Le informazioni elencate nel paragrafo 1 sono raccolte prima della partenza della nave da passeggeri e dichiarate nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE alla partenza della nave, ma in ogni caso non oltre 15 minuti dopo la sua partenza.

3. Per un periodo transitorio di sei anni dal 20 dicembre 2017, gli Stati membri possono continuare a consentire che tali informazioni siano comunicate all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società di gestione o al sistema a terra della società di gestione avente la stessa funzione, anziché richiedere che siano dichiarate nell'interfaccia unica.

4. Fatti salvi altri obblighi giuridici ai sensi della legislazione dell'Unione e nazionale sulla protezione dei dati, i dati personali raccolti ai fini della presente direttiva non sono trattati e usati per altri scopi. Tali dati personali sono sempre trattati conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati e della vita privata e sono cancellati automaticamente e senza ritardi indebiti una volta che non sono più necessari.»;

5) all'articolo 6, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Per le navi da passeggeri battenti la bandiera di un paese terzo che provengono da un porto situato al di fuori dell'Unione e che sono dirette verso un porto di uno Stato membro, tale Stato membro richiede alla società che le gestisce di provvedere affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'articolo 5, paragrafo 2.»;

6) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

1. Ogni società di gestione che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio di una nave da passeggeri designa, se richiesto ai sensi degli articoli 4 e 5 della presente direttiva, un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile di dichiarare le informazioni previste da tali disposizioni nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE o all'autorità designata mediante il sistema di identificazione automatica.

2. I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 della presente direttiva sono conservati dalla società di gestione solo per il tempo necessario ai fini della presente direttiva, e in ogni caso solo fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza e i dati sono stati dichiarati nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE. Fatti salvi altri obblighi giuridici specifici previsti dal diritto dell'Unione o nazionale, anche a scopi statistici, le informazioni che non sono più necessarie a tale fine sono cancellate automaticamente e senza ritardi indebiti.

3. Ogni società di gestione provvede affinché le informazioni relative ai passeggeri che hanno dichiarato la necessità di cure o di assistenza speciali in caso di emergenza siano debitamente registrate e trasmesse al comandante prima della partenza della nave da passeggeri.»;

7) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

— la lettera a) è soppressa;

— le lettere b) e c) sono sostituite da quanto segue:

«2. Uno Stato membro può esentare una nave da passeggeri, che non sia un'unità veloce da passeggeri, dall'obbligo di dichiarare il numero di persone a bordo nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE se tale nave, partendo da un porto di tale Stato membro, effettua un servizio di linea di durata inferiore a un'ora da porto a porto esclusivamente nel tratto di mare D definito ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE e in tale tratto di mare sia assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio.

Uno Stato membro può esentare dagli obblighi di cui all'articolo 5 della presente direttiva le navi da passeggeri che, effettuando viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, navigano esclusivamente nel tratto di mare D quale definito ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE e in cui è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio.»;

— è aggiunto il comma seguente:

«In deroga all'articolo 5, paragrafo 2, e fatto salvo il periodo transitorio di cui all'articolo 5, paragrafo 3, gli Stati membri indicati di seguito hanno il diritto di applicare le seguenti esenzioni:

i) la Germania può prorogare il termine per la raccolta e la dichiarazione delle informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di un'ora a decorrere dalla partenza nel caso di navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso l'isola di Helgoland, e

ii) la Danimarca e la Svezia possono prorogare il termine per la raccolta e la dichiarazione delle informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di un'ora a decorrere dalla partenza nel caso di navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso l'isola di Bornholm.»;

b) al paragrafo 3, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) lo Stato membro comunica senza indugio alla Commissione la sua decisione di concedere esenzioni dagli obblighi di cui all'articolo 5, fornendo le sue valide motivazioni. Tale comunicazione è effettuata mediante una banca dati creata e gestita dalla Commissione a tale scopo, a cui la Commissione e gli Stati membri hanno accesso. La Commissione rende disponibili le misure adottate su un sito Internet accessibile al pubblico;

b) se, entro sei mesi dalla comunicazione, la Commissione ritiene che l'esenzione sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, la Commissione può adottare atti di esecuzione, richiedendo che lo Stato membro modifichi o revochi la sua decisione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.»;

c) al paragrafo 4, il terzo comma è sostituito dal seguente:

«La richiesta è presentata alla Commissione mediante la banca dati di cui al paragrafo 3. Se, entro sei mesi da tale richiesta, la Commissione ritiene che la deroga sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, la Commissione può adottare atti di esecuzione, richiedendo che lo Stato membro modifichi la sua decisione o non adotti la decisione proposta. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.»;

8) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 10*

1. Gli Stati membri assicurano che le società di gestione dispongano di una procedura di registrazione dei dati che garantisca la dichiarazione precisa e tempestiva delle informazioni richieste dalla presente direttiva.

2. Ciascuno Stato membro designa l'autorità che avrà accesso alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva. Gli Stati membri assicurano che, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, tale autorità designata abbia accesso immediato alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva.

3. I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 sono conservati dagli Stati membri solo per il tempo necessario ai fini della presente direttiva, e in ogni caso:

- a) fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza, ma in nessun caso oltre 60 giorni dalla partenza della nave; oppure
- b) in caso di emergenza o in seguito a un incidente, fino al completamento di un'indagine o di un procedimento giudiziario.

4. Fatti salvi altri obblighi giuridici specifici previsti dal diritto dell'Unione o nazionale, inclusi obblighi a scopi statistici, le informazioni che non sono più necessarie ai fini della presente direttiva sono cancellate automaticamente e senza ritardi indebiti.»;

9) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 11*

1. Ai fini della presente direttiva i dati richiesti sono raccolti e registrati in modo da non ritardare indebitamente l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri.

2. Va evitata la presenza di più raccolte di dati sulla stessa rotta o su rotte analoghe.»;

10) è inserito l'articolo seguente:

*«Articolo 11 bis*

1. Il trattamento di dati personali ai sensi della presente direttiva è effettuato in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

2. Il trattamento di dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi dell'Unione ai sensi della presente direttiva, ad esempio nell'interfaccia unica e nel sistema SafeSeaNet, è effettuato in conformità del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*).

(\*) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

(\*\*) Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).»;

11) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«Articolo 12

1. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi della Commissione e al fine di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza della navigazione o l'incompatibilità con il diritto marittimo dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 12 *bis*, atti delegati volti a modificare la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

2. Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione ovvero della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo precedente l'entrata in vigore di tale atto delegato, gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa intesa a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.»;

12) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 12 *bis*

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo sia il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

13) l'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

---

(\*) 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).»;

b) il paragrafo 3 è soppresso;

14) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 14 bis

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 22 dicembre 2026.

Entro il 22 dicembre 2022 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intermedia sull'attuazione della presente direttiva.».

#### Articolo 2

### Modifiche dell'allegato della direttiva 2010/65/UE

Nell'allegato, parte A, della direttiva 2010/65/CE è aggiunto il punto seguente:

«7. Informazioni sulle persone a bordo

Articolo 4, paragrafo 2, e articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).».

#### Articolo 3

### Recepimento

1. Entro il 21 dicembre 2019 gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### Articolo 4

### Entrata in vigore

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

#### Articolo 5

### Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 15 novembre 2017

Per il Parlamento europeo  
Il presidente  
A. TAJANI

Per il Consiglio  
Il presidente  
M. MAASIKAS

**DIRETTIVA (UE) 2017/2110 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 15 novembre 2017****relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio****(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 <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La normativa dell'Unione relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea risale al 1999. È ora necessario aggiornare tale normativa al fine di tener conto dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo da parte dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.
- (2) Dal controllo di qualità condotto nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) emerge che il quadro giuridico dell'Unione per la sicurezza delle navi passeggeri si è tradotto in un livello comune di sicurezza per le navi passeggeri nell'ambito dell'Unione. Esso rivela anche che, come risultato del modo in cui la normativa dell'Unione sulla sicurezza dei passeggeri si sviluppava nel tempo in risposta a diverse esigenze e situazioni, si registra un certo grado di sovrapposizioni e di doppiioni che potrebbero e dovrebbero essere snelliti e semplificati per ridurre gli oneri amministrativi che gravano sui proprietari delle navi, nonché per razionalizzare gli sforzi richiesti alle amministrazioni marittime degli Stati membri.
- (3) La maggior parte degli Stati membri già usa, ove possibile, una combinazione di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza delle navi ro-ro da passeggeri con altri tipi di visite e ispezioni, che consiste in visite a cura dello Stato di bandiera e ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo. Per ridurre ulteriormente l'onere ispettivo e massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi o delle unità veloci, pur continuando a garantire standard di sicurezza elevati, le unità soggette alle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbero quindi essere fatte rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE. L'ambito di applicazione della presente direttiva dovrebbe limitarsi alle navi che assicurano servizi di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri in linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto in un paese terzo quando la bandiera battuta dall'unità è la stessa dello Stato membro in questione. Per quanto riguarda le unità che effettuano servizi di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri in linea tra uno Stato membro e un paese terzo, la direttiva 2009/16/CE dovrebbe applicarsi quando la bandiera battuta non è la stessa dello Stato membro in questione.
- (4) La nozione di «Stato ospite» è stata introdotta dalla direttiva 1999/35/CE del Consiglio <sup>(4)</sup> per agevolare la cooperazione con i paesi terzi prima dell'allargamento dell'Unione del 2004. Tale nozione non risulta più pertinente e dovrebbe quindi essere soppressa.

<sup>(1)</sup> GU C 34 del 2.2.2017, pag. 176.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

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

<sup>(4)</sup> Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GUL 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

- (5) La direttiva 1999/35/CE prevedeva che lo Stato ospite effettuasse, una volta ogni dodici mesi, una visita specifica e una visita durante un servizio di linea. Sebbene l'obiettivo di questa disposizione fosse quello di assicurare che le due ispezioni fossero effettuate a un sufficiente intervallo di distanza, il controllo di qualità REFIT ha dimostrato che ciò non avviene sempre. Per chiarire il regime delle ispezioni e assicurare che ci sia un quadro ispettivo armonizzato che garantisca un livello di sicurezza elevato, tenendo comunque conto delle esigenze comuni dei servizi passeggeri, dovrebbe essere chiarito che le due ispezioni annuali devono svolgersi regolarmente, a intervalli con cadenza approssimativamente semestrale. Se l'unità è in servizio, l'intervallo tra tali ispezioni consecutive non dovrebbe essere inferiore a quattro mesi e superiore a otto mesi.
- (6) La direttiva 1999/35/CE fa riferimento a «visite» piuttosto che a «ispezioni». Il termine «visita» è usato nelle convenzioni internazionali per indicare l'obbligo dello Stato di bandiera di monitorare la conformità delle navi alle norme internazionali e rilasciare o rinnovare, ove pertinente, i certificati. Tuttavia, il regime ispettivo specifico che si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri in servizio di linea non può essere considerato una visita e i relativi moduli per la registrazione dell'ispezione non sono e non possono essere considerati alla stregua di certificati di idoneità alla navigazione. Pertanto, il termine «visita» dovrebbe essere sostituito dal termine «ispezione» quando si riferisce alle visite specifiche quali attualmente previste nella direttiva 1999/35/CE.
- (7) Tenuto conto del loro profilo di rischio specifico, le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri dovrebbero essere sottoposte a ispezioni periodiche, in via prioritaria. Le ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE dovrebbero essere incluse nel numero totale di ispezioni annuali effettuate da ciascuno Stato membro.
- (8) I costi relativi alle ispezioni che danno luogo a provvedimenti di fermo delle unità dovrebbero essere a carico della compagnia.
- (9) Al fine di tener conto degli sviluppi intercorsi a livello internazionale e dell'esperienza maturata, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla non applicazione, per gli scopi della presente direttiva, di modifiche agli strumenti internazionali, ove necessario, e all'aggiornamento delle specifiche tecniche. 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 <sup>(1)</sup>. 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.
- (10) La direttiva 2009/16/CE dovrebbe essere modificata per assicurare che il contenuto e la frequenza delle ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri siano mantenuti. Le disposizioni specifiche relative alle ispezioni e alle verifiche delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea che sono suscettibili di controllo a cura dello Stato di approdo dovrebbero essere pertanto introdotte nella direttiva 2009/16/CE.
- (11) Ove le ispezioni siano effettuate ai sensi della direttiva 2009/16/CE, si dovrebbe compiere ogni sforzo per evitare che una nave sia indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta.
- (12) È importante tenere conto delle condizioni di vita e di lavoro dell'equipaggio a bordo nonché della formazione e delle qualifiche dei suoi membri, in quanto esiste una stretta correlazione tra salute, sicurezza e aspetti sociali.
- (13) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro sette anni dalla data limite per il recepimento della presente direttiva e riferire nel merito al Parlamento europeo e al Consiglio. Gli Stati membri dovrebbero collaborare con la Commissione per raccogliere tutte le informazioni necessarie ai fini di questa valutazione.
- (14) Per non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare, una regola *de minimis* dovrebbe consentire loro di derogare alle disposizioni della presente direttiva; ciò significa che tali Stati membri non sono obbligati a recepire la presente direttiva fintanto che soddisfano determinati criteri.
- (15) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia garantire il funzionamento sicuro delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della dimensione relativa al mercato interno del trasporto marittimo di passeggeri e della

<sup>(1)</sup> GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.



natura transfrontaliera dell'esercizio di dette navi e unità nell'Unione e a livello internazionale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione definendo un livello comune di sicurezza ed evitando distorsioni della concorrenza, l'Unione 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.

- (16) Per accrescere la chiarezza e la coerenza giuridica e considerato il numero di modifiche in questione, è opportuno abrogare la direttiva 1999/35/CE e modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## Articolo 1

### Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite:
  - a) a servizi di linea tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo quando la bandiera battuta dalla nave è la stessa di quella dello Stato membro in questione; o
  - b) a servizio di linea in viaggi nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
2. La presente direttiva non si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE.
3. Gli Stati membri possono applicare la presente direttiva alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea in viaggi nazionali in tratti di mare diversi da quelli menzionati al paragrafo 1, lettera b).
4. Gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi da passeggeri o unità veloci da passeggeri contemplate dalla presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.

Gli Stati membri privi di porti marittimi comunicano alla Commissione entro il 21 dicembre 2019 il totale delle unità e il numero di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri che hanno fatto scalo nei loro porti durante il triennio di cui al primo comma e la informano annualmente delle eventuali variazioni intervenute nelle cifre summenzionate.

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- 1) «nave ro-ro da passeggeri»: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
- 2) «unità veloce da passeggeri»: un'unità, quale definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 74, che trasporti più di dodici passeggeri;
- 3) «SOLAS 1974»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, compresi i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;

<sup>(1)</sup> Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GUL 163 del 25.6.2009, pag. 1).

- 4) «codice per le unità veloci»: il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza marittima MSC.36(63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;
- 5) «HSSC»: gli orientamenti dell'IMO per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, nella versione aggiornata;
- 6) «servizio di linea»: una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
  - a) in base a un orario pubblicato; oppure
  - b) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- 7) «tratto di mare»: qualsiasi tratto di mare o rotta marittima come stabilito a norma dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE;
- 8) «certificati»:
  - a) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza della SOLAS 1974 o, rispettivamente, del codice per le unità veloci, unitamente ai pertinenti registri degli equipaggiamenti allegati;
  - b) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi nazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente alla direttiva 2009/45/CE unitamente ai pertinenti registri degli equipaggiamenti allegati;
- 9) «amministrazione dello Stato di bandiera»: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri;
- 10) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;
- 11) «compagnia»: l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e tutte le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), nella versione aggiornata, o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della SOLAS 1974, il proprietario della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri dal proprietario della stessa;
- 12) «ispettore»: un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente dello Stato membro a svolgere le ispezioni di cui alla presente direttiva e che risponde a tale autorità competente e soddisfa i criteri minimi specificati nell'allegato XI della direttiva 2009/16/CE;
- 13) «autorità competente dello Stato membro»: l'autorità designata dallo Stato membro conformemente alla presente direttiva e responsabile dei compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva.

### Articolo 3

#### Ispezioni pre-avvio

1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nell'ambito di applicazione della presente direttiva, le autorità competenti degli Stati membri effettuano un'ispezione pre-avvio consistente in:
  - a) una verifica della conformità ai requisiti riportati nell'allegato I; e
  - b) un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta a sincerarsi che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.
2. L'ispezione pre-avvio è effettuata da un ispettore.
3. Su richiesta di uno Stato membro, le compagnie forniscono prova della conformità ai requisiti dell'allegato I antecedentemente all'ispezione pre-avvio, ma comunque non prima di un mese dall'inizio della stessa.

*Articolo 4***Eccezioni all'obbligo dell'ispezione pre-avvio**

1. In caso di ispezioni pre-avvio, uno Stato membro può decidere di non applicare taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II pertinenti alle visite o ispezioni annuali dello Stato di bandiera effettuate nei sei mesi precedenti, purché siano state rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo. Gli Stati membri trasferiscono le informazioni pertinenti nella banca dati sulle ispezioni conformemente all'articolo 10.
2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, lo Stato membro può tenere conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea coperto dalla presente direttiva. A condizione che lo Stato membro sia soddisfatto di tali ispezioni e visite precedenti e che queste siano pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario praticare le ispezioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, prima che inizi l'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri nel nuovo servizio di linea.
3. Su richiesta di una compagnia, gli Stati membri possono confermare anticipatamente il loro accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.
4. Laddove, a causa di circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri di rimpiazzo per assicurare la continuità del servizio e il paragrafo 2 non si applichi, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:
  - a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i necessari requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e
  - b) lo Stato membro espleta l'ispezione pre-avvio di cui all'articolo 3, paragrafo 1, entro un mese.

*Articolo 5***Ispezioni regolari**

1. Una volta in ogni periodo di dodici mesi gli Stati membri eseguono:
  - a) un'ispezione conformemente all'allegato II; e
  - b) un'ispezione durante un servizio di linea, che avvenga non prima di quattro mesi ma non oltre otto mesi dall'ispezione di cui alla lettera a) e che interessi le voci elencate nell'allegato III e riguardi, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

Un'ispezione pre-avvio ai sensi dell'articolo 3 è da considerarsi quale un'ispezione ai fini della lettera a).

2. L'ispezione di cui alla lettera a) del paragrafo 1 può essere eseguita, a discrezione dello Stato membro, in concomitanza o unitamente alla visita annuale da parte dello Stato di bandiera a condizione che siano rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure le procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo.
3. Gli Stati membri sottopongono le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione conformemente all'allegato II ogni volta che esse subiscano riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure qualora sia intervenuto un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe, lo Stato membro, dopo aver preso in considerazione le ispezioni precedentemente effettuate sulla nave ro-ro da passeggeri o sull'unità veloce da passeggeri e purché le condizioni di sicurezza di esercizio di tale nave o unità non siano compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri dall'ispezione richiesta nella prima frase del presente paragrafo.

*Articolo 6***Rapporto d'ispezione**

1. Una volta completata ciascuna delle ispezioni eseguite ai sensi della presente direttiva, l'ispettore redige un rapporto conformemente all'allegato IX della direttiva 2009/16/CE.
2. Le informazioni contenute nel rapporto sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10. Anche il comandante riceve copia del rapporto d'ispezione.

*Articolo 7***Rettifica delle carenze, fermo e sospensione dell'ispezione**

1. Gli Stati membri si accertano che siano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente alla presente direttiva.
2. In caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o costituiscono un rischio immediato per la salute o la vita, per la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri, per l'equipaggio e i passeggeri, l'autorità competente dello Stato membro assicura che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri sia sottoposta a un provvedimento che ne impedisce la partenza («provvedimento di fermo»). Il comandante riceve copia di tale provvedimento.
3. Il provvedimento di fermo non è revocato fino a quando la carenza non sia stata corretta e il pericolo non sia stato eliminato in modo soddisfacente per l'autorità competente dello Stato membro o fino a che l'autorità competente dello Stato membro stabilisca che, a determinate condizioni, la nave o unità veloce può riprendere il mare o l'esercizio può essere ripreso senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o senza rischi per la nave ro-ro da passeggeri o per l'unità veloce da passeggeri o per le altre navi.
4. Qualora una carenza di cui al paragrafo 2 non possa essere prontamente corretta presso il porto in cui essa è stata confermata o rivelata, l'autorità competente dello Stato membro può consentire di permettere alla nave o unità veloce di raggiungere un cantiere navale idoneo dove la carenza possa essere prontamente corretta.
5. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sono manifestamente inferiori alle norme, l'autorità competente dello Stato membro può sospendere l'ispezione di tale nave o unità finché la compagnia non abbia fatto quanto necessario per garantire che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o non costituisca più un rischio immediato per la vita dell'equipaggio e dei passeggeri e che ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni internazionali.
6. Se l'autorità competente dello Stato membro sospende l'ispezione conformemente al paragrafo 5, la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri è automaticamente sottoposta a fermo. Il provvedimento di fermo è revocato una volta che l'ispezione sia stata ripresa ed efficacemente completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 9, paragrafo 2.
7. Al fine di alleggerire la congestione portuale, l'autorità competente dello Stato membro può autorizzare che una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri sottoposta a fermo sia spostata verso un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione portuale non costituisce un elemento da prendere in considerazione nel decidere se imporre o revocare un provvedimento di fermo. Le autorità o gli enti portuali agevolano la sistemazione delle navi sottoposte a fermo.

*Articolo 8***Diritto di ricorso**

1. La compagnia ha il diritto di ricorrere contro il provvedimento di fermo emanato dall'autorità competente dello Stato membro. Il ricorso non sospende il provvedimento di fermo, a meno che il diritto nazionale non preveda misure provvisorie. Gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure in conformità della legislazione nazionale.
2. L'autorità competente dello Stato membro informa del diritto di ricorso e delle procedure applicabili il comandante della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri sottoposta a provvedimento di fermo. Se, a seguito di un ricorso, il provvedimento di fermo è revocato o modificato, gli Stati membri assicurano che la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 sia aggiornata di conseguenza senza ritardo.

*Articolo 9***Spese**

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 3 e 5 confermino o rivelino carenze che giustificano un provvedimento di fermo, tutte le spese connesse alle ispezioni sono a carico della compagnia.
2. Il provvedimento di fermo non è revocato finché non sia provveduto al completo pagamento o non sia data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

*Articolo 10***Banca dati sulle ispezioni**

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni a cui tutti gli Stati membri sono collegati e che contiene tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva. Tale banca dati sarà basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE e ha funzionalità simili.
2. Gli Stati membri provvedono a che siano trasferite senza ritardo nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva, comprese quelle relative alle carenze e ai provvedimenti di fermo, non appena sia ultimato il rapporto sull'ispezione o sia revocato il provvedimento di fermo. Per quanto concerne gli elementi oggetto di tali informazioni, si applicano, mutatis mutandis, le disposizioni dell'allegato XIII della direttiva 2009/16/CE.
3. Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.
4. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato inerente all'attuazione della presente direttiva sulla base dei dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri.
5. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni che sia pertinente per l'attuazione del sistema ispettivo previsto dalla presente direttiva e dalla direttiva 2009/16/CE.

*Articolo 11***Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

*Articolo 12***Procedura di modifica**

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 riguardo alla modifica degli allegati della presente direttiva, al fine di tener conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO, e di migliorare le specifiche tecniche alla luce dell'esperienza maturata.
2. In circostanze eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, o di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 riguardo alla modifica della presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima scadenza del periodo stabilito a livello internazionale per l'accettazione tacita della modifica in questione o della data prevista per l'entrata in vigore di detto emendamento. Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detto atto delegato gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.

*Articolo 13***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 14***Modifiche della direttiva 2009/16/CE**

La direttiva 2009/16/CE è così modificata:

- 1) all'articolo 2 sono inseriti i punti seguenti:

- «25. “nave ro-ro da passeggeri”: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
26. “unità veloce da passeggeri”: una nave quale definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 1974, nella versione aggiornata, e che trasporti più di dodici passeggeri;
27. “servizio di linea”: una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
  - i) in base a un orario pubblicato; oppure
  - ii) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.»;

- 2) all'articolo 3, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:

«La presente direttiva si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 14 bis.»;

- 3) all'articolo 13, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Gli Stati membri provvedono affinché le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 12 o dell'articolo 14 bis siano sottoposte a un'ispezione iniziale o a un'ispezione più dettagliata come segue:»;

4) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 14 bis

**Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea**

1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea possono essere sottoposte a ispezioni in conformità della tempistica e degli altri requisiti stabiliti nell'allegato XVII.
2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, gli Stati membri tengono debito conto dei piani operativi e di manutenzione della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri.
3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'allegato XVII, tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro. Essa è contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 5.
4. L'articolo 9, paragrafo 1, 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.
5. L'autorità competente garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri che sono soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 11, lettera b), siano selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'allegato I, parte II, punto 3 A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente paragrafo non incidono sull'intervallo di ispezione di cui all'allegato XVII, paragrafo 2.
6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore dell'autorità competente dello Stato di approdo può accettare di essere accompagnato da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro, in qualità di osservatore. Nel caso in cui l'unità batta bandiera di uno Stato membro, lo Stato di approdo invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualità di osservatore.»;

5) all'articolo 15 il paragrafo 3 è soppresso;

6) all'articolo 16 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure
- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

Il primo comma non si applica alle situazioni descritte 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.»;

7) è aggiunto l'allegato seguente:

«ALLEGATO XVII

**Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea**

- 1.1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea cui si applica la presente direttiva, gli Stati membri effettuano un'ispezione conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2110 (\*) per garantire che la nave o l'unità soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea.

- 1.2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, lo Stato membro interessato può tenere conto delle ispezioni effettuate da un altro Stato membro negli ultimi otto mesi in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea coperto dalla presente direttiva, a condizione che in ogni caso lo Stato membro sia soddisfatto della pertinenza di tali ispezioni precedenti per le nuove condizioni operative e che durante dette ispezioni i necessari requisiti per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea siano stati rispettati. Non è necessario praticare le ispezioni di cui al punto 1.1 prima che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri cominci l'esercizio del nuovo servizio di linea.
- 1.3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per la sostituzione al fine di assicurare la continuità del servizio e il punto 1.2. non sia applicabile, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le condizioni seguenti:
- a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e
  - b) lo Stato membro espleta l'ispezione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2110 entro un mese.
2. Una volta all'anno, ma non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione precedente, gli Stati membri effettuano:
- a) un'ispezione, tenuto anche conto dei requisiti dell'allegato II della direttiva (UE) 2017/2110 e del regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione (\*\*), a seconda dei casi; e
  - b) un'ispezione durante un servizio di linea. Detta ispezione interessa le voci elencate nell'allegato III della direttiva (UE) 2017/2110 e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II della direttiva (UE) 2017/2110, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.
3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri non è stata sottoposta a ispezione conformemente al punto 2, tale nave o unità è considerata di priorità I.
4. Un'ispezione conformemente al punto 1.1. è da considerarsi quale ispezione ai fini del punto 2, lettera a), del presente allegato.

(\*) Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

(\*\*) Regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione, del 20 maggio 2010, recante attuazione dell'articolo 14 della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le ispezioni estese delle navi (GU L 125 del 21.5.2010, pag. 2).».

#### Articolo 15

#### Abrogazione

La direttiva 1999/35/CE è abrogata.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

#### Articolo 16

#### Riesame

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 21 dicembre 2026.



*Articolo 17***Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 21 dicembre 2019 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 18***Entrata in vigore**

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

*Articolo 19***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 15 novembre 2017

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

A. TAJANI

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

M. MAASIKAS

---

## ALLEGATO I

**REQUISITI SPECIFICI PER LE NAVI IN SERVIZIO DI LINEA****(di cui agli articoli 3 e 5)**

Occorre verificare che:

- 1) siano fornite al comandante adeguate informazioni circa la disponibilità di sistemi di assistenza alla navigazione da terra e di altre informazioni che possano essergli d'aiuto ai fini di una sicura conduzione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e che il comandante utilizzi tali sistemi di assistenza alla navigazione e di informazione realizzati dagli Stati membri;
  - 2) siano applicate le pertinenti disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 della circolare 699 del MSC «Revised guidelines for passenger safety instructions» del 17 luglio 1995;
  - 3) sia affissa in luogo facilmente accessibile una tabella che indichi l'ordinamento del lavoro a bordo e contenga:
    - a) l'orario di servizio in navigazione e in porto; e
    - b) l'orario di lavoro massimo consentito o le ore minime di riposo previsti per il personale di guardia;
  - 4) non sia impedito al comandante di assumere qualsiasi decisione che sia necessaria, secondo il suo giudizio professionale, ai fini della sicurezza della navigazione e delle operazioni, in particolare in caso di maltempo e di mare grosso;
  - 5) il comandante tenga un registro delle attività di navigazione e degli incidenti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza della navigazione;
  - 6) qualsiasi danno o deformazione permanente di porte o portelloni o del fasciame esterno che possa compromettere l'integrità della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e qualsiasi difetto nei dispositivi di chiusura di tali porte siano immediatamente riportati all'amministrazione dello Stato di bandiera e a quella dello Stato di approdo e tempestivamente riparati in maniera giudicata soddisfacente dalle stesse;
  - 7) sia messo a disposizione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri un piano di viaggio aggiornato e che nell'elaborazione del piano di viaggio si tenga conto delle indicazioni contenute nella risoluzione A.893(21) del 25 novembre 1999 «Guidelines for voyage planning» dell'Assemblea dell'IMO;
  - 8) le informazioni generali relative ai servizi e all'assistenza messi a disposizione di persone anziane e disabili a bordo siano portate a conoscenza dei passeggeri e siano messe a disposizione delle persone ipovedenti in formato idoneo.
-

## ALLEGATO II

## PROCEDURE PER LE ISPEZIONI

(di cui agli articoli 3 e 5)

1. Le ispezioni devono garantire l'adempimento degli obblighi di legge imposti da o per conto dello Stato di bandiera, in particolare per quanto riguarda costruzione, suddivisione e stabilità, macchinari e impianti elettrici, carica e stabilità, protezione contro gli incendi, numero massimo di passeggeri, dispositivi di salvataggio e trasporto di merci pericolose, radiocomunicazioni e navigazione. A tal fine, le ispezioni includono:
  - l'avviamento del generatore d'emergenza,
  - un'ispezione del sistema d'illuminazione d'emergenza,
  - un'ispezione della fonte di alimentazione d'emergenza di energia per gli impianti radio,
  - una prova dell'impianto di altoparlanti,
  - un'esercitazione antincendio che includa la dimostrazione della capacità di utilizzare gli equipaggiamenti da vigile del fuoco,
  - il funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due tubolature collegate all'unità principale in funzione,
  - la prova dei dispositivi di arresto di emergenza a distanza per l'alimentazione di combustibile alle caldaie e ai motori principali e ausiliari, nonché per i ventilatori,
  - la prova dei dispositivi di comando locale e a distanza della chiusura delle serrande tagliafuoco,
  - la prova degli impianti di rilevazione e di segnalazione degli incendi,
  - la prova della perfetta chiusura delle porte tagliafuoco,
  - il funzionamento delle pompe di sentina,
  - la chiusura delle porte stagne nelle paratie di compartimentazione mediante i dispositivi di comando locale e a distanza,
  - un'esercitazione che dimostri la familiarità dei membri dell'equipaggio con il piano di controllo delle avarie,
  - la messa a mare di almeno un battello di emergenza e di un'imbarcazione di salvataggio, l'avvio e la verifica dei loro organi di propulsione e di governo e il recupero di tali mezzi di salvataggio inclusa la loro messa in posizione a bordo,
  - il controllo che tutti i mezzi di salvataggio e i battelli di emergenza corrispondono all'inventario,
  - la prova della macchina del timone, inclusa quella ausiliare, della nave o dell'unità veloce.
2. Le ispezioni vertono sul controllo della dimestichezza dei membri dell'equipaggio con le procedure di sicurezza e di emergenza, la manutenzione, le modalità di lavoro, la sicurezza dei passeggeri, il servizio di coperta, le operazioni di carico e le operazioni relative ai veicoli e dell'efficienza delle relative funzioni. Va accertato che i marittimi siano in grado di comprendere e, se necessario, di impartire ordini e istruzioni e di rispondere nella lingua comune di lavoro indicata dal giornale di bordo. Devono essere controllati i documenti attestanti che i membri dell'equipaggio hanno effettuato con esito positivo un apposito addestramento, in particolare per quanto riguarda:
  - la gestione della folla,
  - la dimestichezza con le procedure e gli equipaggiamenti,
  - la formazione in materia di sicurezza per il personale demandato ad occuparsi della sicurezza dei passeggeri nei compartimenti loro riservati, in particolare delle persone anziane e disabili, in caso di emergenza, e
  - la formazione alla gestione delle situazioni di crisi e del comportamento umano.L'ispezione comprende la verifica che i turni di lavoro non siano tali da sovraccaricare il personale, in particolare quello addetto ai servizi di guardia.
3. I certificati di competenza dei membri dell'equipaggio imbarcati sulle unità che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva devono essere conformi alle disposizioni della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).

## ALLEGATO III

**PROCEDURA PER EFFETTUARE LE ISPEZIONI DURANTE UN SERVIZIO DI LINEA  
(di cui all'articolo 5)**

Nell'effettuare ispezioni durante un servizio di linea, occorre verificare le seguenti informazioni:

1. Informazioni relative ai passeggeri

Occorre verificare che non sia superato il numero di passeggeri che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri («navi») sono abilitate a trasportare e che il sistema di registrazione delle informazioni sui passeggeri ottemperi alla direttiva 98/41/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>. Occorre altresì verificare il modo in cui le informazioni sul numero totale dei passeggeri sono trasmesse al comandante e, ove opportuno, il metodo per includere nel numero totale i passeggeri che effettuano una traversata di andata e ritorno senza scendere a terra.

2. Informazioni relative alla caricazione e alla stabilità

Occorre verificare, se del caso, che siano installate e funzionanti scale di immersione affidabili; che siano adottate misure atte ad assicurare che la nave non sia sovraccarica e che il bordo libero di suddivisione non sia sommerso; che sia correttamente effettuata la valutazione della caricazione e della stabilità; che, ove prescritto, siano pesati i veicoli adibiti al trasporto merci e gli altri carichi e che i relativi dati siano trasmessi alla nave ai fini della valutazione della caricazione e della stabilità; che i piani di controllo in condizioni di avaria siano tenuti affissi e che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti di istruzioni sul controllo delle avarie.

3. Sicurezza della nave ai fini della navigazione

Occorre verificare la procedura di controllo dell'adempimento di tutte le precauzioni necessarie per la sicurezza della nave prima della partenza, che deve includere l'obbligo di segnalare espressamente l'avvenuta chiusura di tutte le porte stagne all'acqua e alle intemperie a fasciame; verificare che tutte le porte sul ponte destinato al trasporto degli autoveicoli siano chiuse prima della partenza della nave oppure che restino aperte solo il tempo strettamente necessario per consentire la chiusura della celata prodiera; verificare i dispositivi di chiusura dei portelloni di prora, di poppa e laterali; verificare che siano installati indicatori luminosi e un sistema di videosorveglianza che consenta di controllare lo stato delle porte del ponte di comando. Qualunque difetto di funzionamento degli indicatori luminosi, in particolare degli interruttori delle porte, deve essere individuato e segnalato.

4. Avvertenze di sicurezza

Occorre verificare che le usuali avvertenze di sicurezza e le istruzioni e indicazioni sulle procedure di emergenza siano comunicate nella forma e nella lingua, o nelle lingue, appropriate; che le usuali avvertenze di sicurezza siano comunicate all'inizio del viaggio e siano udibili in tutti i compartimenti riservati al pubblico, ivi compresi i ponti aperti, ai quali i passeggeri hanno accesso.

5. Annotazioni sul giornale di bordo

Occorre esaminare il giornale di bordo per accertare che sia annotata la chiusura dei portelli di prora e di poppa e delle altre porte stagne e resistenti alle intemperie, le prove delle porte stagne di compartimentazione, le prove delle macchine del timone ecc.; controllare anche che siano annotati i dati relativi al pescaggio, al bordo libero e alla stabilità, nonché la lingua comune dell'equipaggio.

6. Merci pericolose

Occorre verificare che ogni carico di merci pericolose o inquinanti sia trasportato in modo conforme alle leggi e ai regolamenti applicabili e, in particolare, che sia prevista la compilazione di una dichiarazione concernente le merci pericolose e inquinanti unitamente ad un manifesto o ad un piano di stivaggio che indichi la loro posizione a bordo; che sia consentito il carico di merci sulle navi passeggeri e che le merci pericolose o inquinanti siano debitamente contrassegnate, etichettate, stivate, fissate e segregate.

Occorre verificare che gli autoveicoli che trasportano merci pericolose e inquinanti siano adeguatamente contrassegnati e fissati; che, qualora siano trasportate merci pericolose e inquinanti, una copia del relativo manifesto o piano di stivaggio sia disponibile a terra; che il comandante conosca gli obblighi di segnalazione previsti dalla

<sup>(1)</sup> Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, le istruzioni sulle procedure di emergenza da seguire e sull'assistenza di pronto soccorso da prestare in caso di sinistro marittimo in cui siano coinvolte merci pericolose o inquinanti marini; che l'impianto di ventilazione dei ponti destinati al trasporto dei veicoli sia costantemente in funzione, che la ventilazione sia aumentata quando i motori dei veicoli sono accesi e che sia provvisto un dispositivo che segnali sul ponte di comando che l'impianto di ventilazione sul ponte degli autoveicoli è funzionante.

#### 7. Fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci

Occorre verificare il sistema con cui sono fissati gli autoveicoli (per esempio mediante stivaggio in blocchi o rizzaggio dei singoli veicoli); che vi siano punti di attacco sufficienti a disposizione; le sistemazioni per il fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci in condizioni o in previsioni di maltempo; l'eventuale metodo di fissaggio degli autobus e dei motocicli; accertare che la nave sia dotata di un manuale per il fissaggio del carico.

#### 8. Ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli

Occorre verificare che i locali di categoria speciale e i locali da carico ro-ro siano costantemente sorvegliati oppure controllati mediante un sistema di videosorveglianza in modo da rilevare eventuali spostamenti degli autoveicoli in caso di maltempo e l'ingresso non autorizzato di passeggeri. Occorre altresì verificare che le porte tagliafuoco e le entrate siano tenute chiuse e che siano esposti i segnali di divieto ai passeggeri di accedere ai ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli o rimanervi mentre la nave è in navigazione.

#### 9. Chiusura delle porte stagne

Occorre verificare che sia seguita la procedura di chiusura delle porte stagne di compartimentazione stabilita dalle istruzioni operative della nave; che siano regolarmente effettuate le prove prescritte; che il dispositivo di manovra delle porte stagne sul ponte di comando sia posizionato, per quanto possibile, sul comando «locale»; che le porte siano tenute chiuse in caso di visibilità limitata o di pericolo; che all'equipaggio siano impartite istruzioni sulla corretta manovra delle porte e che esso sia consapevole dei potenziali pericoli di una manovra errata.

#### 10. Ronde antincendio

Occorre verificare che sia mantenuto un servizio di ronda efficiente che consenta di rilevare tempestivamente ogni principio di incendio. Ciò dovrebbe includere il controllo dei locali di categoria speciale in cui non siano installati impianti fissi di rilevazione e segnalazione degli incendi. Tali locali possono essere sorvegliati come indicato al punto 8.

#### 11. Comunicazioni in caso di emergenza

Occorre verificare che secondo il ruolo di appello vi sia un numero sufficiente di membri dell'equipaggio demandati ad assistere i passeggeri in caso di emergenza e che essi siano facilmente identificabili e in grado di comunicare con i passeggeri in una situazione d'emergenza, tenuto conto di uno o più dei seguenti fattori, secondo le circostanze:

- a) la lingua o le lingue più adatte in funzione delle nazionalità prevalenti dei passeggeri trasportati su una determinata rotta;
- b) la probabilità che la capacità di fornire istruzioni basilari in lingua inglese usando un vocabolario elementare possa servire per comunicare con i passeggeri che necessitano di assistenza nel caso in cui non vi sia una lingua comune tra i membri dell'equipaggio e i passeggeri;
- c) l'eventuale necessità di comunicare in altri modi durante un'emergenza (ad esempio, mediante dimostrazione, segnali gestuali, o richiamando l'attenzione sui luoghi in cui sono dislocate le istruzioni, i punti di raccolta, i dispositivi di salvataggio o i percorsi di evacuazione quando la comunicazione verbale non è praticabile);
- d) la completezza delle istruzioni di sicurezza previamente impartite ai passeggeri nella loro madrelingua;
- e) le lingue in cui le avvertenze di sicurezza possono essere comunicate durante un'emergenza o un'esercitazione per impartire direttive essenziali ai passeggeri e aiutare l'equipaggio nelle funzioni di assistenza ai passeggeri.

#### 12. Lingua di lavoro comune tra i membri dell'equipaggio

Occorre verificare che sia stabilita una lingua di lavoro che assicuri l'efficienza dell'equipaggio in materia di sicurezza e che tale lingua di lavoro sia annotata nel giornale di bordo della nave.

<sup>(1)</sup> 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 di informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

### 13. Dotazioni di sicurezza

Occorre verificare che i mezzi di salvataggio e le dotazioni antincendio, incluse le porte tagliafuoco e gli altri impianti fissi di protezione contro gli incendi, immediatamente ispezionabili, siano mantenuti in buono stato; che i piani per la difesa antincendio siano tenuti affissi o che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti contenenti istruzioni equivalenti; che i giubbotti di salvataggio siano stivati in maniera adeguata e che siano facilmente identificabili i posti in cui sono stivati quelli per bambini; che il carico di veicoli non ostacoli in funzionamento delle dotazioni antincendio, dei dispositivi di arresto di emergenza, delle valvole di scarico a mare ecc. collocati sui ponti per gli autoveicoli.

### 14. Strumentazione nautica e installazioni radio

Occorre verificare che siano funzionanti le strumentazioni nautiche e le installazioni radio, incluse le apparecchiature EPIRB (Emergency position-indicating radio beacons).

### 15. Illuminazione d'emergenza supplementare

Occorre verificare che sia installato un impianto fisso di illuminazione d'emergenza supplementare nei casi previsti dalla legge e che le avarie di tale impianto siano registrate.

### 16. Mezzi di sfuggita

Occorre verificare che i mezzi di sfuggita, comprese le vie di fuga, siano contrassegnati in conformità delle norme applicabili e illuminati attraverso un impianto alimentato sia dal generatore principale che da quello di emergenza; che siano prese misure per mantenere sgombri dagli autoveicoli i percorsi alle vie di fuga situate sui ponti per gli autoveicoli; che le uscite, in particolare quelle dai negozi duty-free che siano state trovate ostruite da merci in eccesso, siano tenute sgombre.

### 17. Pulizia dei locali macchine

Occorre verificare che sia mantenuta la pulizia nei locali macchine secondo le procedure di manutenzione.

### 18. Eliminazione dei rifiuti

Occorre verificare se i sistemi di trattamento e di eliminazione dei rifiuti sono soddisfacenti.

### 19. Manutenzione programmata

Tutte le compagnie devono avere procedure specifiche, con un sistema di manutenzione programmata, per tutte le aree afferenti alla sicurezza, inclusi i portelloni di poppa e di prora e le aperture laterali, i relativi sistemi di chiusura, che comprenda anche la manutenzione dei locali macchine e delle dotazioni di sicurezza. I piani devono prevedere il controllo periodico di tutti gli elementi in modo da mantenere i livelli di sicurezza più elevati. Devono essere previste procedure per la registrazione delle avarie e della conferma dell'avvenuta riparazione delle stesse al fine di assicurare che il comandante e la persona designata a terra all'interno della struttura di gestione della compagnia siano a conoscenza delle avarie e ricevano notifica del fatto che queste sono state riparate entro un dato termine. Il controllo periodico del funzionamento dei sistemi di chiusura dei portelloni di prora esterni ed interni deve includere gli indicatori, i dispositivi di sorveglianza, tutti gli ombrinali nello spazio tra la celata prodiera e il portellone interno e, in particolare, i meccanismi di chiusura e i relativi sistemi idraulici.

### 20. Controlli da effettuare in corso di viaggio

Nel corso di un viaggio occorre verificare che la nave non sia sovraffollata, che vi sia disponibilità di posti a sedere e che i passaggi, le scale e le uscite di emergenza non siano ingombrati da passeggeri privi di posto a sedere o da bagagli. Occorre altresì verificare che il ponte dei veicoli sia evacuato dai passeggeri prima della partenza della nave e che i passeggeri non possano più accedervi fino al momento immediatamente precedente all'attracco.

---

## ALLEGATO IV

## TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 1999/35/CE	Presente direttiva
Articolo 1	—
Articolo 2, lettere a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) e r)	Articolo 2, punti 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12)
Articolo 2, lettere c), i), k), l), n), p), q) e s)	—
Articolo 3	Articolo 1
Articolo 4	—
Articolo 5, punto 1, lettera a)	Articolo 3
Articolo 5, punto 1, lettera b), e punto 2	—
Articolo 6	Articolo 3
Articolo 7	Articolo 4
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 9	Articolo 6
Articolo 10, paragrafo 1, lettere a), b) e c)	Articolo 7
Articolo 10, paragrafo 1, lettera d)	—
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 7
Articolo 10, paragrafo 3	Articolo 8
Articolo 10, paragrafo 4	—
Articolo 11, paragrafi 1, 2, 3, 4, 5, 7 e 8	—
Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafi 1, 2, 4 e 5	—
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 6, paragrafo 2, e articolo 10
Articolo 14	—
Articolo 15	—
Articolo 16	—
Articolo 17	Articolo 12
Articolo 18	Articolo 11
Articolo 19	Articolo 17
Articolo 20	Articolo 16
Articolo 21	Articolo 18
Articolo 22	Articolo 19
Allegato I	Allegato I

## RETTIFICHE

**Rettifica del regolamento (UE) n. 98/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'immissione sul mercato e all'uso di precursori di esplosivi**

*(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 39 del 9 febbraio 2013)*

Pagina 10, allegato I, tabella, nota a piè di pagina 1:

*anziché:* «<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 948/2009 della Commissione (GU L 287 del 31.10.2009, pag. 1).»

*leggasi:* «<sup>(1)</sup> Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).»

Pagina 11, allegato II, tabella, nota a piè di pagina 1:

*anziché:* «<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 948/2009.»

*leggasi:* «<sup>(1)</sup> Regolamento (CEE) n. 2658/87.»

---









