113108/EU XXV. GP
Eingelangt am 01/08/16

Council of the
European Union

Brussels, 1 August 2016
(OR. it)

11598/16

Interinstitutional File:
2016/0172 (COD)

MAR 204
CODEC 1128
INST 334
PARLNAT 228

COVER NOTE

From:	Senato della Repubblica italiana
date of receipt:	29 July 2016
To:	General Secretariat of the Council
Subject:	Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on a system of inspections for the safe operation of ro-ro ferry and high-speed passenger craft in regular service and amending Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council on port State control and repealing Council Directive 1999/35/EC - Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality[1] Doc. 9965/16 MAR 162 CODEC 848 - COM(2016) 371 final

Delegations will find attached a copy of the above-mentioned opinion.

[1] Translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20160371.do

www.parlament.gv.at

ANNEX

Senato della Repubblica
Il Presidente

Roma, 29.07.2016
Prot. n. 264/UE

Signor Presidente,

mi è gradito inviarLe il testo della risoluzione approvata dalla Commissione Lavori pubblici del Senato della Repubblica italiana a conclusione dell'esame della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti ro-ro e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello stato di approdo e abroga la direttiva 1999/35/CE (COM (2016) 371 definitivo).

Tale risoluzione reca osservazioni in merito alla conformità dell'atto ai principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Con i migliori saluti.

(All.)

Signor Robert Fico
Presidente del Consiglio dell'Unione europea
1048 BRUXELLES

www.parlament.gv.at

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. XVIII
n. 141

RISOLUZIONE DELLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(*Relatore* CARDINALI)

approvata nella seduta del 20 luglio 2016

SULLA

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA A UN SISTEMA DI ISPEZIONI PER L'ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI SICUREZZA DI TRAGHETTI RO-RO E DI UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI ADIBITI A SERVIZI DI LINEA E CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AL CONTROLLO DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO E ABROGA LA DIRETTIVA 1999/35/CE (COM (2016) 371 DEFINITIVO)

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 22 luglio 2016

TIPOGRAFIA DEL SENATO

www.parlament.gv.at

INDICE

Testo della risoluzione . . . . . *Pag.* 3

Parere della 14ª Commissione . . . . . » 6

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144, l'atto comunitario COM (2016) 371 definitivo, sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti ro-ro e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e abroga la direttiva 1999/35/CE, del Consiglio del 29 aprile 1999,

premesso che con la comunicazione COM (2015) 508, la Commissione europea ha riferito sugli esiti della procedura di controllo sull'adeguatezza della legislazione sulla disciplina concernente la sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea, effettuata nell'ambito del programma REFIT e dell'agenda «Legiferare meglio»;

rilevato che il quadro normativo vigente dell'Unione europea in materia di sicurezza delle navi da passeggeri comprende varie direttive, emanate a partire dal 1998, le quali, tuttavia, secondo il suddetto controllo sull'adeguatezza della legislazione, non appaiono sempre coerenti tra loro, avendo ciascuna di esse una portata diversa e applicandosi a diversi tipi di navi e di viaggi, e non tenendo conto dello sviluppo tecnologico dell'ultimo decennio, che è stato tale da rendere obsolete e inutilmente gravose alcune delle disposizioni vigenti;

considerato che il controllo sull'adeguatezza ha riguardato la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle navi da passeggeri costruite in acciaio o materiale equivalente e alle unità veloci, le direttive 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, e 1999/35/CE, che prevedono norme specifiche per le navi ro-ro da passeggeri (note come navi ro-pax) e per le unità veloci (HSC), e la direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, in materia di registrazione delle persone a bordo;

ricordato che la direttiva 1999/35/CE prevede ispezioni sulla sicurezza dei traghetti ro-ro passeggeri e delle unità veloci da passeggeri (UVP), rispetto ai rischi specifici legati alla presenza di ponti per veicoli non compartimentati che determinano vulnerabilità sul piano della sicurezza antincendio, della stabilità, dello spostamento del carico e della tenuta stagna;

rilevato, tuttavia, che le ispezioni ai sensi della direttiva 1999/35/CE, hanno di fatto determinato una parziale sovrapposizione con le ispezioni da parte dello Stato di approdo, previste dalla direttiva 2009/16/CE, e con le ispezioni annuali dello Stato di bandiera, previste dalla direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 (per i viaggi internazionali) e dalla direttiva 2009/45/CE (per i viaggi na-

zionali), e che pertanto la proposta di direttiva provvede a chiarire i rispettivi campi di applicazione;

considerato, in particolare, che:

– la proposta esclude dal suo campo di applicazione le navi soggette alle ispezioni da parte dello Stato di approdo effettuate conformemente alla direttiva 2009/16/CE, limitando, di conseguenza, il campo di applicazione alle sole unità da passeggeri adibite a servizi di linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto di un Paese terzo (se la nave è di bandiera dello Stato membro);

– la proposta abroga la direttiva 1999/35/CE, incorporando nel nuovo testo le corrispondenti disposizioni, aggiornandole agli sviluppi intervenuti nella pratica e nella legislazione europea e internazionale, tra cui le disposizioni relative ai rapporti di ispezione, ai fermi, ai ricorsi, ai costi, alla banca dati sulle ispezioni e alle sanzioni, che sono allineate alle corrispondenti disposizioni della direttiva 2009/16/CE sul controllo dello stato di approdo;

– la proposta istituisce un sistema di ispezioni precedenti all'avviamento del servizio di linea, basate sulla nave anziché sulla compagnia di navigazione;

– la proposta stabilisce che le ispezioni regolari debbano svolgersi due volte all'anno, ad una certa distanza l'una dall'altra, e che una di esse debba essere un'ispezione in servizio di linea durante una traversata regolare. Essa stabilisce anche che uno Stato membro può, se lo desidera, combinare l'ispezione con la visita a cura dello Stato di bandiera, prevista con cadenza annuale, consentendo di ridurre gli oneri sia per l'amministrazione, sia per l'armatore;

considerate le indicazioni contenute nella relazione del Governo, predisposta ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

tenuto conto degli elementi informativi forniti dal Comando generale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera e dalle associazioni rappresentative degli armatori;

considerato altresì il parere formulato dalla 14ª Commissione;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che prevede la procedura legislativa ordinaria per stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del TFUE «Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità»:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, in quanto l'intervento al livello dell'Unione europea integra sia il requisito della necessità sia quello del valore aggiunto rispetto all'azione dei singoli Stati. Infatti, questi ultimi non possono realizzare singolarmente l'obiettivo

di aggiornare le procedure di verifica della sicurezza sui traghetti, di cui alla direttiva 1999/35/CE, e di coordinarle con le ispezioni da parte dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo;

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, poiché la proposta non va oltre quanto necessario per il raggiungimento del predetto obiettivo. Anche i poteri di adottare atti delegati, conferiti alla Commissione europea per tenere conto dell'evoluzione della normativa a livello internazionale e migliorarne le prescrizioni tecniche alla luce dell'esperienza acquisita, non richiedono l'adozione di decisioni su elementi essenziali della direttiva;

esprime inoltre avviso favorevole per i profili di merito, che rilevano nell'ambito del dialogo politico con le istituzioni dell'Unione, rilevando che le finalità della proposta di direttiva appaiono ampiamente condivisibili in quanto, attraverso la semplificazione della legislazione e la razionalizzazione delle fasi operative ad essa collegate, consentono da un lato di migliorare il livello dei controlli ispettivi e dall'altro di snellire notevolmente i tempi commerciali e gli adempimenti per le navi soggette a tali controlli.

Il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 234 del 2012.

www.parlament.gv.at

PARERE DELLA 14ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

(Estensore: COCIANCICH)

29 giugno 2016

La Commissione,

esaminato l'atto COM (2016) 371 definitivo,

ricordato che con la comunicazione COM (2015) 508, la Commissione europea ha dato conto della procedura di controllo sulla qualità della legislazione, effettuata sulla disciplina concernente la sicurezza delle navi da passeggeri, secondo il programma REFIT e l'agenda «Legiferare meglio»;

considerato che la legislazione dell'Unione europea in materia di sicurezza delle navi da passeggeri si compone di una serie di direttive, emanate nel corso di un periodo di quindici anni, le quali, tuttavia, secondo la predetta valutazione sulla qualità della legislazione, non formano un quadro normativo del tutto coerente, avendo ciascuna di esse una portata diversa e applicandosi a diversi tipi di navi e di viaggi, e non tenendo conto dello sviluppo tecnologico dell'ultimo decennio, che è stato tale da rendere obsolete e inutilmente gravose alcune delle disposizioni vigenti;

considerato che il controllo di qualità ha riguardato principalmente la direttiva 2009/45/CE, che riguarda le navi da passeggeri costruite in acciaio o materiale equivalente e le unità veloci, ma anche le direttive 2003/25/CE e 1999/35/CE, che prevedono norme specifiche per le navi ro-ro da passeggeri (note come navi ro-pax) e per le unità veloci (HSC), e la direttiva 98/41/CE in materia di registrazione delle persone a bordo;

ricordato che la direttiva 1999/35/CE prevede ispezioni sulla sicurezza dei traghetti ro-ro passeggeri e unità veloci da passeggeri, rispetto ai rischi specifici legati alla presenza di ponti per veicoli non compartimentati che determinano vulnerabilità sul piano della sicurezza antincendio, della stabilità, di spostamento del carico e di tenuta stagna;

considerato, tuttavia, che le ispezioni ai sensi della direttiva 1999/35/CE, hanno di fatto determinato una parziale sovrapposizione con le ispezioni da parte dello Stato di approdo, previste dalla direttiva 2009/16/CE, e con le ispezioni annuali dello Stato di bandiera, previste dalla direttiva 2009/21/CE (per i viaggi internazionali) e dalla direttiva 2009/45/CE (per i viaggi nazionali), e che pertanto la proposta di direttiva provvede a chiarire i rispettivi campi di applicazione;

www.parlament.gv.at

considerato, in particolare, che:

– la proposta esclude dal suo campo di applicazione le navi soggette alle ispezioni da parte dello Stato di approdo, limitando, di conseguenza, il campo di applicazione alle sole unità da passeggeri adibite a servizi di linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto di un Paese terzo (se la nave è di bandiera dello Stato membro);

– la proposta abroga la direttiva 1999/35/CE, incorporando nel nuovo testo le corrispondenti disposizioni, aggiornandole agli sviluppi intervenuti nella pratica e nella legislazione europea e internazionale, tra cui le disposizioni relative ai rapporti di ispezione, ai fermi, ai ricorsi, ai costi, alla banca dati sulle ispezioni e alle sanzioni, che sono allineate alle corrispondenti disposizioni della direttiva 2009/16/CE sul controllo dello stato di approdo;

– nell'ambito delle ispezioni precedenti all'avviamento del servizio di linea, la proposta elimina quelle relative alla compagnia di navigazione, concentrandosi su quelle relative alla nave;

– la proposta stabilisce che le ispezioni regolari debbano svolgersi due volte all'anno, ad una certa distanza l'una dall'altra, e che una di esse deve essere un'ispezione in servizio di linea durante una traversata regolare. Inoltre, stabilisce anche che uno Stato membro può, se lo desidera, combinare l'ispezione con la visita a cura dello Stato di bandiera, prevista a cadenza annuale, al fine di ridurre gli oneri sia per l'amministrazione che per l'armatore,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che prevede la procedura legislativa ordinaria per stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea;

il principio di sussidiarietà è rispettato poiché l'obiettivo di aggiornare le procedure di verifica della sicurezza sui traghetti, di cui alla direttiva 1999/35/CE, e di coordinamento con le ispezioni da parte dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

per quanto riguarda il principio di proporzionalità, la proposta non va oltre quanto necessario per il raggiungimento del predetto obiettivo. Anche i poteri di adottare atti delegati, conferiti alla Commissione europea al fine di tenere conto dell'evoluzione della normativa a livello internazionale e di migliorare le specifiche tecniche alla luce dell'esperienza maturata, non richiedono l'adozione di decisioni su elementi essenziali della direttiva.

www.parlament.gv.at