



Bruxelles, 28 novembre 2023
(OR. en)

15950/23

Fascicolo interistituzionale:
2023/0164(COD)

TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	13015/23
n. doc. Comm.:	10115/23
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 1° giugno 2023, la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta riguarda una modifica della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

3. La direttiva 2009/18/CE prevede un sistema di inchieste di sicurezza per trarre insegnamenti dagli incidenti marittimi ed evitare che si ripetano. Gli incidenti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva sono oggetto di indagini per migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino.
4. La revisione della direttiva persegue i seguenti obiettivi specifici:
 - migliorare la protezione dei pescherecci, dei loro equipaggi e dell'ambiente. I pescherecci più piccoli, di lunghezza inferiore a 15 metri, non rientrano nell'attuale ambito di applicazione della direttiva, il che significa che gli incidenti che comportano la perdita di vite umane e navi non sono oggetto di indagini sistematiche e armonizzate;
 - chiarire le definizioni e il testo giuridico affinché gli organi inquirenti sugli incidenti degli Stati membri indaghino in modo tempestivo e armonizzato su tutti gli incidenti che devono essere oggetto di indagini;
 - incrementare la capacità degli organi inquirenti sugli incidenti di condurre inchieste sugli incidenti (e riferire in merito alle stesse) in modo tempestivo, esperto e indipendente, anche per quanto riguarda le tecnologie e i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio; e
 - aggiornare alcune definizioni e alcuni riferimenti alla legislazione dell'UE e ai regolamenti IMO pertinenti al fine di garantire chiarezza e coerenza.
5. La Commissione ha adottato la proposta nel contesto del suo programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) e come seguito immediato della valutazione ex post¹ e del vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo² effettuati nel 2018.
6. La proposta si basa sui risultati di una valutazione d'impatto¹ basata su uno studio esterno di supporto. La valutazione d'impatto è stata presentata ed esaminata approfonditamente in una riunione del gruppo e non ha sollevato gravi preoccupazioni per le delegazioni.

¹ Doc. 9131/18 + ADD 1.

² Doc. 9128/18 + ADD 1.

7. La proposta era corredata di una valutazione d'impatto² che è stata presentata ed esaminata a fondo in una riunione del gruppo. Le osservazioni formulate riguardavano principalmente i costi per la certificazione dei sistemi di gestione della qualità per le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima e le modalità di calcolo di tali costi.

II. ESAME DA PARTE DELLE ALTRE ISTITUZIONI

8. Il 20 luglio 2023 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatrice Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Paesi Bassi) che ha presentato il suo progetto di relazione il 18 settembre; la votazione della commissione TRAN su tale proposta è attualmente prevista per il 7 dicembre.
9. Il 20 settembre 2023 il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta³. Il 23 giugno 2023 il Comitato europeo delle regioni ha deciso di non pronunciarsi.

III. STATO DEI LAVORI AL CONSIGLIO

10. Il gruppo "Trasporti marittimi" ha discusso la proposta in varie riunioni, a partire dal giugno 2023. Tutte le delegazioni hanno espresso il loro sostegno generale agli obiettivi della proposta della Commissione, al fine di migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino.
11. Nella riunione del 22 novembre il Comitato dei rappresentanti permanenti ha confermato il suo sostegno all'ultimo testo di compromesso e ha raccomandato al Consiglio di raggiungere un orientamento generale nella sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 4 dicembre 2023.

¹ Doc. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² Doc. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

³ Doc. 13372/23.

12. Al fine di consentire agli organi inquirenti sugli incidenti di condurre inchieste sugli incidenti (e riferire in merito alle stesse) in modo analogo in tutta l'Unione, i lavori sono stati principalmente finalizzati a rendere le norme esistenti più chiare e più coerenti con le pertinenti normative internazionali. Sono state introdotte diverse modifiche alla proposta della Commissione, con l'obiettivo principale di rafforzare le disposizioni relative all'indipendenza degli organi inquirenti sugli incidenti e alla riservatezza dei loro risultati, nonché di ridurre gli oneri amministrativi superflui. Sono tre le principali modifiche sostanziali da rilevare.
13. In primo luogo, la formulazione del paragrafo 2 dell'articolo 1 è stata rivista per chiarire che lo scopo delle inchieste svolte dagli organi inquirenti sugli incidenti non è quello di determinare la responsabilità o di attribuire colpe. Tutti gli Stati membri dispongono già di quadri giuridici a tal fine; il lavoro degli organi inquirenti sugli incidenti dovrebbe invece concentrarsi sulla comunicazione integrale delle cause di un sinistro o di un incidente marittimo, senza indebite pressioni esterne, al fine di trarre insegnamenti dagli incidenti marittimi ed evitare che si ripetano. Inoltre, le disposizioni sulla riservatezza delle informazioni raccolte dagli organi inquirenti sugli incidenti durante le inchieste sono state rafforzate (articolo 9), anche per evitare pressioni esterne e facilitare l'accesso ai dati che potrebbero essere pertinenti per individuare le cause degli incidenti marittimi. Allo stesso tempo, l'articolo 17 bis è stato rivisto per inquadrare meglio il coinvolgimento della Commissione e dell'EMSA nella formazione e nel sostegno operativo per gli organi inquirenti sugli incidenti nello svolgimento delle loro indagini; tale sostegno dovrebbe essere fornito solo su richiesta delle autorità di inchiesta e solo se non sorgono conflitti di interesse.
14. In secondo luogo, al fine di tenere conto delle diverse esigenze e strutture organizzative a livello nazionale, evitando nel contempo inutili oneri amministrativi, il paragrafo 7 dell'articolo 8 è stato modificato per consentire a ciascuno Stato membro di decidere se attuare o meno un sistema di gestione della qualità per l'autorità di inchiesta nazionale per la sicurezza marittima. Con lo stesso obiettivo di ridurre gli oneri amministrativi, il testo prevede ora la possibilità per gli organi inquirenti sugli incidenti di elaborare "relazioni semplificate", il che riduce il carico di lavoro nelle situazioni in cui la redazione di una relazione completa non apporta alcun valore aggiunto.

15. In terzo luogo, l'articolo 20 è stato riformulato per conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati al fine di adeguare gli allegati all'evoluzione del diritto internazionale marittimo relativo alle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e di agevolare la raccolta e la condivisione delle conoscenze nonché la comunicazione.
16. Infine, il termine per il recepimento proposto dalla Commissione (un anno dopo l'entrata in vigore della direttiva modificativa) sarebbe prorogato a 4 anni.
17. In questa fase della procedura, la Commissione mantiene una riserva procedurale su tutte le modifiche alla sua proposta.

IV. CONCLUSIONI

18. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio a raggiungere un *orientamento generale* sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo, sulla base del testo di compromesso che figura nell'allegato della presente relazione.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di
inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che abroga il regolamento (UE)
n. 1286/2011 della Commissione**

(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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) La direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e prevede un sistema di inchieste di sicurezza. Gli incidenti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione di tale direttiva sono oggetto di indagini da parte di organi inquirenti indipendenti istituiti negli Stati membri al fine di migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino con l'obiettivo di imparare dal passato per prevenire futuri sinistri e incidenti.
- (2) Dall'entrata in vigore della direttiva 2009/18/CE si sono verificati cambiamenti nel contesto normativo internazionale e sviluppi tecnologici. È opportuno tenere conto di tali cambiamenti e sviluppi nonché dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva 2009/18/CE.
- (3) La direttiva 2009/18/CE fa riferimento a una serie di testi giuridici adottati dall'Organizzazione marittima internazionale (*International Maritime Organization* - IMO) che sono stati abrogati, modificati o riveduti dopo la sua entrata in vigore. Ad esempio, la direttiva fa riferimento al codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi (risoluzione IMO A.849 (20) del 27 novembre 1997) che è stato revocato dal codice degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali per le inchieste di sicurezza sui sinistri e sugli incidenti marittimi (codice per le inchieste sui sinistri) (risoluzione MSC 255(84) del 16 maggio 2008) mediante risoluzione A.1075 (28) - Linee guida per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri (risoluzione MSC.255 (84)).
- (4) Il codice IMO per le inchieste sui sinistri introduce nuove definizioni, come la definizione di "autorità di inchiesta per la sicurezza marittima", mentre sopprime altri concetti, come quello di "sinistro grave". È opportuno includere tali modifiche nella direttiva 2009/18/CE.
- (5) La direttiva 2009/18/CE fa inoltre riferimento alla circolare MSC-MEPC.Circ.3 dell'IMO del 2008, sostituita dalla circolare MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 - Relazioni sulle procedure armonizzate di comunicazione dei sinistri e degli incidenti marittimi, del 18 novembre 2014.

¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

- (6) Le linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri (A.1075 (28)), adottate il 4 dicembre 2013, forniscono indicazioni pratiche per le inchieste sistematiche sui sinistri e sugli incidenti marittimi e consentono lo sviluppo di analisi e azioni preventive efficaci. È opportuno includere tali linee guida nella direttiva 2009/18/CE.
- (7) I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE, pertanto le inchieste sugli incidenti marittimi che coinvolgono tali pescherecci non sono condotte in modo sistematico né armonizzato. Tali navi sono più soggette a capovolgimento e la caduta in mare dei membri dell'equipaggio è relativamente frequente. È pertanto necessario proteggere questi pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente introducendo una prima valutazione dei sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri, al fine di determinare se le autorità debbano avviare un'inchiesta di sicurezza tenendo conto, tra l'altro, degli elementi di prova disponibili nonché della possibilità che i risultati dell'inchiesta di sicurezza consentano di prevenire futuri sinistri e incidenti.
- (7 bis) La presente direttiva non dovrebbe impedire agli Stati membri di istituire norme nazionali per indagare sui sinistri o sugli incidenti marittimi che coinvolgono un tipo di nave che trasporti fino a 12 passeggeri o che sia utilizzata per altri fini commerciali.
- (8) Alcune definizioni contenute nella direttiva 2009/18/CE non sono chiare. È opportuno specificare la definizione della lunghezza dei pescherecci, in particolare quando vi è una distinzione nell'approccio e negli obblighi delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima in base alla lunghezza del peschereccio.
- (9) Il codice IMO per le inchieste sui sinistri fa riferimento a un evento o una serie di eventi che si sono verificati direttamente in relazione all'esercizio di una nave. Questo concetto è oggetto di divergenze significative e dovrebbe essere chiarito. Tali divergenze incidono sulle azioni delle autorità di inchiesta sugli incidenti, in particolare per quanto riguarda gli incidenti nei porti, la possibilità di svolgere inchieste congiunte e la raccolta di dati sugli incidenti e sulle inchieste.

- (10) Il codice IMO per le inchieste sui sinistri stabilisce che, quando si verifica un sinistro marittimo molto grave, viene condotta un'inchiesta sulla sicurezza marittima. Tuttavia non vi sono indicazioni sul termine entro il quale il decesso deve avere luogo dopo l'incidente affinché l'evento possa essere considerato un sinistro marittimo molto grave che debba essere oggetto di indagini. La direttiva 2009/18/CE dovrebbe pertanto fornire tali indicazioni.
- (11) Il personale disponibile e le risorse operative delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri variano notevolmente, il che si traduce in rapporti e inchieste inefficaci e incoerenti sui sinistri marittimi. Pertanto la Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), dovrebbe fornire un supporto analitico altamente specializzato per inchieste individuali (soft skills), nonché strumenti e attrezzature di analisi (hardware).
- (12) Alla luce di quanto affermato, è opportuno che l'EMSA organizzi corsi di formazione su tecniche specifiche e su nuovi sviluppi e tecnologie che potrebbero essere pertinenti per le inchieste sugli incidenti in futuro. Tale formazione dovrebbe concentrarsi, tra l'altro, sui combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, che sono particolarmente pertinenti alla luce del pacchetto "Pronti per il 55 %", e sull'automazione, nonché sulle norme del regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR).
- (12 bis) L'indipendenza delle inchieste sulla sicurezza marittima deve essere garantita in ogni circostanza e tutti i soggetti coinvolti in tali inchieste, comprese le imprese, le istituzioni o le agenzie pubbliche o private, dovrebbero essere esenti da qualsiasi conflitto di interessi.

- (14) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione delle disposizioni della presente direttiva per quanto concerne l'elenco dei testi dell'IMO nel suo ambito di applicazione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- (14 bis) Al fine di adeguare gli allegati all'evoluzione del diritto internazionale marittimo relativo alle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e di agevolare la raccolta e la condivisione delle conoscenze nonché la comunicazione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'articolo 14, paragrafo 4, e all'articolo 17, paragrafo 5, della presente direttiva. 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. Il sistema di cooperazione permanente istituito dalla presente direttiva dovrebbe segnatamente essere coinvolto in tali consultazioni. 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.
- (15) In vista del ciclo completo di visite dell'EMSA negli Stati membri volto a monitorare l'attuazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro [10 anni dalla data di entrata in vigore di cui all'articolo 23] e riferire in merito al Parlamento europeo e al Consiglio. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per la valutazione.

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

- (16) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire stabilire norme sulle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo al fine di migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (17) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/18/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/18/CE

La direttiva 2009/18/CE è così modificata:

1) all'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Lo scopo delle inchieste svolte ai sensi della presente direttiva non è quello di determinare la responsabilità né di attribuire colpe, pertanto nessuna colpa o responsabilità è desunta dai risultati di tali inchieste. Gli Stati membri provvedono affinché alle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima ("autorità di inchiesta") non sia impedito di riferire integralmente le cause del sinistro o dell'incidente marittimo, né siano imposte restrizioni al riguardo.";

2) l'articolo 2, paragrafo 2, è così modificato:

a) *(soppresso)*

b) la lettera d) è soppressa;

3) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva:

- 1) per "codice IMO per le inchieste sui sinistri" si intende il codice degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali per le inchieste di sicurezza sui sinistri e sugli incidenti marittimi allegato alla risoluzione MSC.255(84) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, nella sua versione aggiornata;
- 2) per "linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri" si intendono le linee guida adottate dall'assemblea dell'IMO con risoluzione A.1075(28) del 4 dicembre 2013, nella loro versione aggiornata;
- 3) le seguenti espressioni vanno intese secondo le definizioni contenute nel codice IMO per le inchieste sui sinistri:
 - a) "sinistro marittimo";
 - b) "sinistro marittimo molto grave";
 - c) "incidente marittimo";
 - d) "inchiesta sulla sicurezza marittima";
 - e) "autorità di inchiesta per la sicurezza marittima";
 - f) "Stato incaricato delle inchieste sulla sicurezza marittima";
 - g) "Stato titolare di interessi rilevanti";
 - h) "lesione grave";

- 4) per "linee guida dell'IMO riguardanti il giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo" si intendono le linee guida allegate alla risoluzione LEG.3(91) del comitato giuridico dell'IMO del 27 aprile 2006 approvate dal consiglio di amministrazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro nella sua 296^a sessione tenutasi dal 12 al 16 giugno 2006;
- 5) le espressioni "nave ro-ro da passeggeri" e "unità veloce da passeggeri" vanno intese secondo le definizioni contenute all'articolo 2 della direttiva (UE) 2017/2110¹;
- 6) le espressioni "registratore dei dati di viaggio" ("VDR") e "registratore dei dati di viaggio semplificato" ("S-VDR") vanno intese secondo la definizione contenuta nelle risoluzioni MSC.333(90) e MSC. 163(78) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, nelle loro versioni aggiornate, integrate dalle pertinenti norme di prestazione IMO a seconda della data di installazione a bordo, fatta salva la legislazione dell'Unione;
- 7) per "raccomandazione in materia di sicurezza" si intende qualsiasi proposta formulata, anche a fini di registrazione e controllo:
 - a) dall'autorità di inchiesta dello Stato che conduce o dirige l'inchiesta di sicurezza in base alle informazioni derivanti da tale inchiesta; o, se del caso,
 - b) dalla Commissione in base ad un'analisi astratta dei dati e ai risultati delle inchieste di sicurezza realizzate.
- 8) l'espressione "lunghezza di un peschereccio" va intesa secondo la definizione contenuta all'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/1130²;

¹ 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).

² Regolamento (UE) 2017/1130 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2017, che definisce le caratteristiche dei pescherecci (GU L 169 del 30.6.2017, pag. 1).

9) per "lesione mortale" si intende una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la sua morte entro 15 giorni dalla data dell'incidente, se le relative informazioni sono disponibili.";

4) l'articolo 4 è così modificato:

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

"a) siano svolte in modo indipendente da indagini penali o da inchieste parallele di altro tipo finalizzate a determinare la responsabilità o ad attribuire colpe e in modo tale che le autorità di inchiesta siano in grado di riferire in merito ai risultati di un'inchiesta sulla sicurezza marittima senza direttive o interferenze da parte di persone, organizzazioni o parti che potrebbero essere interessate dal suo esito;"

b) al paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) il coordinamento delle attività delle rispettive autorità di inchiesta nella misura necessaria per conseguire l'obiettivo della presente direttiva.";

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Obbligo di indagine

1) Ciascuno Stato membro provvede affinché l'autorità di inchiesta di cui all'articolo 8 effettui un'inchiesta di sicurezza quando un sinistro marittimo molto grave:

- a) si verifica con il coinvolgimento di una nave battente la bandiera nazionale, indipendentemente dal luogo del sinistro; o
- b) si verifica nel suo mare territoriale e nelle sue acque interne quali definiti nell'UNCLOS, indipendentemente dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte nel sinistro; o

c) incide su un interesse rilevante dello Stato membro, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte.

2) Nel caso di un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, l'autorità di inchiesta effettua una prima valutazione del sinistro marittimo molto grave per determinare se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza.

Nei casi in cui l'autorità di inchiesta decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza in relazione a un sinistro marittimo molto grave che coinvolge un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3.

3) Nelle decisioni di cui al paragrafo 2, l'autorità di inchiesta tiene conto degli elementi di prova disponibili nonché della possibilità che i risultati dell'inchiesta di sicurezza consentano di prevenire futuri sinistri e incidenti. In caso di ogni altro sinistro o incidente marittimo l'autorità di inchiesta decide se avviare o meno un'inchiesta di sicurezza.

4) La portata e le modalità pratiche dell'esecuzione delle inchieste di sicurezza sono determinate dall'autorità di inchiesta dello Stato che dirige l'inchiesta, in cooperazione con le autorità analoghe degli altri Stati titolari di interessi rilevanti, secondo le modalità che ritiene più appropriate per conseguire l'obiettivo della presente direttiva e allo scopo di prevenire futuri sinistri ed incidenti.

5) Nel condurre le inchieste di sicurezza, l'autorità di inchiesta segue le linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri. Gli inquirenti possono discostarsi da tali linee guida ove risulti necessario, secondo il loro giudizio professionale, per raggiungere gli obiettivi dell'inchiesta. La Commissione può adottare raccomandazioni relative all'attuazione di tali linee guida, prendendo in considerazione gli insegnamenti tratti dalle inchieste di sicurezza e previa consultazione delle autorità di inchiesta in relazione al sistema di cooperazione permanente di cui all'articolo 10.

6) Nel decidere se un sinistro o incidente marittimo che si verifica sottobordo, a barca ormeggiata o in porto, in cui sono coinvolti lavoratori portuali o occupati a terra, si sia verificato direttamente in relazione all'esercizio di una nave e debba pertanto essere oggetto di un'inchiesta di sicurezza, gli Stati membri, conformemente al rispettivo diritto nazionale, prestano particolare attenzione al coinvolgimento della struttura, dell'attrezzatura, delle procedure, dell'equipaggio e della gestione della nave nell'attività in corso e alla pertinenza di tali elementi per l'attività stessa.

7) L'inchiesta di sicurezza è avviata subito dopo il verificarsi del sinistro o dell'incidente marittimo e, in ogni caso, entro i due mesi successivi.

8) Se nel corso di un'inchiesta sulla sicurezza marittima si constata che è stato commesso un reato ai sensi degli articoli 3, 3 bis, 3 ter o 3 quater della convenzione per la repressione dei reati diretti contro la sicurezza della navigazione marittima del 1988, nella sua versione aggiornata, l'autorità di inchiesta, tenendo conto del diritto nazionale, ne informa immediatamente le autorità di sicurezza marittima dello Stato membro o degli Stati membri e di qualsiasi paese terzo interessato.";

6) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Obbligo di notifica

Ciascuno Stato membro prescrive, nel contesto del proprio ordinamento giuridico, che le autorità competenti e/o i soggetti interessati o entrambi comunichino immediatamente all'autorità di inchiesta qualsiasi sinistro e incidente che rientri nell'ambito di applicazione della presente direttiva.";

7) l'articolo 7 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"Inchieste di sicurezza parallele in merito al medesimo sinistro o incidente marittimo sono strettamente limitate ai casi eccezionali. In simili casi, gli Stati membri notificano alla Commissione le ragioni per le quali sono condotte tali inchieste parallele. Gli Stati membri che conducono inchieste di sicurezza parallele cooperano tra di loro. In particolare, le autorità di inchiesta interessate si scambiano ogni pertinente informazione acquisita nel corso delle loro rispettive inchieste, segnatamente al fine di raggiungere per quanto possibile conclusioni comuni.";

b) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

"1 bis. Durante l'esecuzione dell'inchiesta sulla sicurezza marittima, gli Stati membri titolari di interessi rilevanti assistono, nella misura del possibile, lo Stato membro o gli Stati membri incaricati delle inchieste sulla sicurezza marittima nell'accesso alle informazioni pertinenti per l'inchiesta sulla sicurezza marittima. L'inquirente o gli inquirenti che effettuano un'inchiesta sulla sicurezza marittima possono inoltre avere accesso alle informazioni detenute dagli ispettori governativi, dai funzionari del servizio guardacostiero, dagli operatori del servizio di traffico marittimo, dai piloti e da altro personale marittimo dello Stato titolare di interessi rilevanti, conformemente al diritto nazionale di quest'ultimo.";

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Nel caso in cui una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri siano coinvolte in un sinistro o incidente marittimo, il procedimento d'inchiesta di sicurezza è avviato dallo Stato membro nelle cui acque il sinistro o l'incidente è avvenuto o, qualora sia avvenuto in altre acque, dall'ultimo Stato membro nel cui mare territoriale e nelle cui acque interne, quali definiti nell'UNCLOS, sia venuta a trovarsi l'imbarcazione. Tale Stato rimane responsabile dell'inchiesta di sicurezza e del coordinamento con gli altri Stati membri titolari di interessi rilevanti fino al momento in cui sia raggiunto un accordo sulla scelta dello Stato che dirige l'inchiesta.";

8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Autorità di inchiesta per la sicurezza marittima

1) Gli Stati membri assicurano che le inchieste sulla sicurezza marittima siano condotte sotto la responsabilità di un'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima imparziale, indipendente e permanente, dotata dei necessari poteri e di mezzi e risorse finanziarie sufficienti, e da personale inquirente adeguatamente qualificato e competente in materia di sinistri ed incidenti marittimi per adempiere agli obblighi di cui alla presente direttiva.

Non sono precluse né l'opportuna nomina di inquirenti dotati delle competenze specialistiche necessarie per far parte di un'inchiesta sulla sicurezza marittima su base temporanea, né il ricorso a consulenti per fornire consulenza specialistica su qualsiasi aspetto di un'inchiesta sulla sicurezza marittima.

Al fine di realizzare l'inchiesta di sicurezza in modo imparziale, l'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatole.

Gli Stati membri senza sbocco sul mare che non hanno né navi né imbarcazioni battenti la loro bandiera rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva designano un punto di contatto indipendente per collaborare all'inchiesta di sicurezza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c).

2) L'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima assicura che ciascun inquirente abbia conoscenze operative ed esperienza pratica nelle materie attinenti ai suoi normali obblighi investigativi. Inoltre, l'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima garantisce, all'occorrenza, l'immediato accesso alle conoscenze necessarie.

- 3) Gli incarichi affidati all'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare per scopi preventivi, purché tali attività non ne compromettano l'indipendenza o implicino la partecipazione ad attività di regolamentazione, amministrazione o normazione.
- 4) Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, provvedono affinché il personale della loro autorità di inchiesta per la sicurezza marittima, o di qualsiasi altra autorità di inchiesta cui abbiano delegato l'inchiesta sulla sicurezza marittima, ove opportuno in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni pertinenti per condurre l'inchiesta sulla sicurezza marittima e quindi sia autorizzato a:
- a) accedere a qualsiasi area pertinente o al luogo del sinistro, nonché a qualsiasi nave, relitto o struttura, ivi compresi il carico, l'attrezzatura o i rottami;
 - b) stilare immediatamente l'elenco delle prove e provvedere alla ricerca e alla rimozione controllate del relitto, dei rottami o di altri elementi o sostanze a fini d'esame o analisi;
 - c) richiedere l'esame o l'analisi degli elementi di cui alla lettera b) e avere libero accesso ai risultati di tali esami o analisi;
 - d) accedere liberamente a qualsiasi pertinente informazione o dato registrato, compresi i dati dei VDR o degli S-VDR, che si riferiscano alla nave, alle registrazioni del servizio di traffico marittimo, al viaggio, al carico, all'equipaggio o ad altre persone, oggetti, situazioni o circostanze, nonché farne copia e uso;
 - e) accedere liberamente ai risultati degli esami effettuati sui corpi delle vittime o delle analisi eseguite su campioni prelevati dai corpi delle vittime;
 - f) richiedere e accedere liberamente ai risultati di esami sulle persone partecipanti coinvolte nell'esercizio della nave o su altre persone interessate, nonché di analisi su campioni prelevati dalle stesse;

- g) interrogare testimoni senza la presenza di persone i cui interessi possano presumibilmente pregiudicare il corretto svolgimento dell'inchiesta di sicurezza;
 - h) ottenere i verbali delle ispezioni e tutte le informazioni pertinenti in possesso dello Stato di bandiera, degli armatori, delle società di classificazione o di altri soggetti pertinenti, sempre che tali soggetti o i loro rappresentanti risiedano nello Stato membro;
 - i) richiedere l'assistenza delle autorità competenti degli Stati coinvolti, compresi gli ispettori dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, i funzionari del servizio guardacostiero, gli operatori del servizio di traffico marittimo, le squadre di ricerca e soccorso, i piloti o altro personale portuale o marittimo.
- 5) L'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima è messa in condizione di agire non appena sia stata informata del sinistro e riceve risorse sufficienti per poter esercitare le sue funzioni in modo indipendente. Lo status giuridico del personale inquirente sulla sicurezza marittima offre le necessarie garanzie d'indipendenza.
- 6) L'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima può svolgere, congiuntamente ai compiti che le spettano ai sensi della presente direttiva, attività d'indagine non riguardanti i sinistri marittimi, purché tali attività non ne pregiudichino l'indipendenza.
- 7) Ciascuno Stato membro può elaborare, attuare e mantenere un sistema di gestione della qualità per la propria autorità di inchiesta per la sicurezza marittima.";

9) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Riservatezza

1. Fatto salvo il regolamento (UE) 2016/679, gli Stati membri provvedono, nell'ambito dei propri ordinamenti giuridici, affinché i seguenti documenti non siano resi disponibili per fini diversi dall'inchiesta sulla sicurezza marittima, salvo che l'autorità competente in tale Stato membro stabilisca che vi è un interesse pubblico prevalente alla loro divulgazione, compresi i casi in cui si conclude che i benefici della divulgazione superano l'impatto negativo, a livello nazionale e internazionale, che tale azione può avere sull'inchiesta di sicurezza in questione o su qualsiasi altra inchiesta di sicurezza futura:
 - a) tutte le dichiarazioni rilasciate da persone all'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima nel corso dell'inchiesta sulla sicurezza marittima;
 - b) documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta sulla sicurezza marittima;
 - c) informazioni raccolte dall'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima, che siano di natura particolarmente sensibile e personale, tra cui le informazioni concernenti lo stato di salute delle persone;
 - d) il materiale presentato successivamente durante l'inchiesta sulla sicurezza marittima come note, disegni, pareri scritti dal personale inquirente sulla sicurezza marittima e pareri espressi nell'analisi delle informazioni;
 - e) informazioni e prove fornite dal personale inquirente sulla sicurezza marittima di altri Stati membri o paesi terzi conformemente alle disposizioni di norme e prassi raccomandate internazionali, qualora richiesto dalle loro autorità di inchiesta per la sicurezza marittima;
 - f) progetti di relazioni intermedie, sintetiche o finali;

g) tutte le comunicazioni tra le persone che sono state coinvolte nell'esercizio della nave;

h) registrazioni e trascrizioni di registrazioni scritte o elettroniche del servizio di traffico marittimo, comprese le relative relazioni e conclusioni per uso interno.

2. Le registrazioni del registratore dei dati di viaggio e del registratore dei dati di viaggio semplificato raccolte nell'ambito di un'inchiesta sulla sicurezza marittima non sono rese disponibili o utilizzate per fini diversi da quelli dell'inchiesta sulla sicurezza marittima o della sicurezza della nave, a meno che non siano rese anonime o divulgate secondo procedure di sicurezza.

3. Ai fini del paragrafo 1 possono essere divulgati solo i dati strettamente necessari.

4. Gli Stati membri possono decidere di limitare i casi in cui tale decisione di divulgazione può essere adottata, nel rispetto del diritto dell'Unione.";

10) l'articolo 10 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

1) Gli Stati membri, in stretta cooperazione con la Commissione, istituiscono un sistema di cooperazione permanente affinché le rispettive autorità di inchiesta per la sicurezza marittima possano collaborare tra di loro nella misura necessaria a conseguire l'obiettivo della presente direttiva.";

b) il paragrafo 3 è così modificato:

a) la frase introduttiva e la lettera a) sono sostituite dal testo seguente:

"3. Nel sistema di cooperazione permanente, le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri si accordano, in particolare, sulle migliori modalità di cooperazione al fine di consentire:

a) la condivisione, tra le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima, di impianti, dispositivi e attrezzature per l'indagine tecnica sui relitti e sull'attrezzatura delle navi o su altri oggetti rilevanti ai fini delle inchieste di sicurezza, nonché l'estrazione e la valutazione delle informazioni contenute nei VDR o negli S-VDR e in altri dispositivi elettronici.";

b) le lettere h) e i) sono sostituite dalle seguenti:

"h) la promozione della cooperazione con le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima di paesi terzi e con le organizzazioni internazionali incaricate delle inchieste sugli incidenti marittimi nei settori disciplinati dalla presente direttiva;

i) la fornitura di tutte le informazioni pertinenti alle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima che conducono le inchieste sulla sicurezza marittima.";

10 bis) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La cooperazione di uno Stato membro in un'inchiesta sulla sicurezza marittima svolta da un paese terzo titolare di interessi rilevanti lascia impregiudicato l'obbligo di svolgere l'inchiesta sulla sicurezza marittima e di redigere il relativo rapporto a norma della presente direttiva. Ove un paese terzo titolare di interessi rilevanti stia conducendo un'inchiesta sulla sicurezza marittima che coinvolge uno o più Stati membri, gli Stati membri possono decidere di non condurre un'inchiesta sulla sicurezza marittima parallela a condizione che quella condotta dal paese terzo sia conforme al codice IMO per le inchieste sui sinistri. In tali casi, le disposizioni dell'articolo 14 non si applicano alle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri.";

10 ter) all'articolo 13, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) salvaguardare tutte le informazioni provenienti da carte marittime, libri di bordo, registrazioni elettroniche e magnetiche e cassette video, nonché le informazioni provenienti dai VDR o S-VDR e da altri apparecchi elettronici, riguardanti il periodo prima, durante e dopo l'incidente;"

11) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

"Articolo 14

Rapporti sugli incidenti

1) Le inchieste di sicurezza effettuate ai sensi della presente direttiva danno luogo alla pubblicazione di un rapporto di incidente presentato secondo un modello definito dalla competente autorità di inchiesta per la sicurezza marittima e conformemente alle sezioni pertinenti dell'allegato I.

Le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima possono decidere che un'inchiesta sulla sicurezza marittima dia luogo alla pubblicazione di un rapporto sintetico nel caso in cui:

- a) l'inchiesta di sicurezza non riguardi un sinistro marittimo molto grave; o
- b) il sinistro marittimo e i risultati dell'inchiesta di sicurezza corrispondente non possano consentire di prevenire futuri sinistri e incidenti.

2) Le autorità di inchiesta sulla sicurezza marittima si adoperano per pubblicare il rapporto di incidente di cui al paragrafo 1, comprese le relative conclusioni e ogni possibile raccomandazione, rivolgendosi segnatamente al settore marittimo, entro 12 mesi dalla data del sinistro. Qualora, in caso di sinistro marittimo molto grave, non sia possibile produrre il rapporto finale di incidente entro tale termine, è pubblicato un rapporto provvisorio di incidente entro 12 mesi dalla data del sinistro.

3) L'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima dello Stato membro che dirige l'inchiesta invia alla Commissione una copia del rapporto finale o provvisorio. L'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima tiene conto delle eventuali osservazioni tecniche della Commissione sui rapporti finali che non inficiano la sostanza dei risultati, al fine di migliorare la qualità del rapporto di incidente nel modo più idoneo per realizzare l'obiettivo della presente direttiva.

4) Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 20 al fine di modificare o integrare le parti relative ai dati oggettivi, alla descrizione e all'analisi dell'allegato I.";

12) l'articolo 15 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

1) Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dalle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima siano debitamente prese in considerazione dai destinatari e, all'occorrenza, ricevano un adeguato seguito nel rispetto del diritto dell'Unione e internazionale.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Ove opportuno, l'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima o la Commissione formula raccomandazioni in materia di sicurezza basandosi su un'analisi astratta dei dati e sui risultati complessivi delle inchieste sulla sicurezza marittima realizzate.";

13) all'articolo 16, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Fatto salvo il diritto di emettere un allarme preventivo, l'autorità di inchiesta per la sicurezza marittima di uno Stato membro informa senza indugio la Commissione della necessità di emettere un allarme preventivo qualora ritenga, in qualsiasi fase dell'inchiesta sulla sicurezza marittima, che debbano essere adottate misure urgenti a livello dell'Unione al fine di prevenire il rischio di ulteriori sinistri.";

14) l'articolo 17 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

"2 bis. Gli Stati membri segnalano nell'EMCIP tutti i sinistri e gli incidenti marittimi utilizzando il modello di cui all'allegato II e, quando viene effettuata un'inchiesta sulla sicurezza marittima, forniscono i dati risultanti dalle inchieste sulla sicurezza marittima seguendo lo schema della banca dati EMCIP. Per i pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri è richiesta soltanto la comunicazione di sinistri marittimi molto gravi. Quando sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri non sono oggetto di indagini, devono essere comunicati i motivi di tali mancate indagini.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri notificano all'EMCIP tutti i sinistri marittimi molto gravi. Gli Stati membri possono scegliere e designare l'autorità o le autorità nazionali competenti che possono riferire in merito a tutti gli altri sinistri e incidenti marittimi. Nei casi in cui la Commissione è a conoscenza di un sinistro o incidente marittimo, ne informa le autorità nazionali competenti.";

c) è inserito il paragrafo seguente:

"5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 20 allo scopo di modificare o integrare l'allegato II per quanto riguarda le informazioni da fornire in tale allegato al fine di tenere conto delle modifiche apportate dall'IMO al codice IMO per le inchieste sui sinistri o alle linee guida dell'IMO correlate.";

15) è inserito il seguente nuovo articolo:

"Articolo 17 bis

Formazione e sostegno operativo

- 1) Su specifica richiesta delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri, la Commissione agevola lo sviluppo delle capacità e la condivisione delle conoscenze in seno alle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima e tra di esse offrendo una formazione sui nuovi sviluppi giuridici e tecnologici, sulle tecniche e sugli strumenti specifici e sulle tecnologie relative alle navi, alle loro attrezzature e operazioni.
- 2) Su richiesta delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri e supponendo che non sorgano conflitti di interesse, la Commissione fornisce sostegno operativo a tali Stati membri nell'esecuzione delle loro inchieste sulla sicurezza marittima. Tale sostegno può comprendere la fornitura di attrezzature o strumenti analitici specializzati, nonché di competenze specialistiche di cui le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima non hanno comunemente bisogno, a condizione che ne sia garantita l'indipendenza.";

16) l'articolo 19 è sostituito dal seguente:

"Articolo 19

Procedura di comitato

- 1) La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio. 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.";

17) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

"Articolo 20

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 14, paragrafo 4, e all'articolo 17, paragrafo 5, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dalla [*data di entrata in vigore dell'atto legislativo di base*].
- 3) La delega di potere di cui all'articolo 14, paragrafo 4, e all'articolo 17, paragrafo 5, 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 14, paragrafo 4, e dell'articolo 17, paragrafo 5, 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.";

- 18) l'articolo 23 è sostituito dal seguente:

"Articolo 23

Riesame dell'attuazione

Entro il [*OP: inserire la data: dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa*] la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva.";

- 19) all'articolo 24 è aggiunto il seguente paragrafo:

"3. Il regolamento (UE) n. 1286/2011 della Commissione è abrogato a decorrere dalla scadenza del termine di recepimento della presente direttiva come definito all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva ... [*inserire il riferimento alla direttiva modificativa*]."

Articolo 2

Recepimento

- 1) Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un termine di quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

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 Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente/La presidente

Per il Consiglio
Il presidente
