



Bruxelles, 27 febbraio 2018

AVVISO AI PORTATORI DI INTERESSI

RECESSO DEL REGNO UNITO E NORME UNIONALI SUI TRASPORTI MARITTIMI

Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Salvo che un accordo di recesso ratificato¹ preveda una data diversa, la totalità del diritto primario e derivato dell'Unione cesserà quindi di applicarsi al Regno Unito alle ore 00.00 del 30 marzo 2019 (ora dell'Europa centrale) ("data del recesso")². Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo"³.

La preparazione al recesso è una questione che non riguarda soltanto l'Unione e le autorità nazionali, ma anche i privati.

Poiché regna notevole incertezza, in particolare circa il contenuto di un eventuale accordo di recesso, si richiama l'attenzione di tutti gli operatori su determinate ripercussioni giuridiche derivanti dalle norme unionali attualmente vigenti nel settore dei trasporti marittimi, di cui si dovrà tener conto quando il Regno Unito diventerà un paese terzo.

Fatto salvo il regime transitorio che potrà essere previsto nell'eventuale accordo di recesso, le norme unionali sul trasporto marittimo non si applicheranno più al Regno Unito dalla data del recesso. Le conseguenze nei vari ambiti del diritto dell'Unione concernenti i trasporti marittimi saranno, in particolare, le seguenti⁴.

¹ I negoziati per un accordo di recesso con il Regno Unito sono in corso.

² A norma dell'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea, il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, può decidere all'unanimità che i trattati cessino di applicarsi in una data successiva.

³ Un paese terzo è un paese che non è membro dell'Unione europea.

⁴ Il presente avviso non riguarda l'equipaggiamento marittimo (che è oggetto dell'*Avviso ai portatori di interessi - Recesso del Regno Unito e norme unionali sui prodotti industriali*, https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_en) nè le qualifiche della gente di mare (che sono oggetto dell'*Avviso ai portatori di interessi - Recesso del Regno Unito e norme unionali sui requisiti minimi di formazione per la gente di mare e sul reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati alla gente di mare*, https://ec.europa.eu/transport/transport-modes/news/2017-12-11-brexite-notice-stakeholders_en).

1. ACCESSO AL MERCATO

- **Trasporti all'interno dell'Unione e traffici con paesi terzi:** il regolamento (CEE) n. 4055/86⁵ prevede la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi per :
 - "i cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi"⁶; e
 - "i cittadini degli Stati membri stabiliti fuori dell'Unione" o "le società di navigazione stabilite fuori dell'Unione e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in tale Stato membro conformemente alla sua legislazione."⁷

Le persone o le società che, a decorrere dalla data del recesso, non rispondano a tali criteri non beneficeranno più di tale regolamento, in particolare per quanto riguarda il trattamento non discriminatorio nei collegamenti internazionali di trasporto marittimo.

- **Cabotaggio:** a norma dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3577/92⁸, la prestazione di servizi di trasporto marittimo negli Stati membri dell'Unione (cabotaggio marittimo) è limitata agli **armatori comunitari** (come definiti all'articolo 2, paragrafo 2, di tale regolamento). A decorrere dalla data del recesso non sarà più possibile prestare servizi di trasporto marittimo in conformità di tale regolamento se non sono più soddisfatte le condizioni che conferiscono la qualità di armatore comunitario, a meno che la normativa nazionale⁹ non consenta l'accesso al cabotaggio alle navi battenti bandiera di un paese terzo.

2. SICUREZZA MARITTIMA

- **Riconoscimento di organismi:** il recesso del Regno Unito non incide, di per sé, sui riconoscimenti concessi dalla Commissione in forza dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 391/2009¹⁰ agli organismi di cui all'articolo 2, lettera c), di tale regolamento. A norma dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 391/2009, gli organismi riconosciuti devono tuttavia essere valutati su base regolare (almeno ogni due anni) dalla Commissione in collaborazione con lo Stato membro che ha

⁵ Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1).

⁶ Articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 4055/86.

⁷ Articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4055/86.

⁸ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

⁹ Ad esempio la legislazione vigente in Danimarca, Irlanda, Belgio e Paesi Bassi.

¹⁰ 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).

presentato la prima richiesta di riconoscimento per l'organismo in questione. Quanto sopra si applica anche agli organismi inizialmente riconosciuti da uno Stato membro che attualmente godono del riconoscimento a norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 391/2009. A decorrere dalla data del recesso, il Regno Unito non potrà più partecipare alle valutazioni, effettuate conformemente all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 391/2009, degli organismi cui aveva concesso il primo riconoscimento. Per quanto attiene a tale requisito procedurale, la Commissione sta valutando le misure necessarie e adeguate per consentire lo svolgimento della valutazione secondo le disposizioni del regolamento.

- **Controllo da parte dello Stato di approdo:** La direttiva 2009/16/CE¹¹ stabilisce il sistema unionale di controllo da parte dello Stato di approdo. La direttiva prescrive agli Stati membri di far ispezionare le navi straniere nei porti da ispettori competenti il controllo allo scopo di verificare che le condizioni della nave e delle sue dotazioni siano conformi ai requisiti stabiliti dalle convenzioni internazionali, che la nave disponga di un equipaggio e sia gestita nel rispetto del diritto internazionale. La direttiva 2009/16/CE prescrive inoltre la verifica della conformità ad una serie di altri requisiti basati sul diritto unionale¹², tra cui i certificati di assicurazione a norma della direttiva 2009/20/CE¹³. Mentre gli Stati membri dell'Unione a 27 continueranno a ispezionare le navi del Regno Unito che fanno scalo nei porti dell'Unione, a decorrere dalla data del recesso il sistema delle ispezioni ad opera dello Stato di approdo, sancito dalla direttiva 2009/16/CE, non si applicherà più al Regno Unito¹⁴. Le relazioni tra il Regno Unito e l'Unione per quanto riguarda il controllo da parte dello Stato di approdo saranno disciplinate dal Memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo¹⁵.
- **Operazioni delle navi da passeggeri:** a norma degli articoli 4, 5 e 6 della direttiva 1999/35/CE del Consiglio¹⁶ gli Stati ospiti, come definiti in tale

¹¹ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

¹² Articolo 13 e allegato IV della direttiva 2009/16/CE.

¹³ Allegato IV, punto 41, della direttiva 2009/16/CE e articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 128).

¹⁴ Si rammenta che, a decorrere dalla data del recesso, le navi battenti bandiera del Regno Unito non avranno più l'obbligo di tenere a bordo un inventario dei materiali pericolosi in conformità dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi. Tale obbligo è tuttavia nuovamente applicabile, a decorrere dal 31 dicembre 2020, alle navi battenti bandiera di un paese terzo (articolo 12 e articolo 32, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1). Il certificato sarà verificato in conformità dell'allegato IV, punto 49, della direttiva 2009/16/CE.

¹⁵ Tutti gli Stati membri dell'Unione con porti marittimi, compreso il Regno Unito, sono membri del Memorandum d'intesa di Parigi.

¹⁶ 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 (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1). Si osservi che tale direttiva è stata abrogata e sostituita dalla direttiva (UE) 2017/2110, entrata in vigore il 20 dicembre 2017 e il cui termine per il recepimento sarà il 21 dicembre 2019 (dopo la data del recesso).

direttiva, sono tenuti ad effettuare ispezioni per garantire la sicurezza dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea da e verso porti situati nell'Unione. Mentre tali navi continueranno a essere soggette alle summenzionate ispezioni negli Stati membri dell'Unione a 27 da o verso cui operano, a decorrere dalla data del recesso il Regno Unito non dovrà più effettuare dette ispezioni in conformità della direttiva 1999/35/CE.

- **Sicurezza delle navi da pesca:** a norma dell'articolo 3, paragrafo 5, della direttiva 97/70/CE¹⁷, gli Stati membri impediscono alle navi da pesca battenti la bandiera di un paese terzo di operare nelle loro acque interne o nel loro mare territoriale o di sbarcare catture nei loro porti, a meno che le amministrazioni dei relativi Stati di bandiera non certifichino che esse soddisfano i requisiti di cui all'articolo 3, paragrafi da 1 a 4, e all'articolo 5 della direttiva stessa, ossia le disposizioni tecniche di tale direttiva.

Inoltre, a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 97/70/CE, le navi da pesca battenti la bandiera di un paese terzo sono soggette al controllo dello Stato membro quando si trovano nei suoi porti, al fine di verificare la conformità al protocollo di Torremolinos¹⁸, una volta entrato in vigore.

I servizi della Commissione sono disponibili a fornire ulteriori chiarimenti ai portatori di interessi. Il sito web della Commissione sui trasporti marittimi (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en) riporta informazioni generali. Se necessario, queste pagine saranno aggiornate con ulteriori informazioni. Ulteriori informazioni su altre questioni relative alla sicurezza marittima sono disponibili nel sito web dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima al seguente link: <https://www.emsa.europa.eu/>.

Commissione europea
Direzione generale Mobilità e trasporti

¹⁷ Direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri (GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1).

¹⁸ Una serie di disposizioni del protocollo di Torremolinos è stata aggiornata e modificata dall'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos (del 1977) sulla sicurezza delle navi da pesca.