



2024/3017

6.12.2024

DIRETTIVA (UE) 2024/3017 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 27 novembre 2024

che modifica la direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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 europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e prevede un sistema di inchieste sulla sicurezza marittima («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 di tale direttiva.
- (3) A tal proposito, in linea con i suoi impegni internazionali in materia di protezione dell'ambiente marino, l'Unione dovrebbe continuare a esercitare la propria leadership in un settore che sia regolamentato sia a livello europeo che internazionale.
- (4) La direttiva 2009/18/CE fa riferimento a una serie di testi giuridici adottati dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) che sono stati abrogati, modificati o riveduti dopo la sua entrata in vigore. Tale direttiva fa riferimento, ad esempio, al codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi, adottato dalla 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, adottato dalla risoluzione IMO MSC.255(84) del 16 maggio 2008 («codice per le inchieste sui sinistri») e dalle linee guida per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri, adottate dalla risoluzione IMO A.1075 (28) del 4 dicembre 2013 («linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri»).
- (5) 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.

⁽¹⁾ GU C, C/2023/875 dell'8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 10 aprile 2024 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 18 novembre 2024.

⁽³⁾ 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 Consiglio (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114).

- (6) La direttiva 2009/18/CE fa inoltre riferimento alla circolare MSC-MEPC.Circ.3 dell'IMO del 18 dicembre 2008, «Relazioni sui sinistri e sugli incidenti marittimi, procedure riviste e armonizzate di comunicazione», che è stata sostituita dalla circolare MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 dell'IMO del 18 novembre 2014.
- (7) Le linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri forniscono indicazioni pratiche per le inchieste sistematiche sui sinistri e sugli incidenti marittimi e consentono lo sviluppo di analisi e azioni preventive efficaci. Tali linee guida sostituiscono la metodologia comune di cui al regolamento (UE) n. 1286/2011 della Commissione (*). Di conseguenza, è opportuno includerle nella direttiva 2009/18/CE e abrogare il regolamento (UE) n. 1286/2011.
- (8) I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE. Di conseguenza, le inchieste di sicurezza che coinvolgono tali pescherecci non sono condotte in modo né sistematico né armonizzato. Tali navi sono più soggette a capovolgimento e la caduta in mare dei membri dell'equipaggio è relativamente frequente. Per proteggere questi pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente, è pertanto necessario prevedere una prima valutazione dei sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono tali pescherecci, 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 marittimi. Si prevede che tale misura avrà notevoli ripercussioni positive sul numero di vite salvate in mare e di feriti evitati, proteggendo in particolare la vita e la salute dei pescatori europei.
- (9) La direttiva 2009/18/CE non impedisce agli Stati membri di stabilire 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.
- (10) Alcune definizioni contenute nella direttiva 2009/18/CE non sono chiare. È opportuno introdurre una definizione di «lunghezza di un peschereccio», in particolare nei casi in cui vi è una distinzione nell'approccio e negli obblighi delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima («autorità di inchiesta per la sicurezza») in base alla lunghezza del peschereccio.
- (11) 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. Tale concetto è oggetto di significative divergenze interpretative e dovrebbe essere chiarito. Tali divergenze incidono sulle azioni delle autorità di inchiesta per la sicurezza, in particolare per quanto riguarda gli incidenti nei porti, la possibilità di svolgere inchieste di sicurezza congiunte e la raccolta di dati sugli incidenti e sulle inchieste.
- (12) Il codice IMO per le inchieste sui sinistri stabilisce che, quando si verifica un sinistro marittimo molto grave, deve essere condotta un'inchiesta sulla sicurezza. Tuttavia non vi sono indicazioni sul termine entro il quale il decesso deve avere luogo dopo l'incidente, affinché l'incidente sia considerato un incidente marittimo molto grave che richiede un'inchiesta di sicurezza. La direttiva 2009/18/CE dovrebbe pertanto fornire tali indicazioni.
- (13) Le autorità investigative per la sicurezza dovrebbero adoperarsi al meglio per rendere accessibili i rapporti sugli incidenti e le relative raccomandazioni agli interessati, comprese le vittime e le loro famiglie, prima di renderli pubblici.
- (14) Data l'importanza di esaminare i fattori umani nelle inchieste di sicurezza, in tali inchieste si dovrebbe tenere debitamente conto delle condizioni di vita e di lavoro a bordo e dell'impatto che esse possono aver avuto sul sinistro o sull'incidente marittimo oggetto dell'inchiesta.
- (15) Il personale disponibile e le risorse operative delle autorità di inchiesta per la sicurezza 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 («Agenzia»), dovrebbe fornire un supporto analitico altamente specializzato per inchieste di sicurezza individuali (soft skills), nonché strumenti e attrezzature di analisi (hardware). Inoltre, la cooperazione e l'assistenza reciproca tra gli Stati membri nelle inchieste di sicurezza dovrebbero continuare a essere incoraggiate e sostenute, in particolare in vista delle nuove sfide in materia di sicurezza marittima relative a questioni ambientali, sociali, di sanità pubblica e lavoro.

(*) Regolamento (UE) n. 1286/2011 della Commissione, del 9 dicembre 2011, recante adozione di una metodologia comune d'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 10.12.2011, pag. 36).

- (16) È opportuno che l'Agenzia organizzi regolarmente corsi di formazione su tecniche specifiche e su nuovi sviluppi e tecnologie che potrebbero essere pertinenti per le inchieste di sicurezza 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 %», sull'automazione e sulle norme generali relative alla protezione dei dati stabilite dal regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁵⁾. Ciò migliorerà la sicurezza a bordo dei pescherecci come pure la salute e la sicurezza dei marittimi e dei pescatori che vi lavorano.
- (17) L'indipendenza delle inchieste di sicurezza dovrebbe essere garantita in ogni circostanza e tutti i soggetti coinvolti in tali inchieste, compresa qualsiasi entità, impresa, istituzione o agenzia pubblica o privata, dovrebbero essere esenti da qualsiasi conflitto di interessi.
- (18) Gli Stati membri dovrebbero collaborare per garantire che le inchieste di sicurezza siano condotte in modo coerente e per aiutare le autorità di inchiesta per la sicurezza a migliorare e potenziare le loro capacità investigative in materia di sicurezza.
- (19) Al fine di adeguare la direttiva 2009/18/CE all'evoluzione del diritto internazionale marittimo relativo alle inchieste di sicurezza sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e di agevolare la raccolta, la condivisione e la comunicazione delle conoscenze, 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 di tale 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⁽⁶⁾. In particolare, il sistema di cooperazione permanente istituito dalla direttiva 2009/18/CE dovrebbe 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.
- (20) In vista del ciclo completo di visite dell'Agenzia negli Stati membri volto a monitorare l'attuazione della direttiva 2009/18/CE, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della direttiva 2009/18/CE entro cinque anni dalla data di recepimento della presente direttiva di modifica 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 tale valutazione.
- (21) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire stabilire norme relative alle inchieste di sicurezza 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.
- (22) 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. Poiché lo scopo delle inchieste sulla sicurezza marittima (“inchieste di sicurezza”) svolte ai sensi della presente direttiva non è quello di determinare la responsabilità né di attribuire colpe, nessuna colpa o responsabilità è desunta dai risultati di tali inchieste. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità di inchiesta per la sicurezza marittima (“autorità di inchiesta per la sicurezza”) non incontrino impedimenti o ostacoli nel riferire integralmente le cause del sinistro o dell'incidente marittimo.»;

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- 2) all'articolo 2, paragrafo 2, la lettera d) è soppressa;
- 3) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

- 1) per “codice IMO per le inchieste sui sinistri” si intende il codice degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali per un'inchiesta di sicurezza su un sinistro o un incidente marittimo, allegato alla risoluzione IMO MSC.255(84) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 16 maggio 2008, 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 allegate alla risoluzione IMO A.1075(28) adottate dall'assemblea dell'IMO il 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 di sicurezza marittima”;
 - e) “autorità di inchiesta per la sicurezza marittima”;
 - f) “Stato incaricato delle inchieste di 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 IMO 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, nella loro versione aggiornata;
- 5) per “nave ro-ro da passeggeri” si intende una “nave ro-ro da passeggeri” quale definita all'articolo 2, punto 1), della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);
- 6) per “unità veloce da passeggeri” si intende una “unità veloce da passeggeri” quale definita all'articolo 2, punto 2), della direttiva (UE) 2017/2110;
- 7) per “registratore dei dati di viaggio” (“VDR”) si intende un “registratore dei dati di viaggio” quale definito al punto 4.1 dell'allegato della risoluzione IMO MSC.333(90) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 22 maggio 2012, nella sua versione aggiornata e integrata dalle pertinenti norme di prestazione IMO applicabili alla data di installazione a bordo di tale VDR, fatto salvo il diritto dell'Unione;
- 8) per “registratore dei dati di viaggio semplificato” (“S-VDR”) si intende un “registratore dei dati di viaggio semplificato” quale definito al punto 4.1 dell'allegato della risoluzione dell'IMO MSC.163(78) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 17 maggio 2004, nella sua versione aggiornata e integrata dalle pertinenti norme di prestazione IMO applicabili alla data di installazione a bordo di tale S-VDR, fatto salvo il diritto dell'Unione;
- 9) per “raccomandazione in materia di sicurezza” s'intende qualsiasi proposta formulata, anche a fini di registrazione e controllo:
 - a) dall'autorità di inchiesta per la sicurezza dello Stato che conduce o dirige l'inchiesta di sicurezza in base alle informazioni derivanti da tale inchiesta; o

- b) se del caso dalla Commissione in base ad un'analisi astratta dei dati e ai risultati delle inchieste di sicurezza realizzate;
- 10) per "lunghezza di un peschereccio" si intende la "lunghezza di un peschereccio" ai sensi dell'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/1130 del Parlamento europeo e del Consiglio (**);
- 11) per "lesione mortale" s'intende una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la sua morte entro 30 giorni dalla data dell'incidente, se le relative informazioni sono disponibili.
- (*) 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) 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).»;
- 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 per la sicurezza siano in grado di riferire in merito ai risultati di inchieste di sicurezza senza direttive o interferenze da parte di persone, organizzazioni o parti che potrebbero essere interessate dall'esito di tali inchieste di sicurezza.»;
- b) al paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) il coordinamento delle attività delle rispettive autorità di inchiesta per la sicurezza nella misura necessaria per conseguire l'obiettivo della presente direttiva.»;
- 5) gli articoli 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 5

Obbligo di indagine

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché l'autorità di inchiesta per la sicurezza 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 nel sinistro.

2. Nel caso di un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, l'autorità di inchiesta per la sicurezza effettua una prima valutazione, senza ritardo e comunque entro i due mesi successivi al sinistro marittimo molto grave di cui al paragrafo 1 del presente articolo, per determinare se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza. Qualora l'autorità di inchiesta per la sicurezza decida di non condurre un'inchiesta di sicurezza, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, senza ritardo e comunque entro i due mesi successivi al sinistro marittimo molto grave.

3. Nel decidere se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza in conformità al paragrafo 2, l'autorità di inchiesta per la sicurezza tiene conto degli elementi di prova disponibili nonché della possibilità che i risultati dell'inchiesta di sicurezza consentano di prevenire futuri sinistri e incidenti marittimi.

4. In caso di ogni altro sinistro o incidente marittimo non contemplato dai paragrafi 1, 2 o 3, l'autorità di inchiesta per la sicurezza decide se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza.

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

6. Nel condurre le inchieste di sicurezza, l'autorità di inchiesta per la sicurezza 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 di sicurezza. 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 per la sicurezza nel contesto del sistema di cooperazione permanente di cui all'articolo 10.

7. 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 sia pertanto 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.

8. 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.

9. Conformemente al diritto nazionale, se nel corso di un'inchiesta di sicurezza si constata o si sospetta che sia stato commesso un reato ai sensi degli articoli 3, 3 bis, 3 ter o 3 quater della convenzione dell'IMO per la repressione dei reati diretti contro la sicurezza della navigazione marittima del 10 marzo 1988, nella sua versione aggiornata, l'autorità di inchiesta per la sicurezza ne informa immediatamente le autorità di sicurezza marittima dello Stato membro o degli Stati membri e di qualsiasi paese terzo interessato.

Articolo 6

Obbligo di notifica

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

6) 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 di sicurezza parallele. Gli Stati membri che conducono inchieste di sicurezza parallele cooperano tra di loro. In particolare, le autorità di inchiesta per la sicurezza interessate si scambiano tempestivamente ogni pertinente informazione acquisita nel corso delle loro rispettive inchieste di sicurezza, segnatamente al fine di raggiungere per quanto possibile conclusioni comuni.»

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. Durante l'esecuzione dell'inchiesta di sicurezza, gli Stati membri titolari di interessi rilevanti assistono, nella misura del possibile, lo Stato membro o gli Stati membri che effettuano le inchieste sulla sicurezza marittima nell'accesso alle informazioni pertinenti per l'inchiesta di sicurezza. L'inquirente o gli inquirenti che effettuano un'inchiesta di sicurezza hanno inoltre accesso, se ritenuto necessario, 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 nel cui mare territoriale e nelle cui acque interne, quali definiti nell'UNCLOS, si sia verificato il sinistro o l'incidente marittimo. Qualora il sinistro o l'incidente marittimo sia avvenuto in altre acque, il procedimento d'inchiesta di sicurezza è

avviato dall'ultimo Stato membro in cui siano venute a trovarsi la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri. Lo Stato membro che ha avviato il procedimento rimane responsabile dell'inchiesta di sicurezza e del coordinamento con gli altri Stati membri aventi fondato interesse fino al momento in cui sia raggiunto un accordo sulla scelta dello Stato membro che dirige l'inchiesta.»;

7) gli articoli 8 e 9 sono sostituiti dal seguente:

«*Articolo 8*

Autorità di inchiesta per la sicurezza

1. Gli Stati membri assicurano che le inchieste di sicurezza siano condotte sotto la responsabilità di un'autorità di inchiesta per la sicurezza 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.

Alle autorità di inchiesta per la sicurezza non sono precluse né la nomina su base temporanea di inquirenti appropriati dotati delle competenze specialistiche necessarie per far parte di un'inchiesta di sicurezza, né il ricorso a consulenti per fornire consulenza specialistica su qualsiasi aspetto di un'inchiesta di sicurezza.

Al fine di realizzare l'inchiesta di sicurezza in modo imparziale, l'autorità di inchiesta per la sicurezza 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 organismo indipendente che funga da 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 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 deve garantire, all'occorrenza, l'immediato accesso alle conoscenze necessarie.

3. Gli incarichi affidati all'autorità di inchiesta per la sicurezza 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, o di qualsiasi altra autorità di inchiesta per la sicurezza cui abbiano delegato l'inchiesta di sicurezza, ove opportuno in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni e i mezzi tecnologici pertinenti per condurre l'inchiesta di sicurezza 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 tale esame 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 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 offre le necessarie garanzie d'indipendenza.

6. L'autorità di inchiesta per la sicurezza può svolgere, congiuntamente ai compiti che le spettano ai sensi della presente direttiva, attività d'indagine non riguardanti i sinistri o gli incidenti 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.

8. Il sistema di cooperazione permanente di cui all'articolo 10 sostiene le autorità di inchiesta per la sicurezza e potenzia le loro capacità investigative in materia sicurezza elaborando orientamenti e raccomandazioni per garantire che le inchieste di sicurezza siano condotte in modo coerente e, a tale riguardo, elabora e attua un programma di revisione *inter pares*.

Articolo 9

Riservatezza

1. Fatto salvo il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), uno Stato membro provvede, nell'ambito del proprio ordinamento giuridico, affinché i seguenti documenti non siano resi disponibili per fini diversi dall'inchiesta di sicurezza, salvo che l'autorità competente in tale Stato membro stabilisca che vi è un interesse pubblico prevalente alla loro divulgazione, anche nel caso in cui l'autorità competente concluda 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 dalle persone all'autorità di inchiesta per la sicurezza nel corso dell'inchiesta di sicurezza;
- b) documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta di sicurezza;
- c) informazioni raccolte dall'autorità di inchiesta per la sicurezza che siano di natura particolarmente sensibile e personale, tra cui le informazioni concernenti lo stato di salute delle persone;
- d) materiale presentato successivamente durante l'inchiesta di sicurezza come note, disegni, pareri scritti dal personale inquirente e pareri espressi nell'analisi delle informazioni;
- e) informazioni e prove fornite da personale inquirente 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;
- 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 VDR e S-VDR provenienti da un'inchiesta di sicurezza non sono messe a disposizione o utilizzate per scopi diversi da quelli dell'inchiesta di sicurezza o della sicurezza delle navi, a meno che tali registrazioni non siano rese anonime o divulgate secondo procedure sicure.

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

4. Gli Stati membri possono decidere di limitare i casi in cui la divulgazione di cui al paragrafo 3 può essere adottata, nel rispetto del diritto dell'Unione.

(*) 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);

8) 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 possano collaborare tra di loro nella misura necessaria a conseguire gli obiettivi della presente direttiva.»

b) il paragrafo 3 è così modificato:

i) la frase introduttiva e la lettera a) sono così sostituite:

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

a) la condivisione, tra le autorità di inchiesta per la sicurezza, 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;»

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

«h) la promozione della cooperazione con le autorità di inchiesta per la sicurezza 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 che conducono le inchieste di sicurezza.»

9) all'articolo 12, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

10) 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 e conformemente alle sezioni pertinenti dell'allegato I.

Un'autorità di inchiesta per la sicurezza può decidere di pubblicare solo un rapporto conciso su un'inchiesta di sicurezza se:

- a) l'inchiesta di sicurezza non riguarda un sinistro marittimo molto grave; o
- b) i risultati dell'inchiesta di sicurezza relativa a un sinistro o incidente marittimo non consentono di prevenire futuri sinistri o incidenti marittimi.

2. Un'autorità di inchiesta per la sicurezza si adopera 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 o dell'incidente marittimo. 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 o dell'incidente marittimo.

3. L'autorità di inchiesta per la sicurezza dello Stato membro che dirige l'inchiesta invia alla Commissione una copia del rapporto finale o provvisorio. L'autorità di inchiesta per la sicurezza tiene conto delle eventuali osservazioni tecniche della Commissione sui rapporti finali, purché non inficino 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 le seguenti parti dell'allegato I della presente direttiva: "2. Dati oggettivi", "3. Descrizione" e "4. Analisi".;

12) all'articolo 15, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dalle autorità di inchiesta per la sicurezza siano debitamente prese in considerazione dai destinatari, in particolare nell'ottica di prevenire incidenti futuri, e, all'occorrenza, ricevano un adeguato seguito nel rispetto del diritto dell'Unione e internazionale.

2. Ove opportuno, l'autorità di inchiesta per la sicurezza o la Commissione formulano raccomandazioni in materia di sicurezza basandosi su un'analisi astratta dei dati e sui risultati complessivi delle inchieste di sicurezza 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 informa senza ritardo la Commissione della necessità di emettere un allarme preventivo qualora ritenga, in qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, 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 comunicano all'EMCIP tutti i sinistri e gli incidenti marittimi utilizzando il modello di cui all'allegato II e, quando viene effettuata un'inchiesta di sicurezza, forniscono i dati risultanti da tale inchiesta di sicurezza 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. Se sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri non sono oggetto di indagini, devono essere comunicati all'EMCIP i motivi di tali mancate indagini.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Le autorità di inchiesta per la sicurezza 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 aggiunto il paragrafo seguente:

«5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 20 per modificare l'allegato II della presente direttiva al fine di aggiornare l'elenco dei dati da comunicare sui sinistri o sugli incidenti marittimi per tenere conto delle modifiche apportate dall'IMO al codice IMO per le inchieste sui sinistri.»;

15) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 17 bis

Formazione e sostegno operativo

1. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia e in cooperazione con gli Stati membri, agevola lo sviluppo delle capacità e la condivisione delle conoscenze in seno alle autorità di inchiesta per la sicurezza e tra di esse offrendo una formazione regolare sui nuovi sviluppi giuridici e tecnologici, sulle tecniche e sugli strumenti specifici e sulle tecnologie relative alle navi, alle loro attrezzature e operazioni, in funzione delle esigenze delle autorità di inchiesta per la sicurezza.

2. Su richiesta delle autorità di inchiesta per la sicurezza e supponendo che non sorgano conflitti di interesse, la Commissione fornisce sostegno operativo a tali Stati membri nell'esecuzione delle loro inchieste di sicurezza. Tale sostegno può comprendere la fornitura di attrezzature o strumenti analitici specializzati, nonché di competenze specifiche, a condizione che la fornitura di sostegno non comprometta l'indipendenza delle autorità di inchiesta per la sicurezza interessate.»;

16) gli articoli 19 e 20 sono sostituiti dai seguenti:

«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 del Parlamento europeo e del Consiglio (**).

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

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 da 26 dicembre 2024.

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 a norma 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.

- (*) Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 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).
- (***) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

(17) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 20 bis

Modifiche al codice IMO per le inchieste sui sinistri

Le modifiche al codice IMO per le inchieste sui sinistri si applicano fatta salva la procedura di controllo di conformità di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.»;

18) l'articolo 23 è sostituito dal seguente:

«Articolo 23

Riesame dell'attuazione

Entro il 27 giugno 2032 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva e, ove necessario, propone ulteriori misure alla luce delle raccomandazioni ivi contenute, tenendo conto della possibilità di includere nell'ambito di applicazione della presente direttiva le inchieste di sicurezza obbligatorie per i pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri e il relativo impatto sul carico di lavoro delle autorità di inchiesta per la sicurezza.»;

19) l'allegato I è così modificato:

a) il punto 2.1 è sostituito dal seguente:

«2.1. Dati della nave

Bandiera/registro d'immatricolazione

Identificazione

Caratteristiche principali

Proprietà e gestione

Dettagli di costruzione

Tabella minima di sicurezza

Merci trasportate autorizzate

Per quanto riguarda i pescherecci, il tipo di attività di pesca praticate al momento dell'incidente»;

b) il punto 2.3 è sostituito dal seguente:

«2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo

Tipo di sinistro o incidente marittimo

Data e ora

Posizione e luogo del sinistro o incidente marittimo

Ambiente esterno e interno

Attività della nave e parte del viaggio

Capacità a bordo

In caso di sinistri o incidenti marittimi che coinvolgono lavoratori portuali o occupati a terra, le merci trasportate

Dati relativi ai fattori umani

Conseguenze (per le persone, la nave, le merci trasportate, l'ambiente, altro);

20) all'allegato II, il punto 30 è sostituito dal seguente:

«30. Danni alle merci trasportate, compresi i container dispersi in mare».

Articolo 2

Recepimento

1. Entro il 27 giugno 2027, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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 3

Abrogazione

Il regolamento (UE) n. 1286/2011 è abrogato a decorrere dal 27 giugno 2027.

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 27 novembre 2024

Per il Parlamento europeo

La presidente

R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente

BÓKA J.