

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Documento di seduta*

FINALE  
**A6-0081/2007**

27.3.2007

**\*\*\*I**

## **RELAZIONE**

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo  
e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (Rifusione)  
(COM(2005)0588 – C6-0028/2006 – 2005/0238(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Dominique Vlasto

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*I Procedura di cooperazione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*II Procedura di cooperazione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\* Parere conforme  
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei  
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE  
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- \*\*\*I Procedura di codecisione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*\*II Procedura di codecisione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\*III Procedura di codecisione (terza lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

### ***Emendamenti a un testo legislativo***

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	65
PROCEDURA .....	68



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (Rifusione)  
(COM(2005)0588 – C6-0028/2006 – 2005/0238(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2005)0588 )<sup>1</sup>,
  - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e 80, paragrafo 2, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0028/2006),
  - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione giuridica (A6-0081/2007),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1  
Considerando 4

(4) È possibile migliorare efficacemente la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo riducendo drasticamente la presenza nelle acque comunitarie di navi al di sotto delle norme, **risultato che può essere raggiunto** applicando rigidamente le convenzioni, i codici e i regolamenti internazionali.

(4) È possibile migliorare efficacemente la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo riducendo drasticamente la presenza nelle acque comunitarie di navi al di sotto delle norme, applicando rigidamente le convenzioni, i codici e i regolamenti internazionali.

<sup>1</sup> Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

### Motivazione

*L'applicazione rigorosa delle convenzioni, dei codici e delle risoluzioni internazionali è un obbligo fondamentale, che contribuisce agli obiettivi enunciati, pur non essendo comunque l'unico mezzo per conseguirli.*

### Emendamento 2 Considerando 4 bis (nuovo)

***(4 bis) La Comunità europea auspica a questo titolo una rapida ratifica della Convenzione sul lavoro marittimo 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, la cui regola 5.2.1 fa riferimento alle responsabilità dello stato di approdo.***

### Motivazione

*La Convenzione, che codifica e aggiorna il diritto internazionale del lavoro marittimo e contribuisce al miglioramento della sicurezza marittima, contiene disposizioni che si applicano al controllo da parte dello stato di approdo. E' auspicabile menzionarla al fine di incoraggiare gli Stati membri a ratificarla prontamente.*

### Emendamento 3 Considerando 5

(5) Spetta principalmente agli Stati di bandiera controllare che le navi rispettino le norme adottate a livello internazionale in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo. Tuttavia, in alcuni Stati di bandiera l'attuazione e l'applicazione delle norme internazionali sono risultate molto carenti. È pertanto necessario che il controllo della conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo venga garantito anche dagli Stati di approdo.

(5) Spetta principalmente agli Stati di bandiera controllare che le navi rispettino le norme adottate a livello internazionale in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo. Tuttavia, in alcuni Stati di bandiera l'attuazione e l'applicazione delle norme internazionali sono risultate molto carenti. È pertanto necessario che il controllo della conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo venga garantito anche dagli Stati di approdo, ***pur riconoscendo che le ispezioni da parte dello Stato di approdo non sono perizie, che i risultati dell'ispezione non hanno valore di certificato di navigabilità e che il controllo da parte dello Stato di approdo non dovrebbe potere esonerare gli Stati di***

***bandiera dalle loro responsabilità.***

*Motivazione*

*Si tratta di ricordare che lo Stato di approdo non dovrebbe potersi sostituire allo Stato di bandiera anche se il controllo da parte dello Stato di approdo costituisce un necessario palliativo alle carenze degli Stati di bandiera e un elemento essenziale di un moderno sistema di sicurezza marittima.*

Emendamento 4  
Considerando 10

***(10) L'ispezione da parte degli Stati membri di almeno un quarto delle singole navi straniere approdate nei loro porti in un determinato anno significa, in pratica, che un'ampia percentuale delle navi che operano nelle acque della Comunità in un determinato momento è stato sottoposto a ispezione.***

***Soppresso***

*Motivazione*

*Ai fini della coerenza, occorre sopprimere le disposizioni che vertono su regime attuale di controllo da parte dello Stato di approdo, onde evitare qualsiasi confusione con le nuove disposizioni.*

Emendamento 5  
Considerando 11

(11) Un sistema efficiente di controllo da parte dello Stato di approdo deve ***tuttavia*** cercare di garantire l'ispezione regolare di tutte le navi che entrano in un porto dell'Unione europea, ***invece di limitarsi all'attuale obiettivo di sottoporre ad ispezione solo un quarto delle navi che entrano in ogni Stato membro.*** Le ispezioni devono concentrarsi sulle navi al di sotto delle norme, mentre le navi di qualità, intendendo con ciò quelle che hanno già dato risultati soddisfacenti nell'ambito delle ispezioni o che battono bandiera di uno Stato che rispetta il regime di controlli a titolo di Stato membro IMO, possono essere sottoposte a ispezioni meno frequenti. Queste nuove norme in materia

(11) Un sistema efficiente di controllo da parte dello Stato di approdo deve cercare di garantire l'ispezione regolare di tutte le navi che entrano in un porto dell'Unione europea. Le ispezioni devono concentrarsi sulle navi al di sotto delle norme, mentre le navi di qualità, intendendo con ciò quelle che hanno già dato risultati soddisfacenti nell'ambito delle ispezioni o che battono bandiera di uno Stato che rispetta il regime di controlli a titolo di Stato membro IMO, possono essere sottoposte a ispezioni meno frequenti. Queste nuove norme in materia di ispezioni dovranno essere inserite nel regime comunitario di controlli da parte dello Stato di approdo, non appena ne saranno stati definiti i vari aspetti e sulla base di un programma di ripartizione delle

di ispezioni dovranno essere inserite nel regime comunitario di controlli da parte dello Stato di approdo, non appena ne saranno stati definiti i vari aspetti e sulla base di un programma di ripartizione delle ispezioni attraverso il quale ogni Stato membro è chiamato a contribuire equamente alla realizzazione dell'obiettivo della Comunità di un regime di ispezioni globale.

ispezioni attraverso il quale ogni Stato membro è chiamato a contribuire equamente alla realizzazione dell'obiettivo della Comunità di un regime di ispezioni globale.

***Inoltre, gli Stati membri dovrebbero assumere e mantenere il personale necessario, inclusi ispettori qualificati, tenendo conto del volume e delle caratteristiche del traffico marittimo di ogni porto.***

#### *Motivazione*

*Ai fini della coerenza, occorre sopprimere il riferimento all'attuale obiettivo di ispezione del 25% delle navi. È auspicabile rammentare che gli Stati membri devono disporre del personale necessario per raggiungere il nuovo obiettivo di ispezione.*

#### Emendamento 6 Considerando 11 bis (nuovo)

***(11 bis) Il regime d'ispezione definito dalla presente direttiva deve essere in linea con il lavoro svolto nel quadro del Protocollo di Parigi. Visto che, prima di essere applicabili nell'Unione europea i risultati del protocollo di Parigi devono essere oggetto di un accordo a livello comunitario, è necessario instaurare uno stretto coordinamento tra la legislazione comunitaria e il Protocollo di Parigi al fine di ottenere un regime uniforme di ispezione.***

#### *Motivazione*

*Occorre evitare la coesistenza di due regimi d'ispezione in quanto si rischierebbe di appesantire l'onere delle ispezioni e le spese amministrative.*



Emendamento 7  
Considerando 13 bis (nuovo)

***(13 bis) Ai sensi del regime di ispezioni istituito dalla presente direttiva, la frequenza delle ispezioni periodiche dipende dal profilo di rischio delle navi, ottenuto in base a determinati parametri generici e storici. Per le navi a rischio elevato detta frequenza non deve essere superiore ai sei mesi.***

*Motivazione*

*La frequenza delle ispezioni a livello comunitario dipenderà d'ora in poi dal profilo di rischio attribuito a ciascuna nave che approda in un porto o ancoraggio della Comunità. Se il profilo di rischio è elevato, non potranno in alcun caso intercorrere più di sei mesi tra un'ispezione e l'altra.*

Emendamento 8  
Considerando 14

(14) Alcune navi presentano a causa delle loro condizioni precarie, della loro bandiera e dei loro precedenti un rischio manifesto per la sicurezza in mare e per l'ambiente marino. È necessario quindi rifiutare l'accesso di queste navi ai porti **della** Comunità, a meno che sia possibile dimostrare che esse possono essere operate senza pericoli nelle acque della Comunità. Devono essere adottate delle linee guida al fine di precisare le procedure applicabili al suddetto provvedimento di rifiuto di accesso ed alla revoca del medesimo. Ai fini della trasparenza, l'elenco delle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti **della** Comunità deve essere reso pubblico.

(14) Alcune navi presentano a causa delle loro condizioni precarie, della loro bandiera e dei loro precedenti un rischio manifesto per la sicurezza in mare e per l'ambiente marino. È necessario quindi rifiutare l'accesso di queste navi ai porti **e agli ancoraggi situati nella** Comunità, a meno che sia possibile dimostrare che esse possono essere operate senza pericoli nelle acque della Comunità. Devono essere adottate delle linee guida al fine di precisare le procedure applicabili al suddetto provvedimento di rifiuto di accesso ed alla revoca del medesimo. Ai fini della trasparenza, l'elenco delle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti **e agli ancoraggi situati nella** Comunità deve essere reso pubblico.

*Motivazione*

*Il rifiuto dell'accesso dovrebbe applicarsi altresì agli ancoraggi della Comunità.*

Emendamento 9  
Considerando 19

(19) I piloti e le autorità portuali devono essere in grado di fornire utili informazioni sulle **carenze** riscontrate a bordo *della* navi.

(19) I piloti e le autorità portuali devono essere in grado di fornire utili informazioni sulle **anomalie** riscontrate a bordo *delle* navi.

*Motivazione*

*I piloti e le autorità portuali possono segnalare anomalie e concorrere in tal modo al controllo da parte dello Stato di approdo. Non essendo tuttavia dei veri e propri ispettori, sarebbe eccessivo aspettarsi da loro che segnalino delle carenze, la cui natura non è necessariamente evidente o visibile.*

Emendamento 10  
Considerando 20

(20) Gli esposti concernenti le condizioni di vita e lavoro a bordo devono essere esaminati. Chiunque abbia presentato un esposto deve essere informato sul seguito che vi è stato dato.

(20) Gli esposti **presentati da persone aventi un interesse legittimo confermato** concernenti le condizioni di vita e lavoro a bordo devono essere esaminati. **La priorità deve essere accordata al trattamento degli esposti a bordo.** Chiunque abbia presentato un esposto deve essere informato sul seguito che vi è stato dato.

*Motivazione*

*Adeguamento del considerando all'articolo. Inoltre gli esposti dell'equipaggio dovrebbero essere prioritari rispetto alle altre forme di esposto in quanto il loro interesse legittimo è indiscutibile.*

Emendamento 11  
Considerando 28 bis (nuovo)

***(28 bis) In conformità del punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio", gli Stati membri stilano, per loro stessi e nell'interesse della Comunità, le proprie tabelle, le quali mostrano nella misura del possibile la correlazione tra la presente direttiva e le sue misure di esecuzione, e le mettono a disposizione del pubblico.***

Emendamento 12  
Considerando 28 ter (nuovo)

***(28 bis) Al fine di non imporre un onere amministrativo eccessivo e sproporzionato agli Stati membri che non hanno porti marittimi, una norma de minimis dovrebbe consentire loro di derogare alle disposizioni della presente direttiva in base a regole adottate seguendo la procedura prevista all'articolo 24.***

*Motivazione*

*E' legittimo che gli Stati membri senza accesso al mare non siano tenuti ad applicare tutte le disposizioni derivanti dalla presente direttiva. Gli Stati che dispongono di porti su assi fluviali importanti potrebbero tuttavia dover procedere, in alcune condizioni particolari, a controlli nel quadro della presente direttiva. E' necessario prevedere regole derogatorie che verranno corredate di condizioni rigorose. Queste ultime potranno essere adottate attraverso la comitatologia.*

Emendamento 13  
Articolo 1, lettera b bis) (nuova)

***b bis) assicurando che tutte le navi che approdano nei porti o ancoraggi della Comunità siano ispezionate con una frequenza che dipende dal loro profilo di rischio, per cui le navi con un grado di rischio più elevato sono soggette a ispezioni più severe e più frequenti.***

*Motivazione*

*La rifusione della direttiva in esame è intesa principalmente a modificare il regime comunitario di ispezione, che dipenderà dal profilo di rischio attribuito a ciascuna nave che approda in un porto o in un ancoraggio della Comunità. Ai fini di una maggiore efficacia di tale regime, le navi a rischio elevato saranno sottoposte a ispezioni più approfondite e con maggiore frequenza.*

Emendamento 14  
Articolo 1, lettera b ter ) (nuova)

***b ter) introducendo elementi relativi a un regime di controllo comunitario per gli Stati di approdo, con l'intento di definire criteri***

***comuni per il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo e armonizzare le procedure di ispezione e di fermo.***

*Motivazione*

*La rifusione della direttiva in esame è intesa anche a introdurre gli elementi di un regime comunitario di controllo da parte dello Stato di approdo, che sia coerente e armonizzato a livello comunitario. Si tratta di uno degli elementi chiave del rispetto delle nuove disposizioni, della loro corretta applicazione e, dunque, della loro efficacia.*

Emendamento 15  
Articolo 2, punto 2 bis (nuovo)

***2 bis) "quadro e procedure per il sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO": la risoluzione A. 974(24) dell'IMO.***

*Motivazione*

*La definizione, tratta dal diritto internazionale, si rende necessaria in virtù del riferimento all'allegato II, sezione I, punto 1, lettera c).*

Emendamento 16  
Articolo 2, punto 2 ter (nuovo)

***2 ter) "regione coperta dal Protocollo di Parigi": la zona geografica in cui gli Stati firmatari del Protocollo di Parigi eseguono ispezioni nel quadro di tale Protocollo.***

*Motivazione*

*Il concetto "Regione del Protocollo di Parigi" appare a più riprese nel corpus della direttiva ed è quindi importante che sia definito.*

Emendamento 17  
Articolo 2, punto 4 bis (nuovo)

***4 bis) "porto": una zona di terra e di mare appositamente predisposta e dotata di attrezzature che le consentono, in via principale, di accogliere naviglio, effettuare operazioni di carico e scarico,***

***di deposito merci, di presa in consegna e riconsegna di tali merci, di imbarco e sbarco dei passeggeri;***

*Motivazione*

*Appare logico introdurre una definizione di porto nell'ambito della presente direttiva. La definizione proposta è tratta dalla proposta di direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali.*

Emendamento 18  
Articolo 2, punto 9

9) “Ispezione”: la visita a bordo di una nave da parte di un ispettore, per verificare la conformità **della nave** alle pertinenti Convenzioni e regolamenti, includendo almeno i controlli previsti all’**articolo 7, paragrafo 1**.

9) “Ispezione **iniziale**”: la visita a bordo di una nave da parte di un ispettore, per verificare la conformità alle pertinenti Convenzioni e regolamenti, includendo almeno i controlli previsti all’**articolo 8, paragrafo 1**.

*Motivazione*

*Il nuovo regime ispettivo consta di tre tipi di ispezione: quella iniziale è l'ispezione di base.*

Emendamento 19  
Articolo 2, punto 10

10) “Ispezione più dettagliata”: l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio sono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente, ad un esame accurato nei casi specificati all'**articolo 7, paragrafo 4**, concernente la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative di bordo.

10) “Ispezione più dettagliata”: l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio sono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente, ad un esame accurato nei casi specificati all'**articolo 8, paragrafo 2**, concernente la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative di bordo.

*Motivazione*

*L'ispezione più dettagliata costituisce il secondo tipo di ispezione: essa è lasciata alla discrezione dell'ispettore, in funzione delle sue constatazioni durante l'ispezione iniziale. Onde garantire la qualità e l'efficacia del suo lavoro, occorre dare all'ispettore la possibilità di effettuare ispezioni più dettagliate.*

Emendamento 20  
Articolo 2, punto 11

11) “Ispezione estesa”: ispezione il cui oggetto include come minimo le voci elencate all’allegato VIII Parte C. Un’ispezione estesa può comprendere un’ispezione più dettagliata quando sussistano fondati motivi ai sensi dell’articolo 7, **paragrafo 4**.

11) “*Ispezione estesa*”: ispezione il cui oggetto include come minimo le voci elencate all’allegato VIII Parte C. Un’ispezione estesa può comprendere un’ispezione più dettagliata quando sussistano fondati motivi ai sensi dell’articolo 7 **bis**.

*Motivazione*

*Numerazione: modifica a fini di coerenza con gli emendamenti della on. Vasto.*

Emendamento 21  
Articolo 2, punto 12

12) “Esposto”: qualsiasi informazione o rapporto presentato ***dal comandante della nave, da un membro dell’equipaggio, organismo professionale, associazione, sindacato o, in genere,*** qualsiasi persona ***interessata*** alla sicurezza della nave, inclusi i rischi per la sicurezza o la salute dell’equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo e la prevenzione dell’inquinamento.

12) “Esposto”: qualsiasi informazione o rapporto, ***ad esclusione del rapporto annuale sulle carenze o i difetti apparenti messo a punto dai piloti o dalle autorità portuali come previsto all'articolo 17,*** presentato ***da*** qualsiasi persona ***fisica o giuridica o organizzazione avente un interesse legittimo*** alla sicurezza della nave, inclusi i rischi per la sicurezza o la salute dell’equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo e la prevenzione dell’inquinamento.

*Motivazione*

*La possibilità di presentare un esposto è lasciata aperta a chiunque abbia un interesse legittimo alla sicurezza della nave. Senza limitare l'accesso alla possibilità di presentare un esposto è tuttavia necessario inquadrarne la presentazione per scoraggiare gli esposti abusivi e chiarire la differenza tra gli esposti e i rapporti di segnalazione previsti all'articolo 17.*

Emendamento 22  
Articolo 2, punto 14

14) “Provvedimento di rifiuto di accesso”:  
***documento rilasciato*** al comandante di una nave ***e*** alla società che ne è responsabile, ***nel*** quale si notifica che alla nave in questione verrà rifiutato l’accesso ai porti

“Provvedimento di rifiuto di accesso”:  
***decisione trasmessa*** al comandante di una nave, alla società che ne è responsabile ***e allo Stato di bandiera, con la*** quale si notifica che alla nave in questione verrà rifiutato l’accesso ***a tutti i*** porti ***e***

della Comunità.

**ancoraggi** della Comunità.

#### *Motivazione*

*Un provvedimento di rifiuto di accesso non può essere definito un documento: si tratta innanzitutto di una decisione adottata dall'autorità competente. Ai fini dell'efficacia e della corretta applicazione del provvedimento, appare altresì opportuno informare di questa decisione lo Stato di bandiera. Infine, il provvedimento in questione deve applicarsi nei porti e negli ancoraggi della Comunità.*

#### Emendamento 23 Articolo 2, punto 16

16) “Compagnia”: **la società proprietaria** della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona come l’armatore, o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto la responsabilità dell’armamento della nave dal proprietario della stessa e che, assumendo tale responsabilità, si fa carico di tutti i doveri e responsabilità imposti dal Codice internazionale di gestione della sicurezza (“ISM”).

16) “Compagnia”: **il proprietario** della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona come l’armatore, o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto la responsabilità dell’armamento della nave dal proprietario della stessa e che, assumendo tale responsabilità, si fa carico di tutti i doveri e responsabilità imposti dal Codice internazionale di gestione della sicurezza (“ISM”).

#### *Motivazione*

*L'emendamento è inteso a chiarire il testo.*

#### Emendamento 24 Articolo 2, punto 19

19) “Certificato di classe”: documento rilasciato **da un’organizzazione che certifica la adeguatezza di una nave per un uso o servizio particolare in conformità alle norme e regolamenti stabiliti e resi pubblici da tale organizzazione riconosciuta.**

19. “Certificato di classe”: documento rilasciato **da un organismo abilitato, comprovante la conformità con la Convenzione SOLAS 74, capo II.1, parte A.1, regolamento 3.1.**

#### *Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con il diritto marittimo internazionale applicabile.*

Emendamento 25  
Articolo 2, punto 20

20) “Banca dati sulle ispezioni”: sistema informatico *centrale* relativo *ai dati sui controlli* da parte dello Stato di approdo.

20 “Banca dati sulle ispezioni”: sistema informatico relativo *all'attuazione del regime di controllo* da parte dello Stato di approdo *nella Comunità, tenendo conto delle ispezioni effettuate nella regione del Protocollo di Parigi*.

*Motivazione*

*La banca dati sulle ispezioni costituisce un elemento chiave per l'attuazione del regime di controllo da parte dello Stato di approdo nella Comunità. Essa deve pertanto servire, in primo luogo, a tale finalità. Se auspicabile e fattibile, dovrebbe essere possibile altresì utilizzare la banca dati in questione nell'ambito del nuovo regime di ispezione istituito dal Protocollo di Parigi.*

Emendamento 26  
Articolo 3, paragrafo 1

1. La presente direttiva si applica alle navi e relativi equipaggi che approdano in un porto o ancoraggio di uno Stato membro:

*Ai fini della presente direttiva uno Stato membro può inoltre esercitare un potere di ispezione e di fermo, conformemente al diritto internazionale, in relazione ad una nave che si trovi in acque sottoposte alla sua giurisdizione o si trovi in prossimità o sia ancorata al largo di, un impianto offshore o di qualsiasi altro impianto o struttura in acque sottoposte alla sua giurisdizione.*

Il presente articolo non pregiudica i diritti di intervento che uno Stato membro può far valere in forza delle pertinenti Convenzioni internazionali.

1. La presente direttiva si applica alle navi e relativi equipaggi che approdano in un porto o ancoraggio di uno Stato membro:

*La Francia può decidere che i porti di cui al presente paragrafo non includano i porti situati nei dipartimenti d'oltremare di cui all'articolo 299, paragrafo 2 del trattato.*

*Quando uno Stato membro procede all'ispezione di una nave nelle sue acque territoriali ma al di fuori di un porto, tale procedura è considerata come un'ispezione ai fini dell'applicazione della presente direttiva.*

Il presente articolo non pregiudica i diritti di intervento che uno Stato membro può far valere in forza delle pertinenti Convenzioni internazionali.

*Gli Stati membri che non dispongono di porti marittimi possono derogare*



***all'applicazione della presente direttiva, a determinate condizioni. Conformemente alla procedura di cui all'articolo 24 la Commissione adotta le misure per l'applicazione del meccanismo derogatorio.***

#### *Motivazione*

*I dipartimenti francesi d'oltremare che non sono coperti dalla direttiva 95/21/CE non dovrebbero nemmeno essere inclusi nel campo di applicazione della presente direttiva in quanto appartengono a zone geografiche completamente diverse e coperte da protocolli diversi da quello di Parigi.*

*E' legittimo che gli Stati membri senza accesso al mare non siano tenuti ad applicare tutte le disposizioni derivanti dalla presente direttiva. Gli Stati che dispongono di porti su assi fluviali importanti potrebbero tuttavia dover procedere, in alcune condizioni particolari, a controlli nel quadro della presente direttiva. E' necessario prevedere regole derogatorie corredate di rigorose condizioni. Queste ultime potranno essere adottate attraverso la comitatologia.*

#### Emendamento 27

##### Titolo

#### ***Obblighi degli Stati membri***

#### ***Poteri di ispezione***

#### Emendamento 28

##### Articolo 4, paragrafo 2

2. Gli Stati membri devono disporre delle idonee autorità competenti incaricate di ispezionare le navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che ***tali autorità competenti*** svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva. In particolare, essi assumono e mantengono il personale necessario, inclusi ispettori qualificati, tenendo conto del volume e delle caratteristiche del traffico marittimo di ogni porto.

Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire la disponibilità degli ispettori ad eseguire le ispezioni ***obbligatorie*** ed estese previste ***dall'articolo 8 e dall'allegato I, parte A.1.***

2. Gli Stati membri devono disporre delle idonee autorità competenti incaricate di ispezionare le navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che ***esse*** svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva. In particolare, essi assumono e mantengono il personale necessario, inclusi ispettori qualificati, tenendo conto del volume e delle caratteristiche del traffico marittimo di ogni porto.

Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire la disponibilità degli ispettori ad eseguire le ispezioni ***iniziali*** ed estese previste ***dagli articoli 7 e 7 bis e dall'allegato II, sezione II.***

*Motivazione*

*È utile rammentare agli Stati membri la necessità di disporre di un numero sufficiente e adeguato di ispettori per effettuare tutte le ispezioni previste da regime comunitario.*

Emendamento 29

Articolo 5, titolo

***Impegni*** di ispezione

***Regime comunitario*** di ispezione

*Motivazione*

*Gli obblighi in materia di ispezioni che derivano dalla presente direttiva e che figurano nell'articolo in oggetto costituiscono il fondamento del regime comunitario di ispezioni, un fatto deve essere chiaramente enunciato in un articolo dal titolo esplicito.*

Emendamento 30

Articolo 5, paragrafo 1

1. Gli Stati membri effettuano ***individualmente un certo numero di ispezioni che, aggiunto al numero delle ispezioni eseguite dagli altri Stati membri e dagli Stati firmatari del Protocollo di Parigi, permette di sottoporre ad ispezione tutte le navi che approdano nei porti o ancoraggi dell'Unione europea. Tale sforzo permette di sottoporre ad ispezioni più approfondite e con maggiore frequenza quelle navi che presentano un rischio più elevato.***

***Il regime di ispezioni stabilito al fine di perseguire l'obiettivo di cui al primo comma include gli elementi descritti all'allegato II.***

1. Gli Stati membri effettuano ispezioni ***conformemente alla modalità di selezione di cui all'articolo 7 e delle disposizioni dell'allegato II.***

*Motivazione*

*Il nuovo articolo 7 precisa le modalità di selezione delle navi sottoposte a ispezione, rende superflua questa parte dell'articolo 5.*

Emendamento 31  
Articolo 5, paragrafo 2

**2. Le regole dettagliate dell'ispezione di cui al paragrafo 1 sono adottate dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.**

**2. Ciascuno Stato membro procede ogni anno ad un numero totale di ispezioni di singoli navi corrispondente alla sua quota del numero totale di ispezioni da effettuare annualmente nella Comunità e nella regione coperta dal Protocollo di Parigi. Tale quota è definita dal numero di navi che fanno scalo nei porti o negli ancoraggi dello Stato membro interessato rispetto al totale delle navi che fanno scalo nei porti o ancoraggi di ogni Stato membro della Comunità e degli Stati firmatari del Protocollo di Parigi.**

*Motivazione*

*Il numero di ispezioni da effettuare per ogni Stato membro è calcolato sulla base del numero totale di navi che fanno scalo in un porto o ancoraggio della Comunità o della zona del Protocollo di Parigi.*

Emendamento 32  
Articolo 5, paragrafo 3

**3. Fino all'entrata in vigore delle misure previste dal paragrafo 2, l'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue ogni anno un numero complessivo di ispezioni pari ad almeno il 25 % del numero annuo di singole navi approdate nei suoi porti. Tale numero annuo costituisce la media degli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche. Dalla fine del periodo utilizzato non devono trascorrere più di dodici mesi dall'inizio dell'anno di ispezione.**

**Soppresso**

*Motivazione*

*Ai fini della chiarezza giuridica, è opportuno sopprimere le disposizioni che diverranno obsolete con l'entrata in vigore dei nuovi obiettivi del regime comunitario di ispezione.*

Emendamento 33  
Articolo 5, paragrafo 4

**4. Nel selezionare le navi da ispezionare, l'autorità competente agisce conformemente alle norme di cui all'allegato I.** *soppresso*

*Motivazione*

*Le modalità di selezione delle navi sottoposte a ispezione non figurano più nell'allegato I, soppresso, bensì nel nuovo articolo 7, come indicato al punto 1 del presente articolo.*

Emendamento 34  
Articolo 5 bis (nuovo)

**Articolo 5 bis**

***Osservanza del regime comunitario di ispezione***

***A norma dell'articolo 5, ogni Stato membro:***

***a) ispeziona tutte le navi a priorità I, di cui all'articolo 7, lettera a), che approdano nei suoi porti e ancoraggi e***

***b) effettua annualmente un numero totale di ispezioni sulle navi a priorità I e priorità II, di cui all'articolo 7, lettere a) e b), che corrisponde quanto meno al suo impegno di ispezione annuale.***

*Motivazione*

*L'articolo è inteso a precisare le condizioni a cui gli Stati membri adempieranno ai loro obblighi di ispezione.*

Emendamento 35  
Articolo 5 ter, titolo e paragrafo 1 (nuovi)

**Articolo 5 ter**

***Circostanze in cui talune navi non sono ispezionate***

***1. Uno Stato membro può decidere di rinviare l'ispezione di una nave a priorità I nelle seguenti circostanze:***

*i) l'ispezione può essere effettuata al prossimo approdo della nave all'interno dello stesso Stato membro, purché la nave in questione non approdi nel frattempo in un altro porto o ancoraggio della Comunità o della regione del Protocollo di Parigi e purché il rinvio non sia superiore ai quindici giorni, o*

*ii) l'ispezione può essere effettuata in un altro porto di approdo all'interno della Comunità o della regione coperta dal Protocollo di Parigi entro quindici giorni, purché lo Stato membro in cui è ubicato detto porto di approdo abbia accettato di effettuare l'ispezione.*

*Qualora l'ispezione sia rinviata ma non effettuata in conformità dei punti i) e ii) né registrata nella banca dati sulle ispezioni, essa è considerata una mancata ispezione a carico dello Stato membro che ha deciso di rinviarla.*

#### *Motivazione*

*Ove uno Stato membro non sia in grado di effettuare un'ispezione in un determinato porto, è opportuno prevedere un meccanismo che permetta di effettuare tale ispezione in un altro porto in cui è previsto che la nave faccia scalo, entro 15 giorni, nel territorio dello stesso Stato membro o in un altro Stato della regione del Protocollo di Parigi.*

#### Emendamento 36

Articolo 5 ter, paragrafo 2 (nuovo)

*2. Un'ispezione non effettuata su navi a priorità I per ragioni operative non è considerata una mancata ispezione, a condizione che la ragione per cui l'ispezione non è stata effettuata sia registrata nella banca dati sulle ispezioni, unicamente in circostanze eccezionali, segnatamente se, a giudizio dell'autorità competente, lo svolgimento dell'ispezione metterebbe a rischio la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto, o dell'ambiente marino.*

### *Motivazione*

*In circostanze rare ed eccezionali, può risultare impossibile effettuare un'ispezione a causa dei rischi che essa farebbe correre al ispettori, al equipaggio, alla nave stessa, ecc. Soltanto in questi casi, debitamente giustificati, tale eventualità non dovrebbe essere equiparata a una mancata ispezione a carico dello Stato membro interessato.*

### Emendamento 37

Articolo 5 ter, paragrafo 3 (nuovo)

***3. Ove un'ispezione non sia effettuata su una nave ancorata, essa non è considerata una mancata ispezione se, ove sia applicabile il punto ii), le ragioni della mancata ispezione sono registrate nella banca dati sulle ispezioni, e se:***

***i) la nave è ispezionata entro quindici giorni in un altro porto all'interno della Comunità o della regione coperta dal protocollo di Parigi ai sensi dell'allegato II, o***

***ii) a giudizio dell'autorità competente, lo svolgimento dell'ispezione metterebbe a rischio la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto o dell'ambiente marino.***

### *Motivazione*

*Nel caso particolare degli ancoraggi, può essere estremamente difficile effettuare ispezioni. È pertanto opportuno prevedere una certa flessibilità per lo svolgimento delle ispezioni durante gli ancoraggi.*

### Emendamento 38

Articolo 5 ter, paragrafo 4 (nuovo)

***4. La Commissione può adottare, in conformità della procedura di cui all'articolo 24, le norme per l'attuazione del presente articolo.***

### *Motivazione*

*Trattandosi di un nuovo meccanismo che richiede un elevato livello di cooperazione tra gli Stati membri e un perfetto coordinamento dell'insieme, la Commissione, in cooperazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, dovrà mettere a punto le proprie modalità*

*pratiche di attuazione.*

Emendamento 39  
Articolo 6

L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che **approda in** un porto o ancoraggio di uno Stato membro notifica il suo arrivo in conformità **all'** allegato III.

**1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che può essere sottoposta ad un'ispezione rafforzata a norma dell'articolo 7 bis e che è diretta verso un porto o ancoraggio di uno Stato membro notifica il suo arrivo in conformità delle disposizioni dell'** allegato III.

**2. Alla ricezione della notifica di cui al paragrafo 1 e all'articolo 4 della direttiva 2002/59/CE l'autorità portuale interessata trasmette l'informazione all'autorità competente.**

**3. Qualsiasi comunicazione prevista dal presente articolo si effettua per via elettronica. Altri mezzi di comunicazione sono utilizzati solo se gli strumenti elettronici non sono disponibili.**

**4. Le procedure e i formati messi a punto dagli Stati membri ai fini dell'applicazione dell'allegato III sono conformi alle disposizioni applicabili della direttiva 2002/59/CE.**

*Motivazione*

*Coerenza a livello di numerazione e terminologia. Si tratta qui di un'ispezione rafforzata (expanded inspection); al paragrafo 2 si tratta della notifica prevista al paragrafo 1.*

Emendamento 40  
Articolo 6 bis (nuovo)

**Articolo 6 bis**

**Profilo di rischio della nave**

**1. Qualsiasi nave che fa scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro si vede attribuire un profilo di rischio che determina il grado di priorità dell'ispezione, gli intervalli tra le ispezioni e la portata di queste ultime. Il profilo di rischio di ogni nave è inserito nella banca dati sulle**

*ispezioni.*

**2. Il profilo di rischio di una nave è determinato da una combinazione di parametri generici e storici secondo lo schema seguente:**

**a) Parametri generici**

*I parametri generici si fondano sul tipo, l'età, la bandiera, le organizzazioni riconosciute e la prestazione della compagnia conformemente all'allegato II, Parte I, lettera a) e all'allegato II bis.*

**b) Parametri storici**

*I parametri storici si basano sul tasso di carenze e di fermi in un determinato periodo conformemente all'allegato II, Parte I, lettera b e all'allegato II bis.*

**3. Conformemente alla procedura prevista all'articolo 24, la Commissione definisce le modalità di applicazione del presente articolo precisando in particolare:**

*– i valori attribuiti ad ogni parametro di rischio,*

*– la combinazione di parametri di rischio corrispondente ad ogni livello di profilo di rischio,*

*– le condizioni di applicazione dei criteri dello Stato di bandiera di cui all'allegato II, Parte I, lettera c), punto iii) concernente la dimostrazione di conformità agli strumenti applicabili.*

*Motivazione*

*Aggiunta di un riferimento al nuovo allegato II bis che contiene lo schema di determinazione del profilo di rischio delle navi.*

Emendamento 41

Articolo 6 ter, titolo e paragrafo 1 (nuovi)

**Articolo 6 ter**

**Frequenza delle ispezioni**

**1. Le navi che approdano nei porti o negli ancoraggi comunitari sono sottoposte a**



*ispezioni periodiche o a ispezioni suppletive secondo le modalità descritte in appresso.*

*a) Le navi sono sottoposte a ispezioni periodiche con una frequenza determinata dal loro profilo di rischio, in conformità dell'allegato II, Parte II. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi a rischio elevato non supera i sei mesi. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi con altri profili di rischio diminuisce con il diminuire del rischio, in conformità dell'allegato II, Parte II.*

*b) Le navi sono sottoposte a ispezioni suppletive indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica, secondo le seguenti modalità:*

*– l'autorità competente vigila affinché le navi alle quali si applicano i fattori aggravanti elencati all'allegato II, Parte III, lettera a), siano sottoposte ad ispezione;*

*– le navi alle quali si applicano i fattori imprevisti elencati all'allegato II, Parte III, lettera b), possono essere sottoposte ad ispezione. La decisione di effettuare un'ispezione suppletiva è a discrezione dell'autorità competente.*

#### *Motivazione*

*A fini di certezza giuridica e di chiarezza, è auspicabile precisare in un articolo della direttiva la frequenza delle ispezioni alle quali potranno essere sottoposte le navi. Tale frequenza è determinata dal profilo di rischio attribuito alla nave, nonché da fattori aggravanti o imprevisti, di cui all'allegato II, sezione II, che possono modificare la durata del periodo che intercorre normalmente tra due ispezioni.*

#### Emendamento 42

Articolo 6 ter, paragrafo 2 (nuovo)

***2. Le ispezioni periodiche e suppletive comprendono un esame di settori predeterminati per ogni nave che variano a seconda del tipo di nave, del tipo di ispezione e dei risultati dei precedenti controlli da parte dello Stato di approdo. La banca dati sulle ispezioni indica gli elementi per identificare i settori a rischio***

*da controllare ad ogni ispezione.*

*Motivazione*

*La frequenza delle ispezioni non influisce sul loro contenuto, che dipende dal tipo di nave, dal tipo di ispezione e dalle ispezioni precedenti. Ai fini di un'armonizzazione effettiva delle ispezioni, sarebbe auspicabile disporre di elenchi di controllo.*

Emendamento 43

Articolo 6 bis, paragrafo 3 (nuovo)

***3. Conformemente alla procedura prevista all'articolo 24 e tenendo conto delle procedure applicate nel quadro del Protocollo di Parigi, la Commissione definisce le modalità di applicazione del presente articolo precisando in particolare l'elenco dei punti da verificare in funzione del tipo di nave.***

*Motivazione*

*La Commissione, in cooperazione con l'Agenzia europea della sicurezza marittima dovrà adoperarsi per mettere a punto tali liste al fine di rafforzare l'armonizzazione delle ispezioni. E' quindi opportuno limitare i rischi di divergenze tra le linee direttrici sviluppate nel quadro del Protocollo di Parigi.*

Emendamento 44

Articolo 6 quater (nuovo)

***Articolo 6 quater***

***Selezione delle navi da ispezionare***

***L'autorità competente provvede affinché le navi siano selezionate per un'ispezione sulla base del loro profilo di rischio di cui all'allegato II, Parte I, e qualora emergano fattori di priorità assoluta o imprevisti in conformità dell'allegato II, Parte II.2.***

***Ai fini dell'ispezione delle navi, l'autorità competente:***

***a) seleziona le navi che devono essere sottoposte a un'ispezione obbligatoria, indicate come navi a priorità I, in conformità del regime di selezione di cui all'allegato II,***

**4.A;**

**b) può selezionare navi che possono essere sottoposte a un'ispezione, indicate come navi a priorità II, in conformità dell'allegato II, 4.B.**

#### *Motivazione*

*L'articolo precisa le modalità di selezione delle navi da ispezionare, ripartite in due categorie, vale a dire le navi a priorità I e le navi a priorità II.*

Emendamento 45

Articolo 7

#### ***Procedura d'ispezione***

**1. L'autorità competente si accerta che l'ispettore provveda almeno:**

**a) a controllare i certificati e la documentazione che devono essere conservati a bordo conformemente alla normativa comunitaria sulla sicurezza marittima e alle Convenzioni internazionali, *in particolare quelli elencati nell'allegato IV*;**

**b) a verificare, se necessario, se le carenze emerse nel corso della precedente ispezione effettuata da uno Stato membro o da uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi, siano Stato corrette;**

**c) a verificare che le condizioni generali,**

#### ***Tipi di ispezione***

**1. Gli Stati membri si accertano che le navi che sono selezionate per un'ispezione in conformità dell'articolo 6 quater siano sottoposte a un'ispezione iniziale, a un'ispezione più dettagliata o a un'ispezione estesa secondo le modalità descritte in appresso.**

#### ***2. Ispezioni iniziali***

**a) Ad ogni ispezione iniziale di una nave, l'autorità competente si accerta che l'ispettore provveda almeno a controllare i certificati e la documentazione *di cui all'allegato IV* che devono essere conservati a bordo conformemente alla **vigente** normativa comunitaria sulla sicurezza marittima e alle Convenzioni internazionali**

***includendo gli aspetti igienici della nave, compresi la sala macchine e gli alloggi, siano soddisfacenti.***

2. Quando una nave è stata autorizzata a lasciare un porto a condizione che le carenze riscontrate siano corrette nel porto successivo, l'ispezione dovrà limitarsi a verificare che tali carenze siano Stato effettivamente corrette.

Tuttavia, l'ispettore può, esercitando il proprio giudizio professionale, decidere se l'ispezione debba essere estesa ad ulteriori verifiche.

***3. L'ispettore può esaminare tutti i certificati e documenti pertinenti, diversi da quelli di cui all'allegato IV, che devono essere presenti a bordo secondo quanto disposto dalle Convenzioni.***

***4. Se, a seguito dell'ispezione di cui ai punti 1, 2 e 3, sussistono fondati motivi per ritenere che per le condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio, sostanzialmente non ricorrano i pertinenti requisiti di una Convenzione, si procede ad un'ispezione più dettagliata che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo.***

Esistono “fondati motivi” se l'ispettore trova prove concrete che, secondo il suo parere professionale, giustificano un'ispezione più dettagliata di settori specifici della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio.

L'allegato V e l'allegato VII, sezione C contengono esempi di “fondati motivi”.

***5. È inoltre necessario osservare le procedure e gli orientamenti pertinenti in materia di controllo delle navi specificati nell'allegato VI.***

***Tuttavia, quando le procedure e gli orientamenti di cui all'allegato VI, punto 4, divergono dalla normativa comunitaria in vigore, gli Stati membri non adottano alcuna norma di diritto nazionale né alcuna misura amministrativa che porti***

***b) Quando una nave è stata autorizzata a lasciare un porto a condizione che le carenze riscontrate siano corrette nel porto successivo, l'ispezione dovrà limitarsi a verificare che tali carenze siano Stato effettivamente corrette.***

Tuttavia, l'ispettore può, esercitando il proprio giudizio professionale, decidere se l'ispezione debba essere estesa ad ulteriori verifiche.

***2. Ispezioni più dettagliate***

***Si procede a un'ispezione più dettagliata, che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo, se, a seguito dell'ispezione di cui al punto 2, sussistono fondati motivi per ritenere che per le condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio, sostanzialmente non ricorrano i pertinenti requisiti di una Convenzione.***

Esistono “fondati motivi” se l'ispettore trova prove concrete che, secondo il suo parere professionale, giustificano un'ispezione più dettagliata di settori specifici della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio.

L'allegato V e l'allegato VII, sezione C contengono esempi di “fondati motivi”.

***ad una applicazione di procedure o prassi di ispezione contrarie a tale normativa comunitaria. Essi si assicurano che le rispettive autorità competenti siano debitamente informate sulle procedure o gli orientamenti pertinenti che devono essere applicati in conformità alla normativa comunitaria e ne verificano la corretta applicazione.***

***6. Nell'esecuzione dei controlli di sicurezza a bordo, l'ispettore segue le procedure esposte all'allegato VII.***

#### *Motivazione*

*In questo articolo modificato sono presentati i tre tipi di ispezione ai quali possono essere sottoposte le navi. L'ispezione di base è l'ispezione iniziale, di cui l'articolo precisa anche la portata. L'emendamento adegua anche la numerazione dei paragrafi. L'ispezione più dettagliata è il secondo tipo di ispezione possibile; l'iniziativa al riguardo è lasciata al giudizio professionale dell'ispettore, basato su fatti o fondati motivi che ha eventualmente rilevato nell'ambito di un'ispezione iniziale. L'ispettore può pertanto decidere di effettuare i necessari controlli approfonditi senza ricorrere alla procedura dell'ispezione rafforzata.*

Emendamento 46  
Articolo 7 bis (nuovo)

#### ***Articolo 7 bis***

##### ***Ispezioni rafforzate***

***A. Le seguenti categorie di navi possono essere sottoposte ad un'ispezione rafforzata conformemente all'allegato II, parte II, sezione 3, punto 3.1, lettere a) e b):***

- le navi a profilo di rischio elevato,***
- le navi passeggeri, le petroliere, le navi gasiere e chimichiere o portarinfuse di oltre dodici anni,***
- le navi a profilo di rischio elevato o le navi passeggeri, le petroliere, le navi gasiere e chimichiere o portarinfuse di età superiore ai dodici anni, in caso di fattori preponderanti o di elementi imprevisti,***
- le navi sottoposte ad una ulteriore ispezione in seguito ad un provvedimento di rifiuto di accesso adottato conformemente***

*all'articolo 10.*

***B. Quando riceve una notifica preventiva da una nave che può essere sottoposta ad un'ispezione rafforzata, l'autorità competente fa sapere immediatamente alla nave se una tale ispezione rafforzata verrà effettuata o meno.***

#### *Motivazione*

*Ai fini della certezza giuridica e della coerenza un certo numero di criteri dell'allegato IX è stato integrato nel presente articolo al fine di precisare e fissare le condizioni di una misura di rifiuto di accesso e della sua revoca.*

Emendamento 47

Articolo 8

***Articolo 8***

***Soppresso***

#### ***Ispezione estesa di talune navi***

***1. Una nave appartenente a una categoria di cui all'allegato VIII, punto B, può essere sottoposta ad ispezione estesa dopo un periodo di dodici mesi dall'ultima ispezione estesa effettuata nel porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi.***

***2. Se tale nave è selezionata per un'ispezione in conformità all'allegato I, punto A.2, l'ispezione da effettuare è un'ispezione estesa. Tuttavia, tra due ispezioni estese può essere effettuata un'ispezione di cui all'articolo 7.***

***Qualsiasi nave di cui al paragrafo 1 che non rispetti i requisiti di notifica dell'articolo 6 è oggetto di un'ispezione estesa nel porto di ancoraggio o di destinazione.***

***3. Fatto salvo l'articolo 9, gli Stati membri provvedono affinché una nave cui si applicano le disposizioni di cui al paragrafo 1 e avente un fattore di priorità pari o superiore a 7, come indicato all'allegato I, sia sottoposta a un'ispezione estesa nel primo porto in cui approda trascorsi dodici mesi dalla***

*precedente ispezione estesa.*

**4. Le ispezioni estese sono effettuate secondo le procedure indicate all'allegato VIII, punto C.**

*Motivazione*

*La soppressione di questo articolo è legata al cambiamento di presentazione.*

Emendamento 48

Articolo 9, titolo

***Procedure in caso di impossibilità ad effettuare l'ispezione di talune navi***

***Orientamenti e procedure di diritto comunitario che disciplinano la sicurezza del trasporto marittimo***

*Motivazione*

*In considerazione dell'autonomia legislativa europea ci si deve basare esclusivamente sulle disposizioni del diritto comunitario. Il protocollo di Parigi non rientra nell'ambito della legislazione autonoma della Comunità.*

Emendamento 49

Articolo 9, paragrafo 1

***1. Lo Stato membro che per ragioni operative non può effettuare l'ispezione di una nave avente un fattore di priorità superiore a 50 di cui I o l'ispezione estesa obbligatoria di cui all'articolo 8, paragrafo 3 informa tempestivamente le autorità competenti del porto successivo, se si tratta di un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi che l'ispezione non è stata effettuata.***

***1. Ai fini della presente direttiva, devono essere tenute in debita considerazione le pertinenti linee guida e procedure di controllo delle navi di cui all'allegato VI.***

***Gli Stati membri provvedono affinché le rispettive autorità competenti siano debitamente informate delle pertinenti linee guida o procedure che devono essere applicate in conformità della legislazione comunitaria e verificano la loro corretta applicazione.***

### Motivazione

*Questo primo paragrafo ricorda che il regime di ispezione comunitario deve tener conto quanto più possibile dei lavori del Protocollo di Parigi e della legislazione marittima internazionale applicabile.*

#### Emendamento 50 Articolo 9, paragrafo 2

**2. Tali casi sono notificati ogni sei mesi alla Commissione, indicando le ragioni della mancata ispezione della nave in questione. Inoltre, gli Stati membri, indicano il numero totale di ispezioni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 e all'allegato I, punto A.1 eseguite nel corso di sei mesi in questione.**

*Tali notifiche sono effettuate entro quattro mesi dalla fine del periodo al quale i dati si riferiscono.*

**2. Per quanto riguarda i controlli di sicurezza gli Stati membri applicano le procedure di cui all'allegato VII a tutte le navi di cui all'articolo 3, paragrafi 1 e 2 del regolamento (CE) n. 725/2004 che fanno scalo nei loro porti, a condizione che non battano la bandiera dello Stato di approdo in cui si effettua l'ispezione.**

*Essi applicano tali procedure alle navi di cui all'articolo 3, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 725/2004 quando le disposizioni di tale regolamento sono state estese alle navi di cui all'articolo 3, paragrafo 3.*

### Motivazione

*Coerenza con il diritto comunitario.*

*L'articolo 3, par.3 del regolamento 725/2004 prevede che le disposizioni di tale regolamento saranno estese alle navi diverse dalle navi passeggeri di classe A che effettuano servizi nazionali solo su decisione degli Stati membri previa valutazione del rischio di sicurezza. E' opportuno quindi adeguare il testo dell'articolo 9, paragrafo 2 ai casi di servizi nazionali che non sarebbero soggetti al codice ISPS e quindi al controllo di sicurezza.*

#### Emendamento 51 Articolo 9, paragrafo 3

**3. Nell'arco di tre anni civili consecutivi il numero di mancate ispezioni di cui al paragrafo 1 non può essere superiore al 5 % del numero di navi che dovrebbero essere soggette alle ispezioni di cui al paragrafo 1, approdate nei porti dello Stato membro durante tale periodo.**

**3. Le disposizioni dell'articolo 8 concernenti le ispezioni estese si applicano ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri di cui all'articolo 2, lettere a) e b), della direttiva 1999/35/CE.**

*Se una nave è stata sottoposta a una visita in conformità degli articoli 6 e 8 della*



*direttiva 1999/35/CE, tale visita specifica è considerata, a seconda dei casi, come un'ispezione più dettagliata o estesa, ed è registrata nella banca dati sulle ispezioni.*

*Fermo restando il divieto di esercizio imposto a un traghetto ro-ro o a un'unità veloce da passeggeri in conformità dell'articolo 10 della direttiva 1999/35/CE, si applicano, come opportuno, le disposizioni della presente direttiva concernenti la correzione delle carenze, il fermo, il rifiuto di accesso, nonché il seguito dato a ispezioni, fermi e rifiuti di accesso.*

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso a garantire la coerenza con il diritto comunitario.*

Emendamento 52  
Articolo 9, paragrafo 4

**4. Le navi di cui al paragrafo 1 sono soggette ad un'ispezione obbligatoria di cui all'allegato I, punto A.1 o, se opportuno, ad un'ispezione estesa obbligatoria di cui all'articolo 8, paragrafo 2, nel successivo porto di approdo della Comunità.** **Soppresso**

*Motivazione*

*L'emendamento è volto a garantire la coerenza del testo, per cui questo paragrafo non è più necessario.*

Emendamento 53  
Articolo 9, paragrafo 5

**5. Entro il 22 luglio 2008, la percentuale del 5 %, di cui al paragrafo 3, è modificata in base ad una valutazione della Commissione, se ritenuto opportuno, secondo la procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.** **Soppresso**

## Motivazione

*L'emendamento è volto a garantire la coerenza del testo, per cui questo paragrafo non è più necessario.*

### Emendamento 54 Articolo 10, paragrafo 1

1. Lo Stato membro vigila affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso ai suoi porti e ancoraggi, tranne nei casi previsti dall'articolo 15 paragrafo 6, le navi che ricadono nei criteri *elencati nell'allegato IX, punto A.*

*Il provvedimento di rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave ha lasciato il porto o l'ancoraggio dove è stata oggetto del terzo fermo e dove è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.*

1. Lo Stato membro vigila affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso ai suoi porti e ancoraggi, tranne nei casi previsti dall'articolo 15 paragrafo 6, le navi che ricadono nei criteri *enunciati nel presente paragrafo, se tali navi:*

*– battono la bandiera di uno Stato che figura sulla lista nera o grigia definita dal Protocollo di Parigi sulla base delle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione, o*

*– sono state sottoposte a fermo o oggetto di un divieto di operare ai sensi della direttiva 99/35/CE per più di due volte nel corso dei precedenti trentasei mesi in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi.*

*Ai fini dell'applicazione del presente paragrafo l'elenco definito dal Protocollo di Parigi entra in vigore a decorrere dal 1° luglio di ogni anno.*

*Il provvedimento di rifiuto dell'accesso è revocato solo dopo che siano trascorsi tre mesi dalla data in cui è stato adottato e ferma restando la presenza di tutte le condizioni previste ai paragrafi da 4 a 10 dell'allegato IX.*

*Se la nave è sottoposta ad un secondo rifiuto d'accesso il periodo è portato a dodici mesi. Ogni eventuale ulteriore fermo in un porto della Comunità dà luogo a un rifiuto d'accesso permanente della nave in questione in qualsiasi porto o ancoraggio della Comunità.*

### Motivazione

*Ai fini della sicurezza giuridica e della coerenza alcuni criteri dell'allegato IX sono stati integrati nel presente articolo in modo da precisare e fissare le condizioni di un provvedimento di rifiuto d'accesso o della sua revoca.*

#### Emendamento 55 Articolo 10, paragrafo 2

2. Ai fini del **paragrafo 1**, gli Stati membri si conformano alle procedure di cui all'allegato IV, punto B.

2. Ai fini del **presente articolo**, gli Stati membri si conformano alle procedure di cui all'allegato IV, punto B.

### Motivazione

*Le procedure di cui all'allegato IX, punto B, derivano dall'articolo 10 sui provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi.*

#### Emendamento 56 Articolo 12

**Sono esaminati** tutti gli esposti concernenti le condizioni a bordo.

Tutti gli esposti concernenti le condizioni a bordo, **presentati da una persona avente un interesse legittimo comprovato, sono sottoposti a un esame iniziale da parte dell'autorità competente.**

**Tale esame deve consentire di determinare, il più rapidamente possibile, se l'esposto è ricevibile o se è manifestamente infondato o chiaramente abusivo.**

Quando l'autorità competente giudica l'esposto manifestamente infondato, informa l'autore della sua decisione e delle relative motivazioni.

Quando l'autorità competente giudica l'esposto manifestamente infondato, informa l'autore della sua decisione e delle relative motivazioni.

L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave in questione. L'ispettore assicura la riservatezza durante le interviste con i membri dell'equipaggio.

**Se l'esposto è ricevibile**, l'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave in questione. L'ispettore assicura la riservatezza durante le interviste con i membri dell'equipaggio.

Gli Stati membri informano l'amministrazione dello Stato di bandiera, con copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) se

Gli Stati membri informano l'amministrazione dello Stato di bandiera, con copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) se

necessario, in merito agli esposti non manifestamente infondati e del seguito che è stato dato ad essi.

necessario, in merito agli esposti non manifestamente infondati e del seguito che è stato dato ad essi.

#### *Motivazione*

*È opportuno prevedere un meccanismo che consenta alle persone che hanno un interesse alla sicurezza della nave di presentare un esposto all'autorità competente al fine di far seguire, se necessario, un'ispezione. Tuttavia, questo meccanismo non può essere illimitato e autorizzare chiunque a presentare un esposto in qualsiasi forma. È pertanto essenziale distinguere gli esposti ricevibili e legittimi da quelli chiaramente abusivi. Al fine di scoraggiare questi ultimi, e solo in questo caso, deve essere possibile rivelare l'identità della persona o delle persone che presentano un esposto.*

#### Emendamento 57 Articolo 12, comma 1

Sono esaminati tutti gli esposti concernenti le condizioni a bordo.

Sono esaminati tutti gli esposti ***ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 12*** concernenti le condizioni a bordo.

#### *Motivazione*

*L'emendamento mira a chiarire il testo. La definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 12 riprende la formulazione della Convenzione MLC 2006 dell'OIL. Il principio dell'anonimato dei ricorrenti è altresì ricordato nella stessa Convenzione e figura anche nella risoluzione A.787(19) dell'OMI sulle procedure di controllo da parte dello Stato di approdo. Non è quindi il caso di rimetterlo in causa.*

#### Emendamento 58 Articolo 13, paragrafo 6

6. Nel caso si proceda ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, accludendo il rapporto d'ispezione, l'amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito alle circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Devono anche essere notificati gli ispettori nominati o le organizzazioni riconosciute, responsabili del rilascio dei certificati di classe o dei certificati rilasciati ***per conto dello Stato di bandiera*** a norma di convenzioni internazionali, ***laddove***

6. Nel caso si proceda ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, accludendo il rapporto d'ispezione, l'amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito alle circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Devono anche essere notificati gli ispettori nominati o le organizzazioni riconosciute, responsabili del rilascio dei certificati di classe o dei certificati ***amministrativi*** rilasciati a norma di convenzioni

*necessario.*

internazionali.

*Motivazione*

*I certificati rilasciati per conto dello Stato di bandiera sono certificati amministrativi definiti all'articolo 2 della presente direttiva. L'informazione degli ispettori nominati o delle organizzazioni riconosciute costituisce un obbligo a norma della Convenzione SOLAS (regola 19d) e deve pertanto essere sistematica.*

Emendamento 59

Articolo 13, paragrafo 8 bis (nuovo)

***8 bis. L'autorità competente informa prima possibile l'autorità portuale dell'emissione di un provvedimento di fermo.***

*Motivazione*

*Ai fini di una buona ed efficace cooperazione, è opportuno precisare che l'autorità competente deve informare l'autorità portuale di una decisione che si ripercuote sulla sua attività.*

Emendamento 60

Articolo 14, paragrafo 1

1. Il proprietario o l'armatore di una nave o il suo rappresentate in uno Stato membro ha il diritto di ricorrere contro una decisione di fermo o di rifiuto di accesso presa dall'autorità competente. Il ricorso non sospende il fermo o il rifiuto di accesso.

1. Il proprietario o l'armatore di una nave o il suo rappresentate in uno Stato membro ha il diritto di ricorrere contro una decisione di fermo o di rifiuto di accesso presa dall'autorità competente. Il ricorso non sospende il fermo o il rifiuto di accesso, ***ma se ne fa menzione nella banca dati sulle ispezioni.***

*Motivazione*

*L'esercizio del diritto di ricorso contro una decisione di fermo o di rifiuto di accesso è un'informazione sufficientemente utile e importante per poter essere menzionata nella banca dati sulle ispezioni.*

Emendamento 61

Articolo 14, paragrafo 2

2. A tal fine gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure, in conformità delle rispettive

2. A tal fine gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure, in conformità delle rispettive

legislazioni.

legislazioni. **Cooperano tra loro al fine di mettere a punto norme e procedure coerenti per l'applicazione del presente articolo, in particolare al fine di garantire un periodo ragionevole per l'esame dei ricorsi.**

*Motivazione*

*E' auspicabile che le norme e procedure applicabili al diritto di ricorso siano coerenti tra uno Stato membro e l'altro sia per gli operatori che per il seguito dei ricorsi. I periodi per l'esame dei ricorsi devono essere ragionevoli onde evitare di penalizzare gli operatori che desiderano esercitare il loro diritto di ricorso.*

Emendamento 62  
Articolo 14, paragrafo 3

3. L'autorità competente informa adeguatamente del diritto di ricorso il comandante della nave di cui al paragrafo 1.

3. L'autorità competente informa adeguatamente del diritto di ricorso **e delle relative modalità pratiche** il comandante della nave di cui al paragrafo 1.

*Motivazione*

*È auspicabile che le norme e le procedure applicabili al diritto di ricorso siano coerenti da uno Stato membro all'altro e operative nella pratica.*

Emendamento 63  
Articolo 15, paragrafo 1

1. Se le carenze di cui all'articolo 13, paragrafo 2, non possono essere corrette nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, l'autorità competente dello Stato membro interessato può consentire alla nave di raggiungere il cantiere navale disponibile più vicino al porto di fermo dove possono essere effettuate le riparazioni necessarie, scelto dal comandante e dalle autorità interessate, purché siano rispettate le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato di bandiera e approvate da detto Stato membro. Dette condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o per le altre navi, o senza rappresentare una minaccia

1. Se le carenze di cui all'articolo 13, paragrafo 2, non possono essere corrette nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, l'autorità competente dello Stato membro interessato può consentire alla nave di raggiungere **direttamente** il cantiere navale disponibile più vicino al porto di fermo dove possono essere effettuate le riparazioni necessarie, scelto dal comandante e dalle autorità interessate, purché siano rispettate le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato di bandiera e approvate da detto Stato membro. Dette condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o per le altre navi, o senza rappresentare una minaccia

irragionevole per l'ambiente marino.

irragionevole per l'ambiente marino.

*Motivazione*

*Se una nave è autorizzata a lasciare un porto per rettificare un'anomalia in un cantiere navale, il tragitto verso il cantiere deve essere necessariamente diretto per evidenti ragioni di sicurezza.*

Emendamento 64  
Articolo 15, paragrafo 4, alinea

4. Gli Stati membri provvedono affinché venga rifiutato l'accesso a qualsiasi porto della Comunità alle navi di cui al paragrafo 1 che riprendono il mare:

4. Gli Stati membri provvedono affinché venga rifiutato l'accesso a qualsiasi porto **o ancoraggio** della Comunità alle navi di cui al paragrafo 1 che riprendono il mare:

*Motivazione*

*Il rifiuto di accesso in queste condizioni dovrebbe essere esteso anche agli ancoraggi. Infatti, una nave sulla quale è stata costatata un'anomalia che non è ancora stata corretta presenta un rischio per la sicurezza marittima, sia che essa si diriga verso un altro porto sia verso un altro ancoraggio.*

Emendamento 65  
Articolo 15, paragrafo 6

6. In deroga alle disposizioni del paragrafo 4, l'accesso ad un porto specifico può essere consentito dall'autorità competente del relativo Stato in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento, a condizione che il proprietario, l'armatore, o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati che soddisfino le richieste dell'autorità competente di tale Stato membro per garantire un accesso sicuro.

6. In deroga alle disposizioni del paragrafo 4, l'accesso ad un porto **o ancoraggio** specifico può essere consentito dall'autorità competente del relativo Stato in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento, a condizione che il proprietario, l'armatore, o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati che soddisfino le richieste dell'autorità competente di tale Stato membro per garantire un accesso **o ancoraggio** sicuro.

*Motivazione*

*Il campo di applicazione della direttiva prevede anche gli ancoraggi.*

Emendamento 66  
Articolo 16, paragrafo 3

3. L'autorità competente, gli ispettori che effettuano il controllo dello Stato di approdo e le persone che li assistono non devono avere alcun interesse commerciale nei porti in cui avviene l'ispezione né nelle navi ispezionate; gli ispettori non sono dipendenti, né intraprendono attività per conto di organizzazioni non governative che rilasciano i certificati amministrativi e i certificati di *classe* o che svolgono gli accertamenti necessari per il rilascio di tali certificati alle navi.

3. L'autorità competente, gli ispettori che effettuano il controllo dello Stato di approdo e le persone che li assistono non devono avere alcun interesse commerciale nei porti in cui avviene l'ispezione né nelle navi ispezionate; gli ispettori non sono dipendenti, né intraprendono attività per conto di organizzazioni non governative che rilasciano i certificati amministrativi e i certificati di *classificazione* o che svolgono gli accertamenti necessari per il rilascio di tali certificati alle navi.

*Motivazione*

*Si tratta di una modifica di carattere redazionale.*

Emendamento 67  
Articolo 16, paragrafo 6

6. Gli Stati membri provvedono affinché gli ispettori ricevano una formazione appropriata in relazione alle modifiche apportate al regime del controllo da parte dello Stato di approdo stabilito nella direttiva e agli emendamenti alle Convenzioni.

6. Gli Stati membri provvedono affinché gli ispettori ricevano una formazione appropriata in relazione alle modifiche apportate al regime *comunitario* del controllo da parte dello Stato di approdo stabilito nella direttiva e agli emendamenti alle Convenzioni.

*Motivazione*

*La direttiva in esame apporta modifiche al regime comunitario del controllo da parte dello Stato di approdo. Pertanto, le modifiche a livello internazionale dovranno essere prese in considerazione solamente se sono adottate a livello comunitario e quindi integrate nella legislazione marittima comunitaria.*

Emendamento 68  
Articolo 17

**Rapporti dei piloti e  
delle autorità portuali**

1. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per assicurare che i loro piloti *impegnati nelle operazioni di ormeggio o*

**Rapporti dei piloti e  
delle autorità portuali**

1. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per assicurare che i loro piloti impegnati su navi dirette verso un porto o



***disormeggio di navi o*** impegnati su navi dirette verso un porto o in transito all'interno di uno Stato membro ***informino*** immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, a seconda dei casi, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di difetti che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino

2. Se, nell'esercizio delle loro normali funzioni, le autorità portuali constatano che una nave attraccata nel loro porto presenta difetti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino, esse ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo interessato

3. Gli Stati membri ***chiedono ai*** piloti e ***alle*** autorità portuali ***di utilizzare il modello di rapporto di cui all'allegato XIII o un rapporto equivalente***, in formato elettronico, se possibile.

***Gli Stati membri provvedono affinché siano intraprese azioni di seguito appropriate in merito ai difetti segnalati dai piloti e dalle autorità portuali.***

***Ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione dei paragrafi 1 e 2, inclusi i dettagli sulle azioni intraprese in merito ai difetti riferiti dai piloti e dalle autorità portuali.***

in transito all'interno di uno Stato membro ***possano informare*** immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, a seconda dei casi, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di ***anomalie/constatazioni o palesi*** difetti che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino

2. Se, nell'esercizio delle loro normali funzioni, le autorità portuali constatano che una nave attraccata nel loro porto presenta ***anomalie/constatazioni o palesi*** difetti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino, esse ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo interessato

3. Gli Stati membri ***provvedono a che i*** piloti e ***le*** autorità portuali ***riferiscano le seguenti informazioni***, in formato elettronico, se possibile:

- ***informazioni sulla nave (nome, numero IMO, indicativo radio e bandiera);***

- ***informazioni sulla navigazione (porto di partenza, porto di destinazione);***

- ***descrizione delle anomalie/constatazioni o palesi difetti riscontrati a bordo.***

***3 bis La Commissione può adottare, conformemente alle procedure enunciate all'articolo 24, misure di attuazione di tale articolo, fra cui un formato elettronico armonizzato e procedure per la segnalazione delle anomalie/constatazioni o palesi difetti da parte dei piloti e delle autorità portuali e per la notifica delle azioni con cui gli Stati membri hanno dato seguito a tali disposizioni.***

Emendamento 69  
Articolo 18, paragrafo 3 bis (nuovo)

***3 bis. Ciascuno Stato membro vigila affinché l'autorità competente per il controllo dello Stato di approdo fornisca alle autorità portuali le pertinenti informazioni in suo possesso.***

*Motivazione*

*Ai fini di efficacia, la cooperazione e la diffusione delle informazioni tra le autorità competenti interessate deve includere espressamente le autorità portuali.*

Emendamento 70  
Articolo 18 bis (nuovo)

***Articolo 18 bis***

***Banca dati sulle ispezioni***

***1. Viene istituita una banca dati comune sulle ispezioni per l'Unione europea e il Protocollo di Parigi. La Commissione sviluppa e gestisce la banca dati con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima. Essa dovrà mostrare i profili di rischio delle navi, segnalare le navi che dovranno essere sottoposte ad ispezione, calcolare l'impegno di ispezione ed essere in grado di registrare i dati relativi ai movimenti delle navi.***

***1 bis. La banca dati sarà utilizzata anche per classificare le navi degli Stati membri in liste bianche, grigie e nere secondo il metodo di valutazione stabilito dalla Commissione e in base alla procedura di cui all'articolo 24.***

***2. Il sistema si fonda sui requisiti comuni UE/Protocollo di Parigi. Tuttavia, nel caso di requisiti specifici UE, la Comunità potrà decidere con piena discrezionalità lo sviluppo e gli eventuali adattamenti del sistema in funzione di questi requisiti.***

***3. La banca dati sulle ispezioni dovrà essere in grado di adattarsi a sviluppi futuri e di interfacciare con altre banche***

*dati della Comunità sulla sicurezza marittima e, eventualmente, con i pertinenti sistemi informativi nazionali.*

*4. La banca dati sulle ispezioni dovrà, ai fini della presente direttiva, incorporare, laddove opportuno, requisiti specifici del Protocollo di Parigi ed essere in grado di ricevere informazioni in merito alle ispezioni effettuate da Stati terzi che sono Parti del Protocollo.*

*5. La banca dati sulle ispezioni potrà essere consultata in modalità "read-only" dalle amministrazioni degli Stati membri dell'Organizzazione marittima internazionale, dagli organi che ad essa fanno capo e dai soggetti interessati. L'accesso è subordinato a una clausola di riservatezza, analogamente a quella cui sono soggetti gli ispettori degli Stati membri.*

Emendamento 71  
Articolo 20

*La Commissione redige e pubblica ogni anno una lista nera relativa al comportamento di armatori e compagnie in conformità alle procedure e ai criteri di cui all'Allegato XV.*

*Almeno una volta al mese la Commissione redige e pubblica su un sito Internet pubblico le informazioni relative alle compagnie il cui livello di prestazione, determinato al fine di quantificare il profilo di rischio delle navi secondo la procedura di cui all'allegato II, sezione I, lettera e), sia stato ritenuto modesto o molto modesto durante un periodo pari o superiore a tre mesi.*

*La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 24, le norme necessarie all'attuazione del presente articolo.*

*Motivazione*

*Grazie alle informazioni della banca dati, la lista potrà essere aggiornata in tempo reale e quindi essere modificata frequentemente. La periodicità mensile è indicativa, ma le pubblicazioni potranno, nella pratica, essere quotidiane o settimanali.*

*Quanto alla lista, è importante che essa tenga conto non soltanto delle compagnie a prestazione molto modesta, ma anche quelle a prestazione modesta, in modo a incitare queste*

*ultime a migliorare.*

Emendamento 72  
Articolo 21, paragrafo 1

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 7 e **8** confermino o accertino carenze, rispetto ai requisiti previsti da una convenzione, che giustificano il fermo di una nave, le spese complessive in un normale esercizio contabile connesse all'ispezione sono a carico del proprietario, o dell'armatore, o di un suo rappresentante nello Stato di approdo.

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 7 e **7 bis** confermino o accertino carenze, rispetto ai requisiti previsti da una convenzione, che giustificano il fermo di una nave, le spese complessive in un normale esercizio contabile connesse all'ispezione sono a carico del proprietario, o dell'armatore, o di un suo rappresentante nello Stato di approdo.

*Motivazione*

*Mantenere la coerenza della numerazione.*

Emendamento 73  
Articolo 22

Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni elencate nell'allegato XVI con la frequenza specificata nel predetto allegato.

Gli Stati membri adottano tutte le misure appropriate per consentire alla Commissione di poter accedere pienamente e senza restrizioni a tutti i dati gestiti dalla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Gli Stati membri forniscono alla Commissione **e all'EMSA** le informazioni elencate nell'allegato XVI con la frequenza specificata nel predetto allegato.

Gli Stati membri adottano tutte le misure appropriate per consentire alla Commissione **e all'EMSA** di poter accedere pienamente e senza restrizioni a tutti i dati gestiti dalla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

*Motivazione*

*Precisazione del testo. Dato che l'EMSA è destinata a gestire e ad aggiornare la banca dati, essa deve poter avere accesso ai dati degli Stati membri.*

Emendamento 74  
Articolo 24, paragrafo 2, comma 1

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 **bis, paragrafi 1 e 4, e l'articolo 7** della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle

stessa.

disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Emendamento 75  
Articolo 25, lettera a)

a) adeguare gli **obblighi di cui agli articoli da 5 a 17 e da 19 a 22, nonché agli allegati contemplati dai predetti articoli** sulla base dell'esperienza acquisita nell'attuazione della presente direttiva e tenendo conto degli sviluppi nell'ambito del Protocollo di Parigi;

a) adeguare gli allegati sulla base dell'esperienza acquisita nell'attuazione della presente direttiva e tenendo conto degli sviluppi nell'ambito del Protocollo di Parigi;

*Motivazione*

*Tenuto conto delle modifiche apportate agli articoli del testo, che precisano e fissano le disposizioni applicabili al regime comunitario di controllo da parte dello Stato di approdo, il ricorso alla procedura del comitato deve riguardare l'adeguamento degli allegati (e i casi in cui ciò è espressamente menzionato negli articoli).*

Emendamento 76  
Articolo 25, lettera b)

b) adeguare gli allegati per tener conto degli emendamenti apportati ò alla legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e alle ì alle convenzioni, ai protocolli, ai codici, alle risoluzioni dei relativi organismi internazionali e al Protocollo di Parigi e già entrati in vigore;

b) adeguare gli allegati, **fatta eccezione per l'allegato II**, per tener conto degli emendamenti apportati ò alla legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e alle ì alle convenzioni, ai protocolli, ai codici, alle risoluzioni dei relativi organismi internazionali e al Protocollo di Parigi e già entrati in vigore;

*Motivazione*

*L'allegato II contiene tutti i parametri indispensabili per l'applicazione del regime comunitario di controllo da parte dello Stato di approdo. Poiché esso deriva da numerosi nuovi articoli introdotti in questo testo, che ne costituiscono il nucleo, non deve essere modificato in base all'evoluzione del diritto internazionale, ma dovrebbe essere modificato solamente nel contesto di una revisione della direttiva in esame.*

Emendamento 77  
Articolo 25, lettera c)

c) modificare le definizioni *e aggiornare, nell'articolo 2*, l'elenco delle convenzioni internazionali rilevanti ai fini della presente direttiva.

c) modificare le definizioni e l'elenco delle convenzioni internazionali rilevanti ai fini della presente direttiva.

*Motivazione*

*Deve essere possibile modificare l'elenco delle pertinenti convenzioni internazionali e talune definizioni riguardo a tali convenzioni.*

Emendamento 78  
Articolo 26

*Articolo 26*

*Soppresso*

*Integrazione del nuovo regime di ispezione nel diritto comunitario*

*Possono essere adottate misure addizionali, conformemente alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2 al fine di:*

- stabilire i valori attribuiti ad ogni parametro di rischio; il comportamento dello Stato di bandiera, gli elementi connessi alle società di classificazione e il comportamento della compagnia devono ricevere valori più elevati rispetto agli altri criteri;*
- determinare la combinazione di parametri di rischio corrispondente ad ogni livello di profilo di rischio della nave;*
- sviluppare criteri e procedure connessi a tipo e alla portata delle ispezioni;*
- sviluppare i principi e le modalità connessi agli impegni di ispezione degli Stati membri.*

*Annualmente, la Commissione rivede l'applicazione dei parametri di rischio della nave e, se necessario, presenta una proposta ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 2, diretta a correggere i parametri alla luce dell'esperienza*

***acquisita o degli obiettivi di politica da perseguire.***

*Motivazione*

*Il presente articolo non ha più ragion d'essere in quanto la direttiva non amalgama più elementi dell'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo con le nuove disposizioni: le disposizioni vigenti continueranno ad essere applicabili fino all'entrata in vigore della presente direttiva.*

Emendamento 79  
Articolo 27, titolo

Sanzioni

Sanzioni ***pecuniarie***

*Motivazione*

*Il termine "sanzioni", da solo, è troppo generale e non chiarisce né migliora le disposizioni previste dall'articolo.*

Emendamento 80  
Articolo 27

Gli Stati membri istituiscono un sistema di ***sanzioni*** per violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Gli Stati membri istituiscono un sistema di ***penali*** per violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali penalità devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

***La Commissione provvede affinché le penali così definite consentano un'applicazione uniforme del regime di controllo nella Comunità e non creino distorsioni tra gli Stati membri.***

*Motivazione*

*È importante fare in modo che il regime di penalità previsto dalla direttiva abbia un certo grado di uniformità per evitare distorsioni nell'applicazione del regime comunitario del controllo da parte dello Stato di approdo.*

Emendamento 81  
Articolo 28, comma 1

La Commissione procede ad un riesame dell'applicazione della presente direttiva entro 18 mesi dalla scadenza del termine per il recepimento della stessa. Tale riesame prevede tra l'altro la verifica del numero di ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo in ogni Stato membro *nonché* il numero di ispezioni effettuate, *ivi comprese le ispezioni estese obbligatorie*.

La Commissione procede ad un riesame dell'applicazione della presente direttiva entro 18 mesi dalla scadenza del termine per il recepimento della stessa. Tale riesame prevede tra l'altro *l'adempimento generale a livello comunitario dell'impegno di ispezioni di cui all'articolo 5*, la verifica del numero di ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo in ogni Stato membro, il numero di ispezioni effettuate *e il funzionamento del meccanismo di ripartizione equa per le mancate ispezioni di cui all'articolo 5 bis*.

*Motivazione*

*Tenuto conto delle modifiche apportate al testo rispetto alla proposta di rifusione iniziale, appare necessario estendere la valutazione alle nuove disposizioni della direttiva.*

Emendamento 82  
Articolo 29, paragrafo 1

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] e punti [...] degli allegati [...] [ articoli o partizioni di essi e punti degli allegati sostanzialmente modificati rispetto alla direttiva precedente] entro 18 mesi dalla data di cui all'articolo 31. *Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo delle suddette disposizioni ed una tavola di concordanza con la presente direttiva.*

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] e punti [...] degli allegati [...] [ articoli o partizioni di essi e punti degli allegati sostanzialmente modificati rispetto alla direttiva precedente] entro 18 mesi dalla data di cui all'articolo 31.

*Motivazione*

*Tale disposizione non ha più ragion d'essere giacché le modifiche apportate al testo non prevedono più che l'attuale regime comunitario di ispezione coesista con il regime d'ispezione futuro.*



Emendamento 83

Allegato I

***L'allegato I è soppresso***

*Motivazione*

*La nuova procedura di selezione delle navi in funzione del profilo di rischio rende obsoleto l'allegato I, che pertanto non ha più ragione d'essere.*

Emendamento 84

Allegato II, titolo

Elementi ***principali*** del regime comunitario di controllo da parte dello Stato di approdo (di cui all' ***articolo 5, paragrafo 2***)

Elementi del regime comunitario di controllo da parte dello Stato di approdo (di cui all' articolo 5)

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con il nuovo articolo 5.*

Emendamento 85

Allegato II, Parte I, lettera f, secondo comma

Il profilo di rischio della nave è determinato dalla combinazione dei seguenti parametri:

Il profilo di rischio della nave è determinato dalla combinazione dei seguenti parametri ***generici e storici***:

*Motivazione*

*Ai fini di una maggiore chiarezza, è opportuno distinguere tra due categorie di parametri, combinando i quali è possibile determinare il profilo di rischio della nave.*

Emendamento 86

Allegato II, Parte I, 1, titolo (nuovo)

***1. Parametri generici***

*Motivazione*

*Il tipo e l'età della nave rappresentano dati grezzi che non richiedono alcuna interpretazione: si tratta di parametri di base che è opportuno riunire in un unico punto.*

Emendamento 87  
Allegato II, Parte I, lettera b)

b) Età della nave

Le navi **più vecchie** sono considerate a rischio maggiore.

b) Età della nave

Le navi **di età superiore ai 12 anni** sono considerate a rischio maggiore.

*Motivazione*

*È opportuno mantenere il limite di età di 12 anni per le navi, perché esso va nel senso di una maggiore sicurezza.*

Emendamento 88  
Allegato II, Parte I, lettera c), punto iii)

iii) **Le** navi battenti bandiera di uno Stato per cui è stato effettuato un controllo **indipendente** conformemente al **Codice per l'applicazione degli strumenti obbligatori** IMO che ne ha dimostrato la conformità con i relativi strumenti **sono considerate a rischio minore**.

iii) **Sono considerate a rischio minore** le navi battenti bandiera di uno Stato per cui è stato effettuato un controllo conformemente al **Quadro e alle procedure per il sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO** e che ne ha dimostrato la conformità con i relativi strumenti **ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 6 bis, paragrafo 3, terzo trattino o che, fintanto che tali disposizioni non saranno state adottate, ha comprovato l'avvenuta presentazione di un piano d'intervento correttivo**.

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con il diritto marittimo internazionale.*

Emendamento 89  
Allegato II, Parte I, lettera f)

**f) Precedenti relativi alle ispezioni effettuate nell'Unione europea e nella zona del Protocollo di Parigi**

i) Le navi che sono state sottoposte a fermo più di una volta sono considerate a rischio maggiore.

**2. Parametri storici**

i) Le navi che sono state sottoposte a fermo più di una volta sono considerate a rischio maggiore.

**ii) Le navi che, nel corso di una o più ispezioni effettuate nei trentasei mesi precedenti, hanno presentato meno di cinque carenze per ispezione e non sono**

***state sottoposte a fermo nei trentasei mesi precedenti sono considerate a rischio minore.***

***ii)*** Le navi che non sono state sottoposte a fermo nei 36 mesi precedenti ***e sulle quali sono state constatate poche carenze*** sono considerate a rischio minore.

I parametri di rischio di cui ***al primo comma*** sono combinati per stabilire i seguenti profili di rischio della nave:

- rischio elevato
- rischio medio
- rischio modesto

Nel determinare i suddetti profili di rischio è attribuita maggiore importanza ai parametri sulla prestazione dello Stato di bandiera, organizzazioni riconosciute e prestazione della compagnia.

***iii)*** Le navi che non sono state sottoposte a fermo nei 36 mesi precedenti sono considerate a rischio minore.

I parametri di rischio di cui ***alla sezione 1*** sono combinati per stabilire i seguenti profili di rischio della nave:

- rischio elevato
- rischio medio
- rischio modesto

Nel determinare i suddetti profili di rischio è attribuita maggiore importanza ai parametri ***sul tipo di nave***, sulla prestazione dello Stato di bandiera, organizzazioni riconosciute e prestazione della compagnia.

#### *Motivazione*

*I parametri storici si evolvono in funzione della manutenzione della nave e sono connessi ai risultati delle ispezioni delle navi nel corso degli ultimi 36 mesi (comma ii modificato). Essi sono pertanto riuniti in una sezione specifica. La combinazione di tali parametri storici e generici consente di determinare un profilo di rischio per ciascuna nave (elevato, medio, modesto).*

#### Emendamento 90

Allegato II, Parte II, sezione 1, primo comma

***La frequenza delle*** ispezioni periodiche è determinata dal profilo di rischio della nave. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi a rischio elevato non supera i 6 mesi. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi con altri profili di rischio diminuisce con il diminuire del rischio.

***Sono effettuate*** ispezioni periodiche ***con frequenza prestabilita, la quale*** è determinata dal profilo di rischio della nave. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi a rischio elevato non supera i 6 mesi. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi con altri profili di rischio diminuisce con il diminuire del rischio.

#### *Motivazione*

*La frequenza delle ispezioni è legata al profilo di rischio della nave. L'intervallo tra le ispezioni periodiche è prestabilito: in particolare, esso non può superare i sei mesi per le navi a rischio elevato.*

Emendamento 91  
Allegato II, Parte II, sezione 1, trattino 3

– ogni nave con un profilo di rischio modesto che non abbia subito un’ispezione in un porto dell’Unione europea o della zona del Protocollo di Parigi nel corso degli ultimi **36 mesi**. Le navi a rischio modesto possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal ventiquattresimo mese.

– ogni nave con un profilo di rischio modesto che non abbia subito un’ispezione in un porto dell’Unione europea o della zona del Protocollo di Parigi nel corso degli ultimi **trenta mesi**. Le navi a rischio modesto possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal ventiquattresimo mese.

*Motivazione*

*Se una nave può essere sottoposta a un’ispezione a decorrere dal ventiquattresimo mese, dovrebbe essere previsto un termine ragionevole per effettuare tale ispezione: è sufficiente un periodo di sei mesi mentre un anno appare inutilmente lungo.*

Emendamento 92  
Allegato II, Parte II, sezione 2

2. Ispezioni suppletive

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori imprevisti sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica.

– Navi che sono state sospese o ritirate dalla loro classe per ragioni di sicurezza dopo l’ultima ispezione effettuata nell’Unione europea o nella zona del Protocollo di Parigi.

– *Navi con certificati rilasciati da un’organizzazione già riconosciuta il cui riconoscimento è stato ritirato dopo l’ultima ispezione effettuata nell’Unione europea o nella zona del Protocollo di*

2. Ispezioni suppletive

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori **di priorità assoluta** o imprevisti sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica.

**2.1 Fattori di priorità assoluta**

***Le navi cui si applicano i fattori di priorità assoluta descritti in appresso sono sottoposte a ispezioni indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica.***

– Navi che sono state sospese o ritirate dalla loro classe per ragioni di sicurezza dopo l’ultima ispezione effettuata nell’Unione europea o nella zona del Protocollo di Parigi.

### **Parigi.**

- Navi che sono state oggetto di una relazione o notifica da parte di un altro Stato membro.
- Navi che non sono state identificate nella banca dati sulle ispezioni.
- Navi **che**:
  - sono rimaste coinvolte in una collisione, si sono arenate o incagliate mentre si dirigevano verso il porto;
  - sono state ritenute responsabili di una presunta violazione delle disposizioni sullo scarico di sostanze o effluenti nocivi, o
- hanno effettuato una manovra irregolare o pericolosa, non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione;

- sono **comunque** gestite in modo tale da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, oppure
- non si sono conformate **alle**

- Navi che sono state oggetto di una relazione o notifica da parte di un altro Stato membro.
- Navi che non sono state identificate nella banca dati sulle ispezioni.
- Navi:
  - **che** sono rimaste coinvolte in una collisione, si sono arenate o incagliate mentre si dirigevano verso il porto;
  - **che** sono state ritenute responsabili di una presunta violazione delle disposizioni sullo scarico di sostanze o effluenti nocivi, o
  - **che** hanno effettuato una manovra irregolare o pericolosa, non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione;

**– che non si sono conformate ai pertinenti requisiti di notifica di cui all'articolo 6 della presente direttiva, alle direttive 2000/59/CE e 2002/59/CE e, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004;**

**– per le quali sono state segnalate carenze non corrette, tranne quelle le cui carenze devono essere eliminate entro quattordici giorni dalla partenza o prima della partenza.**

### **2.2. Fattori imprevisti**

**Le navi cui si applicano i fattori imprevisti descritti in appresso sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. Tuttavia, la decisione di effettuare un'ispezione suppletiva è lasciata al giudizio professionale dell'ispettore.**

#### **Navi:**

- **che** sono gestite in modo tale da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, oppure
- **che** non si sono conformate **alla**

***raccomandazioni*** sulla navigazione ***adottate dall'IMO.***

– ***Navi*** in merito alle quali i piloti o le autorità portuali hanno riferito difetti che possono pregiudicare la sicurezza della navigazione o costituire un pericolo per l'ambiente ai sensi dell'articolo 17 della presente direttiva.

– ***Navi che non si sono conformate ai pertinenti requisiti di notifica di cui all'articolo 6 della presente direttiva, della direttiva 2000/59/CE, della direttiva 2002/59/CE e, se necessario, del regolamento (CE) n. 725/2004.***

– ***Navi*** che sono state oggetto di una relazione o di un esposto da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di qualsiasi persona o organizzazione avente un interesse legittimo alla sicurezza del funzionamento della nave, delle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che lo Stato membro interessato consideri la relazione o l'esposto palesemente infondati.

– ***Navi*** che in precedenza sono state sottoposte a fermo più di tre mesi or sono.

– ***Navi per le quali è stata presentata una relazione che denuncia carenze non corrette.***

– ***Navi*** per le quali è stata presentata una relazione che denuncia problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi.

– ***Navi*** che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.

***Raccomandazione*** sulla navigazione ***di avvicinamento al Baltico che figura negli allegati alla Risoluzione MSC.138(76) dell'IMO,***

– ***con certificati rilasciati da un'organizzazione già riconosciuta, il cui riconoscimento è stato ritirato dopo l'ultima ispezione effettuata nell'Unione europea o nella zona del Protocollo di Parigi,***

– in merito alle quali i piloti o le autorità portuali hanno riferito ***palesi anomalie o*** difetti che possono pregiudicare la sicurezza della navigazione o costituire un pericolo per l'ambiente ai sensi dell'articolo 17 della presente direttiva;

– che sono state oggetto di una relazione o di un esposto da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di qualsiasi persona o organizzazione avente un interesse legittimo alla sicurezza del funzionamento della nave, delle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che lo Stato membro interessato consideri la relazione o l'esposto palesemente infondati;

– che in precedenza sono state sottoposte a fermo più di tre mesi or sono;

– per le quali è stata presentata una relazione che denuncia problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi;

– che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente;

**– i cui parametri di rischio, da quanto risulta da fonti attendibili, divergono da quelli registrati e il cui livello di rischio risulta pertanto maggiore.**

*(Alcune evidenziazioni in grassetto/corsivo indicano semplicemente la trasposizione di parti di testo già esistenti)*

#### *Motivazione*

*Deve essere possibile effettuare ispezioni suppletive, a prescindere dalla frequenza normalmente prevista, qualora vengano constatati fattori imprevisti o aggravanti previsti nella presente sezione. In caso di fattori imprevisti, la decisione di effettuare o meno un'ispezione suppletiva è lasciata al giudizio professionale dell'ispettore.*

#### Emendamento 93

Allegato II, Parte II, sezione 3

#### **3. Ampiezza delle ispezioni**

***Le ispezioni periodiche e suppletive comprendono un esame di settori predeterminati per ogni nave che variano a seconda del tipo di nave, il tipo di ispezione e i risultati dei precedenti controlli da parte dello Stato di approdo.***

***Le ispezioni periodiche delle navi a rischio elevato e delle navi che costituiscono un rischio maggiore per tipo ed età, nonché le ispezioni di navi per le quali è stato emesso un provvedimento di rifiuto di accesso in conformità all'allegato XII sono più approfondite.***

***La banca dati sulle ispezioni indica gli elementi per identificare i settori a rischio da controllare ad ogni ispezione.***

#### **3. Regime di selezione**

***3.1. Le navi a priorità I sono ispezionate con le modalità descritte in appresso.***

***a) È effettuata un'ispezione estesa:***

***– sulle navi con un elevato profilo di rischio che non sono state ispezionate nei sei mesi precedenti;***

***– sulle navi passeggeri, le petroliere, le gasiere o chimichiere o sulle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni con un profilo di rischio medio, che non siano state ispezionate nei quindici mesi precedenti;***

***– sulle navi passeggeri, le petroliere, le***

*gasiere o chimichiere o sulle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni con un profilo di rischio modesto, che non siano state ispezionate nei trentasei mesi precedenti.*

*b) È effettuata un'ispezione iniziale o, se del caso, un'ispezione più dettagliata:*

*– su navi diverse dalle navi passeggeri, dalle petroliere, gasiere o chimichiere o dalle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni, con un profilo di rischio medio, che non siano state ispezionate nei dodici mesi precedenti;*

*– su navi diverse dalle navi passeggeri, dalle petroliere, gasiere o chimichiere o dalle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni, con un profilo di rischio modesto, che non siano state ispezionate negli ultimi trentasei mesi.*

*c) Nel caso di fattori di priorità assoluta:*

*– è effettuata un'ispezione più dettagliata o un'ispezione estesa, in base al parere professionale dell'ispettore, sulle navi con un profilo di rischio elevato e sulle navi passeggeri, sulle petroliere, gasiere o chimichiere o sulle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni;*

*– è effettuata un'ispezione più dettagliata sulle navi diverse dalle navi passeggeri, dalle petroliere, gasiere o chimichiere o dalle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni.*

*3.2. Le navi a priorità II sono ispezionate con le modalità descritte in appresso.*

*a) Può essere effettuata un'ispezione estesa:*

*– sulle navi con un profilo di rischio elevato che non siano state ispezionate nei cinque mesi precedenti;*

*– sulle navi passeggeri, sulle petroliere, gasiere o chimichiere o sulle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni, con un profilo di rischio medio, che non siano state ispezionate nei dieci mesi*



*precedenti; e*

*– sulle navi passeggeri, sulle petroliere, gasiere o chimichiere o sulle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni, con un profilo di rischio modesto, che non siano state ispezionate negli ultimi ventiquattro mesi.*

*b) Può essere effettuata un'ispezione iniziale o, se del caso, un'ispezione più dettagliata:*

*– su navi diverse dalle navi passeggeri, dalle petroliere, gasiere o chimichiere o dalle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni con un profilo di rischio medio, che non siano state ispezionate nei dieci mesi precedenti; e*

*– su navi diverse dalle navi passeggeri, dalle petroliere, gasiere o chimichiere o dalle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni, con un profilo di rischio modesto, che non siano state ispezionate negli ultimi ventiquattro mesi.*

*c) Nel caso di fattori imprevisti:*

*– può essere effettuata un'ispezione più dettagliata o un'ispezione estesa, in base al parere professionale dell'ispettore, sulle navi con un profilo di rischio elevato o sulle navi passeggeri, sulle petroliere, gasiere o chimichiere o sulle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni;*

*– può essere effettuata un'ispezione più dettagliata sulle navi diverse dalle navi passeggeri, dalle petroliere, gasiere o chimichiere o dalle navi portarinfuse di età superiore ai quindici anni.*

#### *Motivazione*

*L'emendamento è inteso a integrare le disposizioni previste al nuovo articolo 7, operando una distinzione tra le navi a priorità I e priorità II ed elencando, all'interno di ciascuno di tali categorie, i fattori che giustificano un'ispezione iniziale o, se del caso, un'ispezione più dettagliata, come pure i fattori che comportano un'ispezione estesa. La selezione delle navi risponde dunque a criteri precisi e chiari, indispensabili al buon funzionamento del sistema.*

**III. IMPEGNI DI ISPEZIONE DEGLI STATI MEMBRI** *soppresso*

*Gli Stati membri perseguono, attraverso uno sforzo equo, l'obiettivo di controllare tutte le navi che devono essere sottoposte ad ispezione, che entrano nei porti dell'UE.*

*Ogni Stato membro esegue una determinata percentuale del numero totale di ispezioni necessarie nella zona del Protocollo di Parigi. Tale percentuale è basata sul numero di navi individuali che approdano nei porti dello Stato membro in questione in rapporto al totale del numero di navi individuali che approdano in ogni Stato membro.*

*Inoltre il rispetto da parte degli Stati membri del suddetto obiettivo è valutato alla luce del numero di ispezioni periodiche non effettuate.*

*Verrà sviluppato un meccanismo appropriato in grado di consentire un'equa ripartizione delle ispezioni fra gli Stati membri.*

*Motivazione*

*Le disposizioni sono riprese nei nuovi articoli 5 bis e 5 ter della direttiva.*

Emendamento 95  
Allegato II bis (nuovo), **Profilo di rischio delle navi**

		Profilo di rischio			
		Navi a rischio elevato (NRE)	Navi a rischio normale (NRN)	Navi a rischio modesto (NRM)	
Parametri generici		Criteri	Ponderazione (in punti)	Criteri	
1	Tipo di nave	Chimichiera Gasiera Petroliera Nave portarinfusa Nave passeggeri	2	Nave né a rischio elevato, né a rischio	Tutti i tipi

2	Età della nave		Tutti i tipi > 12 anni	1		Tutte le età		
3a	Bandiera	Liste nera, grigia e bianca	Nera - Rischio molto elevato	2			Bianca	
			Rischio elevato					
3b		Controllo OMI	-	-			Si	
			Elevata	-			-	Elevata
4a	Organismi riconosciuti	Prestazione	Media	-			-	-
			Modesta	Modesta			1	-
			Molto modesta	Molto modesta				-
			Riconosciuta UE	-			-	Si
5	Compagnia	Prestazione	Elevata	-			-	Elevata
			Media	-			-	-
			Modesta	Modesta			2	-
			Molto modesta	Molto modesta				-
Parametri storici								
6	Numero di carenze registrate in ciascuna ispezione nel corso degli ultimi 36 mesi	Carenze	Non si applica	-			≤ 5 (e almeno un'ispezione effettuata nel corso degli ultimi 36 mesi)	
7	Numero di fermi nel corso degli ultimi 36 mesi	Fermi	≥ 2 fermi	1		Nessun fermo		

Le NRE sono navi che soddisfano i criteri fino a una ponderazione totale di 5 o più punti.

Le NRF sono navi che soddisfano tutti i criteri nel quadro dei parametri applicabili al rischio modesto.

Le NRN sono navi che non sono né NRE, né NRF.

### Motivazione

*Griglia del profilo di rischio delle navi concordata dalla Commissione, dal Consiglio e dal Protocollo di Parigi.*

### Emendamento 96 Allegato III

Notifica

Notifica

**(di cui all'articolo 6)**

**1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che può essere sottoposta ad ispezione estesa ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, diretta verso un porto o ancoraggio di uno Stato membro, notifica le informazioni sottoelencate all'autorità portuale o all'autorità o ente designati a questo fine, almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o prima di lasciare il porto o ancoraggio precedente, se si ritiene che il viaggio debba durare meno di tre giorni:**

- a) elementi di identificazione della nave (nome, indicativo radio della nave, numero di identificazione IMO o numero MMSI);
- b) durata prevista dello scalo;
- c) per le navi cisterna:
  - i) configurazione: mono scafo, mono scafo con SBT, doppio scafo,
  - ii) condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, altro;
  - iii) volume e natura del carico;
- d) operazioni previste nel porto o ancoraggio di destinazione (carico, scarico, altro);
- e) ispezioni obbligatorie previste e lavori di manutenzione e riparazione importanti da eseguire nel porto o ancoraggio di destinazione;
- f) data dell'ultima ispezione estesa nell'ambito del Protocollo di Parigi.

**2. Gli armatori, agenti o comandanti di altre navi dirette verso un porto di uno Stato membro notificano il loro arrivo ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2002/59/CE.**

**3. Non appena ricevute le informazioni sopra elencate, l'autorità portuale o l'ente pertinenti inviano tali informazioni alla competente autorità per il controllo da parte dello Stato di approdo. Gli strumenti elettronici sono utilizzati ogniqualvolta sia possibile.**

**Informazioni da fornire a norma dell'articolo 6, paragrafo 2:**

**Le informazioni sottoelencate sono notificate all'autorità portuale o all'autorità o ente designati a questo fine, almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o prima di lasciare il porto o ancoraggio precedente, se si ritiene che il viaggio debba durare meno di tre giorni:**

- a) elementi di identificazione della nave (nome, indicativo radio della nave, numero di identificazione IMO o numero MMSI);
- b) durata prevista dello scalo ***ed elenco dei porti comunitari successivamente toccati nel corso dello stesso viaggio;***
- c) per le navi cisterna:
  - i) configurazione: mono scafo, mono scafo con SBT, doppio scafo,
  - ii) condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, altro;
  - iii) volume e natura del carico;
- d) operazioni previste nel porto o ancoraggio di destinazione (carico, scarico, altro);
- e) ispezioni obbligatorie previste e lavori di manutenzione e riparazione importanti da eseguire nel porto o ancoraggio di destinazione;
- f) data dell'ultima ispezione estesa nell'ambito del Protocollo di Parigi.

**4. Le procedure e i formati sviluppati dagli Stati membri ai fini del presente allegato sono conformi alle pertinenti disposizioni di cui alla direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale.**

*Motivazione*

*Conformità con l'articolo 6 modificato, che riprende le disposizioni soppresse nel presente emendamento.*

Emendamento 97  
Allegato V, titolo

ESEMPI DI “FONDATI MOTIVI” PER  
UN'ISPEZIONE PIÙ DETTAGLIATA  
(di cui all'*articolo 7, paragrafo 3*)

ESEMPI DI “FONDATI MOTIVI” PER  
UN'ISPEZIONE PIÙ DETTAGLIATA  
(di cui all'*articolo 7, paragrafo 2*)

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con l'articolo 8 modificato.*

Emendamento 98  
Allegato V, punto 1

1. Navi contemplate nell'*allegato I, parte B.I, e parte B.II, punti II-3, II-4, II-5b, II/5c e I e II-8.*

1. Navi contemplate nell'*allegato II, sezione 3, lettere a) e b).*

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con l'allegato II modificato.*

Emendamento 99  
Allegato VII, sezione A, paragrafo 1

1. La presente disposizione si applica solo alle navi menzionate all'articolo 3, **paragrafo 1, 3, paragrafo 2 e 3**, paragrafo 3 del regolamento (CE) 725/2004, quando non battono la bandiera dello Stato del porto di ispezione.

1. La presente disposizione si applica solo alle navi menzionate all'articolo 3, **paragrafi 1 e 2 e, se del caso, all'articolo 3, paragrafo 3**, del regolamento (CE) *n.* 725/2004, quando non battono la bandiera dello Stato del porto di ispezione.

*Motivazione*

*Conformità con l'articolo 9.2 modificato.*

Emendamento 100  
Allegato VIII, titolo

PROCEDURE RELATIVE  
ALL'ISPEZIONE ESTESA DELLE NAVI  
(di cui all'**articolo 8**)

PROCEDURE RELATIVE  
ALL'ISPEZIONE ESTESA DELLE NAVI  
(di cui all'**articolo 7 bis**)

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con il nuovo articolo 8.*

Emendamento 101  
Allegato VIII, sezione A

***A. MISURE DIRETTE A FACILITARE  
LO SVOLGIMENTO DI UNA  
ISPEZIONE ESTESA*** *soppresso*

*Dopo aver ricevuto una notifica da parte di una nave che può essere sottoposta ad ispezione estesa, l'autorità competente conferma tempestivamente alla nave se verrà effettuata o meno l'ispezione estesa.*

*L'armatore o il comandante della nave in questione provvede affinché sia previsto nel piano operativo un tempo sufficiente per consentire lo svolgimento dell'ispezione estesa.*

*Ferme restando le misure di controllo necessarie per motivi di sicurezza la nave in questione resta nel porto o nell'ancoraggio fino al completamento dell'ispezione.*

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con il nuovo articolo 8, paragrafo 3.*

**B. CATEGORIE DI NAVI  
SOTTOPOSTE AD ISPEZIONE  
ESTESA (IN VIRTÙ DELL'ARTICOLO  
8 7, PARAGRAFO 1)**

*soppresso*

- 1. Navi gasiere e chimichiere di età superiore ai 12 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.*
- 2. Navi portarinfuse di età superiore a 12 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.*
- 3. Petroliere di stazza lorda superiore a 3 000 gt. e di età superiore a 12 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.*
- 4. Navi passeggeri di età superiore ai 12 anni, diverse dalle navi passeggeri di cui all'articolo 2, lettere (a) e (b) della direttiva 1999/35/CE del Consiglio.*

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con il nuovo allegato II, punto 3.*

**C. PROCEDURE RELATIVE  
ALL'ISPEZIONE ESTESA DI ALCUNE  
CATEGORIE DI NAVI (di cui all'articolo  
8, paragrafo 4)**

**C. PROCEDURE RELATIVE  
ALL'ISPEZIONE ESTESA DI ALCUNE  
CATEGORIE DI NAVI**

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con l'articolo 8 e l'allegato II: il riferimento non ha più ragion d'essere.*

Emendamento 104  
Allegato X, Parte I, punto 13

13. Nome ed indirizzo *del proprietario* o dell'armatore della nave

13. Nome ed indirizzo *della compagnia* o dell'armatore della nave

*Motivazione*

*Appare più pertinente utilizzare il termine definito di "compagnia" che quello di "proprietario".*

Emendamento 105  
Allegato XIII

***L'allegato è soppresso***

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con l'articolo 17 modificato, che elenca le informazioni minime da fornire nei rapporti in questione e che chiede alla Commissione, attraverso la procedura di comitatologia, di proporre un formato elettronico armonizzato per tali rapporti, in base all'esperienza acquisita.*

Emendamento 106  
Allegato XV

***L'allegato è soppresso***

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso ad assicurare la conformità con le modifiche apportate all'articolo 20: la lista nera delle compagnie caratterizzate da prestazioni inferiori si baserà sul profilo di rischio delle navi utilizzate di cui all'allegato II, sezione I.*



## MOTIVAZIONE

### **1. Contesto generale: perché procedere a una rifusione della direttiva 95/21/CE?**

La direttiva 95/21/CE ha per oggetto un elemento fondamentale della sicurezza marittima: il controllo da parte dello Stato di approdo, vale a dire l'ispezione delle navi che entrano in un porto dell'Unione europea.

Visto che il controllo da parte dello Stato di bandiera non offre tutte le garanzie necessarie in merito alle condizioni di talune navi, il controllo da parte dello Stato di approdo è divenuto uno strumento complementare ed essenziale per individuare le navi al di sotto delle norme e obbligarle a rispettare le norme comunitarie e internazionali in materia di navigazione.

La direttiva 95/21/CE è stata modificata in seguito al naufragio della petroliera Erika, avvenuto nel dicembre 1999. Nel dicembre 2002, dopo il naufragio della nave Prestige, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentare quanto prima una proposta tesa a rafforzare le procedure di controllo da parte dello Stato di approdo.

Il 27 aprile 2004, in seguito ai lavori della commissione temporanea sul rafforzamento della sicurezza marittima (commissione MARE), il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione a favore del miglioramento e dell'intensificazione delle ispezioni delle navi nei porti dell'Unione europea.

La rifusione della direttiva, presentata dalla Commissione, risponde dunque a una richiesta congiunta del Parlamento europeo e del Consiglio e si prefigge anche di soddisfare l'esigenza di consolidamento della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. Tale direttiva ha, infatti, subito diversi sviluppi sia a livello comunitario che internazionale, in particolare nel quadro dei lavori del Protocollo di Parigi.

### **2. Sintesi della proposta e obiettivi della Commissione**

La relatrice è del parere che presentando la rifusione della direttiva 95/21/CE, la Commissione persegue un triplice obiettivo:

- aumentare l'efficacia dei controlli da parte dello Stato di approdo verso le navi al di sotto della norma e migliorare l'applicazione del regime di controllo nei porti e negli ancoraggi della Comunità;
- semplificare, chiarire e adeguare una direttiva gradualmente divenuta molto complessa e pesante a causa dell'aumento degli obblighi relativi alle ispezioni portuali;
- tenere conto dei recenti sviluppi del diritto comunitario e dei lavori in corso nel contesto del Protocollo di Parigi.

Per conseguire tale triplice obiettivo, la Commissione propone un certo numero di fondamentali modifiche:

- La proposta prevede l'introduzione di un nuovo regime di ispezione che non sarà più basato sulla soglia quantitativa, pari al 25% di navi ispezionate per Stato membro, ma su un obiettivo comune, che si prefigge di ispezionare tutte le navi che fanno scalo nell'Unione, effettuando un numero maggiore di controlli sulle navi considerate a rischio. Per ciascuna nave si stabilisce un profilo di rischio in base alla combinazione di precisi parametri.
- La Commissione introduce anche numerose modifiche al regime d'ispezione, che prevede ora tre tipi di ispezioni: iniziale, più dettagliata ed estesa.
- La rifusione introduce le procedure d'ispezione stabilite nell'ambito del Protocollo di Parigi per quanto concerne la sicurezza delle navi e delle installazioni portuali.
- Il testo prevede delle nuove disposizioni per il rifiuto di accesso nei porti comunitari.
- La Commissione rafforza anche i criteri riguardanti gli ispettori, precisando le esigenze concernenti il loro profilo professionale, vale a dire le loro qualifiche e competenze.
- La proposta rafforza, inoltre, gli obblighi di notifica dei piloti, estendendo tale obbligo ai piloti di alto mare e proponendo di estendere tale obbligo ai difetti della nave.
- Infine, la rifusione prevede l'istituzione di una lista nera di compagnie navali.

### **3. Posizione della relatrice**

La relatrice accoglie favorevolmente gli intenti della Commissione e condivide ampiamente il suo obiettivo di semplificare e aumentare l'efficacia dei controlli da parte dello Stato di approdo.

Nondimeno, la relatrice manifesta vivo stupore per la forma scelta dalla Commissione, vale a dire una rifusione di direttiva. Si tratta di una scelta che non sembra destinata a favorire il raggiungimento di tutti gli obiettivi prefissati, dal momento che la rifusione interessa un campo troppo limitato di aspetti.

D'intesa con la Commissione e a seguito di consultazioni preliminari con il Consiglio, la relatrice appoggia una rifusione più ambiziosa della direttiva 95/21/CE.

La relatrice presenta dunque un testo ampiamente rimaneggiato rispetto alla proposta di base, al fine di:

- semplificare l'architettura del testo, rendendola più coerente: in particolare viene eliminata la compresenza delle disposizioni concernenti l'attuale regime d'ispezione con quelle del regime futuro, il che determina, fra l'altro, la soppressione dell'articolo 26 e dell'allegato I;
- chiarire diversi articoli del testo, in special modo gli articoli seguenti:

- 5 (sul regime d'ispezione)
  - 5bis (nuovo, sul rispetto degli obiettivi d'ispezione da parte degli Stati membri),
  - 6bis (nuovo, sul profilo di rischio delle navi),
  - 6ter (nuovo, sulla frequenza delle ispezioni),
  - 7 (nuovo, sulla selezione delle navi da ispezionare),
  - 8 (nuovo, sui diversi tipi di ispezioni),
  - 9 (nuovo, sul rispetto delle linee guida comunitarie e del Protocollo di Parigi),
  - 18bis (nuovo, sulla banca dati concernente le ispezioni);
- limitare il ricorso alla procedura di comitatologia per tornare a una normale ripartizione del suo campo d'applicazione che escluda gli articoli ma consenta di adeguare gli allegati in funzione degli sviluppi delle pratiche e del diritto marittimo comunitario e internazionale;
  - delineare la futura banca dati concernente le ispezioni, elemento fondamentale per il successo del nuovo regime d'ispezione;
  - rafforzare e chiarire il legame fra il regime d'ispezione comunitario e il regime d'ispezione del Protocollo di Parigi.

La relatrice è del parere che il testo attuale rappresenti senz'altro una base di lavoro migliore in vista della prima lettura.

Ciononostante, alcuni ulteriori emendamenti potrebbero rivelarsi necessari per tenere conto degli sviluppi delle discussioni con la Commissione europea e il Consiglio, nonché nell'ambito del Protocollo di Parigi.

La relatrice considera tuttavia indispensabile, quale che sia l'esito dei lavori del Protocollo di Parigi, che tale rifusione della direttiva sia accettata e adottata dagli Stati membri. Le numerose modifiche apportate al testo chiariscono il legame con il Protocollo di Parigi, rendendo possibile un'ampia convergenza con lo stesso. È dunque fondamentale che il Consiglio attribuisca importanza prioritaria all'adozione di detta rifusione. Disponendo di un testo chiaro e incisivo come quello presentato, non esistono più fondate ragioni che inducano ad attendere la conclusione definitiva dei lavori nell'ambito del Protocollo di Parigi prima di adottare la direttiva in esame.

Si potrebbe ancora manifestare l'esigenza di precisare un certo numero di questioni tecniche, quali quelle connesse all'applicazione del regime d'ispezione negli ancoraggi, alle norme che disciplinano la presentazione e il trattamento delle denunce, all'introduzione della lista nera relativa alle compagnie navali al di sotto delle norme o alle procedure d'ispezione.

La relatrice proseguirà, dunque, le proprie consultazioni e non esclude l'ipotesi di presentare ulteriori emendamenti in un secondo momento, affinché tale rifusione consenta di gettare basi solide e ben definite per un regime comunitario di controllo da parte dello Stato di approdo.

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Controllo da parte dello Stato di approdo (Rifusione)			
<b>Riferimenti</b>	COM(2005)0588 - C6-0028/2006 - 2005/0238(COD)			
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	TRAN 1.2.2006			
<b>Relatore(i)</b> Nomina	Dominique Vlasto 28.3.2006			
<b>Esame in commissione</b>	19.4.2006	13.9.2006	22.11.2006	23.1.2007
<b>Approvazione</b>	26.2.2007			
<b>Esito della votazione finale</b>	+: -: 0:	46 0 0		
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle			
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Roland Gewalt, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos			