

26.3.2024

A9-0418/34

Emendamento 34

Karima Delli

a nome della commissione per i trasporti e il turismo

Relazione

A9-0418/2023

Vera Tax

Modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera (COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Proposta di direttiva

–

EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO*

alla proposta della Commissione

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

del ...

**recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato
di bandiera**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

* Emendamenti: il testo nuovo o modificato è evidenziato in grassetto corsivo e le soppressioni sono segnalate con il simbolo ■ .

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
previa consultazione del Comitato delle regioni **■** ,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C, C/2023/877, 8.12.2023, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/oj>.

² Posizione del Parlamento europeo del ... [(GU ...)/(non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale)] e decisione del Consiglio del

considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza dei trasporti marittimi dell'Unione e dei cittadini che li utilizzano e la protezione dell'ambiente dovrebbero essere garantite in via permanente.
- (2) ***È importante tenere conto delle condizioni di vita e di lavoro dell'equipaggio a bordo delle navi nonché della formazione e delle qualifiche dei membri dell'equipaggio, in linea con la direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³ e la direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴, dato che la salute, la sicurezza, la protezione e il fattore umano sono strettamente interconnessi e che è della massima importanza prevenire eventuali danni causati da errori umani.***
- (3) A norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite ■ sul diritto del mare (*United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*) del 10 dicembre 1982 e delle convenzioni di cui è depositaria l'***Organizzazione marittima internazionale (International Maritime Organization – IMO)***, rientra fra le responsabilità degli Stati che sono parti di questi strumenti adottare leggi e regolamentazioni e provvedere a tutte le altre misure che possono essere necessarie per dare piena ■ attuazione a detti strumenti affinché, ***in termini di*** sicurezza della vita in mare e protezione dell'ambiente marino, le navi siano idonee al servizio cui sono destinate.

³ Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione (GU L 329 del 10.12.2013, pag. 1).

⁴ Direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2022, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 169 del 27.6.2022, pag. 45).

- (4) Per assicurare l'effettiva applicazione delle convenzioni IMO nell'Unione, ■ tutti gli Stati membri ***dovrebbero prendere le misure necessarie per*** adempiere agli obblighi in esse stabiliti riguardo alle navi che battono la loro bandiera. A tal fine gli Stati membri ***dovrebbero*** ottemperare effettivamente e coerentemente ai loro obblighi di Stati di bandiera in conformità della risoluzione IMO A.1070(28) ■ sul codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO ("***codice III***"), ***adottata il 4 dicembre 2013, che contiene*** le disposizioni obbligatorie la cui applicazione incombe agli Stati di bandiera. ***Conformemente all'articolo 91, paragrafo 1, dell'UNCLOS, deve esistere un legame effettivo tra una nave e il suo Stato di bandiera, come interpretato dalla giurisprudenza internazionale che si riflette negli obblighi di uno Stato di bandiera.***
- (5) ***Fatte salve le disposizioni in materia di forza maggiore stabilite nelle convenzioni IMO, gli Stati membri dovrebbero poter, in situazioni di crisi che potrebbero mettere in pericolo l'integrità fisica del personale responsabile o incaricato di effettuare visite di controllo, ispezioni, audit e verifiche, introdurre restrizioni a tali attività, consentendo nel contempo l'esercizio ininterrotto delle navi.***

- (6) *I seguenti strumenti internazionali, nelle loro versioni più recenti, si riferiscono all'applicazione del codice III: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare; la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, modificata dal relativo protocollo del 1978; il protocollo del 1997 che modifica la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, modificata dal relativo protocollo del 1978; la convenzione internazionale del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia; la convenzione internazionale del 1966 sulla linea di massimo carico e il relativo protocollo del 1988; la convenzione internazionale del 1969 per la stazzatura delle navi e la convenzione del 1972 sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare.*
- (7) *I controllori dello Stato di bandiera sono quelli autorizzati dalle autorità competenti degli Stati membri a effettuare visite di controllo e certificare le navi. Tale personale può essere assistito da altro personale, ad esempio da quello preposto alle ispezioni degli impianti radio. Tuttavia, tale personale non dovrebbe comprendere i tecnici addetti alla manutenzione dei mezzi di salvataggio o i controllori non direttamente coinvolti nelle visite di controllo della flotta mercantile.*

(8) *La sezione 22 del codice III stabilisce che uno Stato di bandiera deve adottare tutte le misure necessarie per assicurare il rispetto delle regole e delle norme internazionali da parte delle navi autorizzate a battere la sua bandiera e da parte di organismi e persone sotto la sua giurisdizione, al fine di garantire la conformità con gli obblighi internazionali ad esso incombenti. In particolare, la sezione 22.2 fa riferimento alle ispezioni intese a verificare che le reali condizioni della nave e dell'equipaggio siano conformi ai certificati di cui sono titolari. La periodicità di tali ispezioni dovrebbe essere stabilita dagli Stati membri adottando un approccio basato sul rischio o applicando le proprie procedure e istruzioni, compresi criteri quantitativi o qualitativi.*

(9) A livello internazionale, *la responsabilità* di indagare sugli incidenti marittimi *ricade sullo* Stato di bandiera **■**, mentre a livello dell'Unione *i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti marittimi, come l'indipendenza degli organi inquirenti negli Stati membri, sono* stabiliti dalla direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵. La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata la direttiva 2009/18/CE.

⁵ Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114).

- (10) Per l'attuazione dei loro obblighi di Stato di bandiera, le amministrazioni **■** degli Stati membri dovrebbero poter disporre di risorse idonee **■**, *in funzione delle dimensioni e del tipo della loro flotta e sulla base delle pertinenti prescrizioni dell'IMO. I criteri minimi e gli obiettivi delle ispezioni relativi a tali risorse dovrebbero essere stabiliti in base all'esperienza pratica degli Stati membri, anche per quanto riguarda l'impiego di ispettori non esclusivi, conformemente al codice III.*
- (11) *Fatta salva la pertinente legislazione nazionale, gli Stati membri possono consentire che i controllori e gli ispettori dello Stato di bandiera alle dipendenze esclusive dell'autorità competente di uno Stato membro possano svolgere altre attività, come attività scientifiche o accademiche, a condizione che ciò non dia luogo a conflitti di interessi o ostacoli la loro indipendenza.*

■

(12) *Gli ispettori, i controllori e il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle visite di controllo dello Stato di bandiera dovrebbero disporre dell'istruzione, della formazione e della supervisione necessarie ai compiti che sono autorizzati a svolgere. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), e in cooperazione con gli Stati membri, dovrebbe sviluppare un programma di formazione su base volontaria per sostenere le amministrazioni degli Stati di bandiera a tale riguardo e dovrebbe agevolare il coordinamento e lo scambio di informazioni e buone pratiche. Tale programma di formazione dovrebbe essere tenuto aggiornato e tenere conto degli obblighi nuovi o supplementari derivanti dagli strumenti e dalle convenzioni, quali le nuove tecnologie, le questioni sociali e altri sviluppi pertinenti.*

■

(13) *L'istituzione e lo sviluppo di una banca dati che fornisca informazioni essenziali, in formato elettronico, sulle navi battenti bandiera di uno Stato membro e che renda possibile il rilascio di certificati elettronici dovrebbero contribuire a potenziare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri. Lo sviluppo di una banca dati comune e uniforme per il rilascio di certificati elettronici, compresi gli strumenti per il controllo della validità di tali certificati, sarebbe propizio e contribuirebbe a una svolta tangibile verso la digitalizzazione marittima all'interno dell'Unione. Sosterrebbe le esigenze operative degli attori interessati, in particolare gli Stati membri che non sono stati in grado di sviluppare sistemi propri per i certificati elettronici, e concorrerebbe inoltre a un uso più efficiente delle limitate risorse disponibili.*

- (14) *A fini di monitoraggio e di ispezione, le informazioni essenziali, come i dati della nave, il proprietario registrato e i certificati della nave* dovrebbero essere *messi* a disposizione di tutte le autorità interessate e della Commissione.
- (15) ■ Gli Stati membri dovrebbero ■ continuare a dimostrare la propria conformità agli strumenti IMO obbligatori, come da risoluzione A 1067(28) relativa al quadro e alle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, *nella sua versione aggiornata*, adottata dall'assemblea IMO il 4 dicembre 2013.

■

- (16) Per migliorare ulteriormente la qualità delle navi di bandiera e garantire condizioni di parità tra le amministrazioni marittime *degli Stati membri*, è necessaria una certificazione di qualità delle procedure amministrative inclusa nel sistema di gestione della qualità conformemente alle norme ISO o a norme equivalenti. *Essa dovrebbe riguardare le parti operative dell'amministrazione marittima in relazione a visite di controllo, ispezioni, audit, verifiche e certificazioni* sotto la responsabilità dello Stato membro in quanto Stato di bandiera, *sul piano sia nazionale (primi registri) che internazionale (secondi registri o registri d'oltremare)*. È inoltre opportuno indicare chiaramente tutte le attività *pertinenti*, tra cui le responsabilità, i poteri, i mezzi di segnalazione e comunicazione di tutto il personale dello Stato di bandiera che effettua visite di controllo o ispezioni o vi partecipa, nonché del resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni, non alle esclusive dipendenze dell'autorità competente dello Stato membro, e che può *prestare assistenza nello svolgimento di* determinate ispezioni **■** *diverse dalle visite di controllo obbligatorie o dalle ispezioni dello Stato di bandiera*, e le relazioni fra i membri del personale. *Il sistema di gestione della qualità dovrebbe garantire che i compiti assegnati agli organismi riconosciuti nell'ambito di applicazione della presente direttiva siano conformi alle istruzioni dello Stato di bandiera e includere le necessarie misure di controllo al riguardo*. Al fine di *garantirne* l'indipendenza, *gli Stati membri dovrebbero adottare misure adeguate per prevenire i conflitti di interessi del personale coinvolto in relazione all'attività da svolgere*.

(17) *In coordinamento con l'Organizzazione internazionale del lavoro (International Labour Organization – ILO), la Commissione e gli Stati membri sono incoraggiati a continuare a sostenere il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro della gente di mare.*

■

(18) È opportuno istituire uno strumento elettronico di comunicazione al fine di migliorare ulteriormente la raccolta coerente di statistiche pertinenti e di dati e informazioni marittimi provenienti dagli Stati membri.

■

(19) È opportuno adottare le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva *per quanto riguarda la banca dati di informazioni sulle navi*. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della *direttiva 2009/21/CE*. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶.

⁶ *Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).*

- (20) *La Commissione dovrebbe istituire un forum per gli esperti degli Stati membri che si occupano di questioni relative allo Stato di bandiera, nonché per altri portatori di interessi, ove necessario, per uno scambio periodico di informazioni e migliori pratiche e lo sviluppo di orientamenti su questioni quali le procedure per le ispezioni delle navi, le risorse formative per gli ispettori, i criteri basati sui rischi che si possono applicare per migliorare l'efficacia delle ispezioni, il possibile sviluppo di un sistema comune armonizzato di prestazioni, i criteri per analizzare le prestazioni dello Stato di bandiera al fine di individuare le migliori pratiche e ogni altra questione pertinente per l'attuazione della presente direttiva.*
- (21) *Al fine di evitare un onere amministrativo sproporzionato nel recepimento della presente direttiva, gli Stati membri possono, purché siano soddisfatte le condizioni definite in appresso, applicare le deroghe di seguito indicate. Gli Stati membri che non hanno navi battenti la loro bandiera che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva non dovrebbero essere tenuti a recepire e attuare l'articolo 6 della presente direttiva per quanto riguarda la condivisione delle informazioni relative alle navi. Gli Stati membri che non hanno navi battenti la loro bandiera che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva e il cui registro è chiuso per tali navi non dovrebbero essere tenuti a recepire e attuare la presente direttiva.*

- (22) L'EMSA dovrebbe fornire ▮ sostegno *all'attuazione della direttiva 2009/21/CE, in particolare impartendo una formazione ad hoc agli ispettori e ai controllori dello Stato di bandiera, se richiesto dagli Stati membri.*
- (23) *Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire migliorare la sicurezza marittima e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.*
- (24) È opportuno pertanto modificare ▮ la direttiva 2009/21/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/21/CE

La direttiva 2009/21/CE è così modificata:

- 1) *all'articolo 1, paragrafo 1, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:*
 - "a) assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza alle loro responsabilità e ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera; e*
 - b) migliorare la sicurezza, le condizioni di vita e di lavoro e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro.";*

- 2) *l'articolo 2 è sostituito dal seguente:*

"Articolo 2
Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica all'amministrazione dello Stato di cui la nave batte bandiera, per le navi soggette a certificazione e che effettuano viaggi internazionali di qualsiasi tipo.";

3) l'articolo 3 è così modificato:

a) *la lettera a) è sostituita dalla seguente:*

"a) "nave" una nave o un'imbarcazione battente bandiera di uno Stato membro che rientra nell'ambito di applicazione delle convenzioni e per la quale è richiesto un certificato;"

b) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) "audit IMO" un audit condotto in conformità delle disposizioni della risoluzione A 1067(28) relativa al quadro e alle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, nella sua versione aggiornata, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO);"

c) sono aggiunte le lettere seguenti:

*"f) ■ "convenzioni" le convenzioni, e i relativi protocolli e le relative modifiche, **che rendono obbligatorio l'uso del codice III, e i connessi codici aventi valore vincolante, nelle loro versioni aggiornate;***

- g) "**codice III**" ■ la risoluzione A.1070(28) ("codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO"), adottata **dall'IMO, parte 2**, ad eccezione dei punti **16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 e 41, nella sua versione aggiornata;**
- h) "controllore dello Stato di bandiera" un dipendente pubblico alle esclusive dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro, da essa debitamente autorizzato, **responsabile o incaricato di effettuare** visite di controllo, **verifiche** e audit **di navi e società cui si applicano i pertinenti strumenti internazionali obbligatori** e che soddisfa il requisito di indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;
- i) "ispettore dello Stato di bandiera"
- i) un dipendente pubblico alle esclusive dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro e da essa debitamente autorizzato; o**

ii) una persona non alle dipendenze esclusive dell'autorità competente di uno Stato membro e da essa debitamente autorizzata, su base ad hoc o contrattualmente legata all'autorità competente dello Stato membro,

che può effettuare ispezioni dello Stato di bandiera e soddisfa i requisiti di qualifica e indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;

- j) "resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle **visite di controllo**" le persone **debitamente autorizzate dall'autorità competente** dello Stato membro **o da un organismo riconosciuto che agisce per suo conto**, che possono **assistere i controllori dello Stato di bandiera nello svolgimento delle** visite di controllo, **come specificato** dall'autorità competente, e che soddisfano i criteri di comunicazione, qualifica e indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;
- k) "ispezione ■ dello Stato di bandiera" un'ispezione ■ che non si conclude con la certificazione, **intesa a verificare che le reali condizioni della nave e dell'equipaggio siano conformi ai certificati di cui sono titolari.**";

■

4) all'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la sua bandiera, lo Stato membro interessato assicura che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili, **comprese le norme sociali, ambientali e di sicurezza. Tali misure possono essere adottate da un organismo riconosciuto, che agisce per conto dello Stato membro, ove debitamente autorizzato dall'autorità competente.** In particolare, verifica i precedenti relativi alla sicurezza della nave utilizzando, **ove disponibili**, i rapporti di ispezione e i certificati contenuti nella **sua banca dati, o, a seconda dei casi, nella banca dati di informazioni sulle navi** di cui all'articolo 6 bis **per gli Stati membri che hanno scelto di utilizzare tale banca dati.** Se necessario, consulta l'amministrazione del precedente Stato di bandiera per accertare se sussistano ancora anomalie o problemi di sicurezza da questo individuati e rimasti irrisolti.";

5) sono inseriti **gli articoli seguenti:**

"Articolo 4 bis

Sicurezza delle navi battenti la bandiera di uno Stato membro

1. Nel trasporto marittimo internazionale, gli Stati membri applicano integralmente le disposizioni obbligatorie relative allo Stato di bandiera stabilite dalle convenzioni ■ conformemente alle condizioni **ivi previste** e in relazione alle navi ivi menzionate.

2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che le navi autorizzate a battere la loro bandiera si conformino **alle disposizioni**, regole e **norme internazionali connesse alle convenzioni, comprese** le seguenti:
- a) **assicurare che un controllore alle dipendenze di un organismo riconosciuto possa svolgere gli stessi compiti dei controllori dello Stato di bandiera, se autorizzato dall'autorità competente dello Stato membro; e**
 - b) **effettuare ispezioni in quanto Stati di bandiera per verificare che le reali condizioni della nave siano conformi ai certificati che trasporta; tali ispezioni possono essere effettuate secondo un approccio basato sul rischio, che include i seguenti criteri:**
 - i) **i precedenti relativi alle carenze e inadempienze rilevate durante le visite di controllo, gli audit e le verifiche obbligatori effettuati dallo Stato di bandiera;**
 - ii) **pertinenti rapporti relativi alle inchieste sugli incidenti;**
 - iii) **i fermi o i divieti di esercizio emessi da un'autorità competente per il controllo da parte dello Stato di approdo;**
 - iv) **il superamento del tasso di carenze in materia di controllo da parte dello Stato di approdo stabilito da ciascuno Stato membro;**

- v) *i precedenti relativi alle carenze rilevate durante le ispezioni effettuate conformemente alla legislazione nazionale, secondo quanto ritenuto appropriato da ciascuno Stato membro;*
- vi) *altre informazioni pertinenti ritenute necessarie dallo Stato membro.*

Gli Stati membri che adottano un approccio basato sul rischio garantiscono che le navi per le quali non sono disponibili dati sufficienti per il calcolo del profilo di rischio siano ispezionate almeno una volta ogni cinque anni.

Gli Stati membri che non adottano un approccio basato sul rischio effettuano le ispezioni in quanto Stati di bandiera utilizzando le proprie procedure, istruzioni e informazioni pertinenti conformemente al codice III. Essi garantiscono che ogni nave sia ispezionata almeno una volta ogni cinque anni.

3. Gli Stati membri si accertano che tutte le carenze *che richiedono misure correttive, comprese preoccupazioni sul piano ambientale, sociale e della sicurezza*, confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente al paragrafo 2, lettera b), siano corrette *entro un termine adeguato stabilito dallo Stato di bandiera.*

4. Al termine di **un'ispezione** effettuata **dallo Stato di bandiera**, l'ispettore di detto Stato redige un rapporto **sui risultati emersi**.

Articolo 4 ter

Requisiti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché le loro amministrazioni **abbiano a disposizione** risorse adeguate **in base** alle dimensioni e al tipo della flotta **e in relazione all'attuazione dei necessari processi, procedure e risorse d'ordine amministrativo**, in particolare, al fine di assolvere gli obblighi di cui all'articolo 4 bis e ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo.
2. Gli Stati membri provvedono alla sorveglianza delle attività svolte dai controllori dello Stato di bandiera, dagli ispettori dello Stato di bandiera **e dal resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle visite di controllo, nonché dagli organismi riconosciuti**.
3. Gli Stati membri **assicurano che siano sviluppate o mantenute** capacità di riesame del progetto e di adozione delle decisioni tecniche **in base** alle dimensioni e al tipo della loro flotta.

■

Articolo 4 quater

Formazione e sviluppo delle capacità

1. *Al personale responsabile o incaricato di effettuare visite di controllo, ispezioni, **audit e verifiche concernenti** navi e società è impartita una formazione ad hoc relativa alle attività specifiche che svolge.*
2. *Gli Stati membri possono elaborare e mantenere aggiornato un sistema di sviluppo delle capacità per i loro ispettori e controllori in quanto Stati di bandiera, tenendo conto degli obblighi nuovi o supplementari derivanti dalle convenzioni.*
3. *La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio*, e in cooperazione con gli Stati membri, organizza, se del caso e in base alle richieste di sostegno da parte degli Stati membri, attività di formazione ad hoc per gli ispettori e i controllori dello Stato di bandiera.*

* *Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).";*

- 6) l'articolo 5 è così modificato:
 - a) il comma unico diventa il paragrafo 1;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

"2. Gli Stati membri elaborano e attuano un adeguato programma di controllo e monitoraggio *al fine di fornire una risposta tempestiva nelle situazioni* di cui al paragrafo 1 **■** .";

7) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Informazioni e scambi elettronici

1. Gli Stati membri provvedono affinché **■** le informazioni seguenti relative alle navi battenti la loro bandiera siano *rese disponibili in formato elettronico nella loro versione aggiornata al più tardi entro il ... [sei anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]*:

■

a) certificati obbligatori (completi *o provvisori*), comprese date delle visite di controllo, delle eventuali visite di controllo addizionali e supplementari e degli audit;

■

b) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera dello Stato membro in questione negli ultimi 12 mesi.

■

2. ***La Commissione elabora, mantiene e aggiorna un portale digitale interoperabile che fornisce un punto di accesso unico alle informazioni di cui al paragrafo 1 e consente agli ispettori degli Stati membri in quanto Stati di bandiera e di approdo di accedere a tali informazioni nell'esercizio delle loro funzioni.***

La Commissione rende tale portale accessibile per via elettronica e gratuito per gli Stati membri.

Il portale non contiene dati personali o informazioni riservate.

La Commissione garantisce l'interoperabilità del portale con la banca dati di informazioni sulle navi di cui all'articolo 6 bis.

Detto portale digitale è istituito al più tardi entro il ... [tre anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].

3. ***La Commissione adotta atti di esecuzione per definire il funzionamento tecnico del portale digitale di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.";***

8) è inserito l'articolo ■ seguente:

"Articolo 6 bis

Banca dati *di informazioni sulle navi*

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati *di informazioni sulle navi*, che contiene le informazioni di cui all'articolo 6 e *fornisce agli* Stati membri *servizi per il rilascio e il controllo dei certificati elettronici. La banca dati di informazioni sulle navi è istituita al più tardi entro il ... [cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]. Gli Stati membri possono collegarvisi.* La banca dati *può essere* basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*, rispetto alla quale *può avere* funzionalità simili.
2. *Fatti salvi i requisiti nazionali in materia di protezione dei dati, gli Stati membri che scelgono di utilizzare la banca dati di informazioni sulle navi:*
 - a) *possono trasferire nella banca dati di informazioni sulle navi le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva, comprese quelle relative alle carenze e ai certificati;*
e
 - b) *possono utilizzare la banca dati per rilasciare, firmare, convalidare, prorogare e ritirare i certificati elettronici per le loro navi, garantendo la compatibilità e l'interoperabilità delle informazioni.*

3. La Commissione assicura che la banca dati ***di informazioni sulle navi*** consenta di reperire ***dati pertinenti relativi*** all'attuazione della presente direttiva in base ai dati sulle ispezioni forniti dagli Stati membri.
4. Gli Stati membri ***che hanno scelto di utilizzare la banca dati*** hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati ***di informazioni sulle navi*** di cui al paragrafo 2 del presente articolo e al sistema di ispezioni previsto dalla direttiva 2009/16/CE. Nessuna disposizione della presente direttiva osta alla condivisione di tali informazioni tra le pertinenti autorità competenti, all'interno degli Stati membri e tra di essi, con la Commissione o con l'EMSA.



5. ***La Commissione adotta atti di esecuzione per definire il funzionamento tecnico della banca dati di cui all'articolo 6 bis. Gli Stati membri che comunicano le informazioni a norma del paragrafo 2 del presente articolo hanno accesso alle informazioni della banca dati trasmesse, alle condizioni definite in detti atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.***

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

9) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

Monitoraggio dell'osservanza delle norme da parte degli Stati membri e dei risultati degli Stati membri

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le loro amministrazioni siano sottoposte a un audit dell'IMO *secondo il ciclo da questa adottato*. Gli Stati membri *pubblicano il risultato dell'audit* conformemente alla pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.

■

2. Al fine di garantire l'effettiva applicazione della presente direttiva e di monitorare il funzionamento generale per quanto riguarda il rispetto da parte degli Stati di bandiera *degli obblighi giuridici spettanti alle loro amministrazioni a norma della presente direttiva*, la Commissione raccoglie le informazioni necessarie *quando* effettua le visite negli Stati membri ■ .";

10) l'articolo 8 è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Ciascuno Stato membro attua e mantiene un sistema di gestione della qualità riguardante **le parti operative delle** attività della propria amministrazione in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili, **quali le norme ISO 9001.**

Il sistema di gestione della qualità comprende le responsabilità e i poteri definiti **del personale incaricato di effettuare visite di controllo, ispezioni, audit e verifiche e del personale dello Stato di bandiera** preposto alla gestione, all'esecuzione e alla verifica delle attività che riguardano **gli obblighi dello Stato di bandiera** e che possono avere ripercussioni su tali **obblighi**, nonché le relazioni definite fra i membri del personale. Tali responsabilità sono documentate precisando il tipo e la portata dell'attività ispettiva che può essere svolta **anche da ispettori dello Stato di bandiera non alle dipendenze esclusive**, nonché le modalità con le quali tale personale comunica e riferisce. **Il sistema di gestione della qualità indica i compiti che possono essere svolti dal resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle visite di controllo.**

Ciascuno Stato membro provvede affinché **gli ispettori dello Stato di bandiera non alle dipendenze esclusive** e il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle **visite di controllo** dispongano di un'istruzione, di una formazione e di una supervisione adeguate ai compiti che sono autorizzati a svolgere **e siano in grado di applicare le istruzioni, le procedure e i criteri dello Stato di bandiera.**

Gli Stati membri adottano le misure adeguate per prevenire conflitti di interessi di tutto il personale che effettua una visita di controllo, una verifica o un'ispezione e riguardanti l'indipendenza in relazione all'attività da svolgere ■ .

Entro il ... [tre anni dalla data di recepimento della presente direttiva], il sistema di gestione della qualità contempla gli aspetti connessi al presente articolo.

2. *Gli Stati membri che figurano nella lista relativa a un livello di prestazione basso o che figurano per due anni consecutivi nella lista relativa a un livello di prestazione medio, pubblicate nella relazione annuale più recente del protocollo d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo ("MOU di Parigi"), presentano alla Commissione una relazione sui loro risultati in quanto Stati di bandiera al più tardi entro quattro mesi dalla pubblicazione della relazione del MOU di Parigi.*

La relazione individua e analizza le ragioni principali che hanno condotto ai fermi e alle carenze all'origine dell'iscrizione nella lista relativa a un livello di prestazione basso o medio.";

■

11) l'articolo 9 è *sostituito dal seguente:*

"Articolo 9

Relazioni e riesame

Ogni cinque anni, e per la prima volta entro il ... [tre anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva."

12) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 9 bis

Scambio di migliori pratiche ed esperienze

1. La Commissione ***provvede all'organizzazione di scambi di migliori pratiche ed esperienze*** tra le autorità nazionali degli Stati membri *e* gli esperti e gli ispettori dello Stato di bandiera, compresi, se del caso, ***altri portatori di interessi pertinenti, per l'attuazione della presente direttiva.***

Le autorità nazionali degli Stati membri e gli esperti e gli ispettori dello Stato di bandiera valutano, insieme alla Commissione, la possibilità di elaborare orientamenti su elementi quali la metodologia per effettuare le ispezioni dello Stato di bandiera, il contenuto e il formato delle relazioni o lo sviluppo di capacità.

I

Articolo 9 ter

Informazioni e dati

La Commissione istituisce uno strumento elettronico di comunicazione al fine di raccogliere informazioni e dati presso gli Stati membri in relazione alla presente direttiva.

Gli Stati membri ***informano la Commissione*** una volta all'anno ***del numero di ispezioni effettuate in quanto Stati di bandiera conformemente all'articolo 4 bis, indicando, per ciascuna ispezione, il numero IMO della nave, la data e il luogo.***";

■

13) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio*.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

■

14) *è inserito l'articolo seguente:*

"Articolo 10 bis

Modifiche delle convenzioni e del codice III

Le modifiche delle convenzioni e del codice III possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002."

■

15) *all'articolo 11 è aggiunto il paragrafo seguente:*

"3. In deroga al paragrafo 1, primo comma,

- a) gli Stati membri che non hanno navi battenti la loro bandiera e che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare all'obbligo di recepimento e attuazione dell'articolo 6 fintantoché sia soddisfatta tale condizione;*
- b) gli Stati membri che non hanno navi che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva e il cui registro è chiuso per tali navi possono derogare all'obbligo di recepimento e attuazione della presente direttiva fintantoché sia soddisfatta tale condizione.*

Uno Stato membro che intenda avvalersi di una delle deroghe di cui al primo comma lo notifica alla Commissione entro il ... [data di recepimento della presente direttiva]. Ogni eventuale cambiamento successivo è parimenti comunicato alla Commissione.

Tali Stati membri non possono consentire alle navi che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva di battere la loro bandiera né immatricolare tali navi nel loro registro nazionale finché non hanno recepito e attuato completamente la presente direttiva."

I

Articolo 2

Recepimento

Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il ... ***[30 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]*** le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. ***Essi ne informano immediatamente la Commissione.***

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

■

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo

La presidente

Per il Consiglio

Il presidente

■

Or. en