



Bruxelles, 5 dicembre 2023
(OR. en)

16375/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0172(COD)**

TRANS 576
MAR 160
OMI 87
IA 347
CODEC 2397

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	15953/23
n. doc. Comm.:	10103/23
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera – <i>Orientamento generale</i>

Si allega per le delegazioni l'*orientamento generale* del Consiglio sulla proposta in oggetto, adottato dal Consiglio il 4 dicembre 2023 nella sua 3991^a sessione.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- 1) La sicurezza dei trasporti marittimi dell'Unione e dei cittadini che li utilizzano e la protezione dell'ambiente dovrebbero essere garantiti in via permanente.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- 2) A norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (*United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*) 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) 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, contenente le disposizioni obbligatorie la cui applicazione incombe agli Stati di bandiera.
- (3 bis) 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.
- (3 ter) 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.

- (3 quater) 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.
- (3 quinquies) 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. L'obiettivo delle ispezioni degli Stati di bandiera di cui alla presente direttiva dovrebbe essere quello di assicurare la conformità al codice III e non alla legislazione dell'Unione derivante dalle convenzioni IMO.
- 4) Dato che la risoluzione A.948(23) dell'IMO è stata revocata dalla risoluzione A.1156(32) dell'IMO, gli Stati membri dovrebbero applicare alle navi battenti la loro bandiera le regole armonizzate in materia di certificazione e visite di controllo da parte dello Stato di bandiera previste dalle procedure e dagli orientamenti pertinenti allegati alla risoluzione A.1156(32) dell'IMO in materia di orientamenti per le visite di controllo nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione. Gli allegati degli orientamenti per le visite di controllo dovrebbero essere seguiti nella misura ritenuta necessaria dai controllori dello Stato di bandiera.
- 5) 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 Consiglio³. La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata la direttiva 2009/18/CE.
- 6) (soppresso)

³ Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114).

- 7) 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, in conformità del codice per l'applicazione degli strumenti IMO (A.1070(28)) (codice III dell'IMO).
- (7 bis) 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.
- 8) (soppresso)
- 9) (soppresso)
- 10) (soppresso)
- 11) 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, faciliterebbe 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.
- 12) A fini di monitoraggio, occorre incoraggiare la messa a disposizione di tutte le autorità interessate e della Commissione delle informazioni essenziali, come i dati della nave, il proprietario registrato e i dati riguardanti i certificati della nave.

- 13) Gli Stati membri dovrebbero continuare a dimostrare la propria conformità agli strumenti IMO obbligatori, come da risoluzione A 1067(28), nella sua versione aggiornata, relativa al quadro e alle procedure del sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, adottata dall'assemblea IMO del 4 dicembre 2013.
- 14) (soppresso)
- 15) Per migliorare ulteriormente la qualità delle navi di bandiera e garantire condizioni di parità tra le amministrazioni marittime degli Stati membri, è opportuno che la certificazione di qualità delle procedure amministrative inclusa nel sistema di gestione della qualità conformemente all'ISO o a norme equivalenti riguardi 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. 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 includano 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 al lavoro che deve svolgere.
- 16) (soppresso)
- 17) (soppresso)
- 18) (soppresso)
- 19) (soppresso)

- 20) È opportuno adottare le disposizioni 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 Consiglio⁴.
- (20 bis) La Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di 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.
- (20 ter) Al fine di evitare di imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri che non hanno navi battenti la loro bandiera che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva, tali Stati membri non dovrebbero, fintantoché tale condizione sia soddisfatta, avere l'obbligo di recepire e attuare la presente direttiva.
- 21) (soppresso)
- 22) 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.

⁴ 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).

23) 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 e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro.";
- 0) 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.";

- 1) 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 pertinenti convenzioni IMO nel quadro del codice III e per la quale è richiesto un certificato;"

- a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:
- "e) "audit IMO" un audit condotto in conformità delle disposizioni della risoluzione A 1067(28) ("Quadro e procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO"), nella sua versione aggiornata, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO);"
- b) 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, nella loro versione aggiornata;
- g) "codice III" la risoluzione A.1070(28) ("codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO"), adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), parte 2, ad eccezione dei punti 16, 18, 19, 20, 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 del settore 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; quando l'ispezione non è effettuata a bordo, essa garantisce lo stesso livello di sicurezza e di garanzia delle ispezioni in loco;
- l) "HSSC" la risoluzione A.1156(32) (orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione) del 2021, nella sua versione aggiornata, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO);"

2) 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 adotta le misure che ritiene opportune per assicurare che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. 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, se del caso, 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.";

3) 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. Inoltre, gli Stati membri adottano le seguenti misure:
 - a) (soppresso)
 - b) assicurare che le navi autorizzate a battere la loro bandiera siano state sottoposte a visite di controllo conformemente agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (HSSC) e in base ai relativi allegati, nella misura ritenuta necessaria;
 - b bis) assicurare che un controllore alle dipendenze di un organismo riconosciuto possa svolgere gli stessi compiti dei controllori dello Stato di bandiera, se autorizzati dall'autorità competente dello Stato membro; e
 - c) effettuare ispezioni in quanto Stati di bandiera per verificare che le condizioni reali della nave siano conformi ai certificati che trasporta; tali ispezioni possono svolgersi secondo un approccio basato sul rischio, che può includere i seguenti criteri:
 - i) i precedenti relativi alle carenze e inadempienze rilevate durante le visite di controllo obbligatorie, gli audit e le verifiche effettuati dallo Stato di bandiera;
 - ii) i rapporti su incidenti molto gravi;
 - iii) le navi sottoposte a fermo o destinate di divieto di esercizio emesso dall'autorità competente per il controllo da parte dello Stato di approdo;

iv) le navi che superano il 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.

Gli Stati membri possono discostarsi dall'approccio basato sul rischio ed effettuare le ispezioni in quanto Stati di bandiera utilizzando le proprie procedure, istruzioni e informazioni pertinenti conformemente al codice III.

3. Gli Stati membri si accertano che tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente al paragrafo 2, lettera c), 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 dispongano di risorse sufficienti, proprie o delegate, 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 sviluppano o mantengono capacità di riesame del progetto e di adozione delle decisioni tecniche, proprie o delegate, tenuto conto delle dimensioni e del tipo della loro flotta.

4. (soppresso)

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 pertinente 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 e dagli strumenti di cui al codice III.";

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) il comma unico diventa il paragrafo 1;

b) è aggiunto il seguente paragrafo 2:

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.";

5) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Informazioni e scambi elettronici

1. Gli Stati membri provvedono affinché siano rese disponibili in formato elettronico almeno le informazioni seguenti relative alle navi battenti la loro bandiera:

- a) estremi di riconoscimento della nave (nome, numero IMO ecc.);
 - b) data di validità dei certificati obbligatori (completi o provvisori);
 - c) identificazione degli organismi riconosciuti coinvolti nella certificazione della nave;
 - d) (soppresso)
 - e) (soppresso)
 - f) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera dello Stato membro in questione negli ultimi 12 mesi;
 - g) (soppresso)
2. (soppresso)

6) 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. Gli Stati membri possono collegarvisi. La banca dati può essere basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE, 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) comunicano le informazioni di cui all'articolo 6; e
- b) 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
- c) 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.

2 bis. Gli Stati membri possono utilizzare le proprie banche dati per raccogliere le informazioni di cui all'articolo 6. Tali informazioni sono comunicate alla Commissione almeno una volta all'anno. La Commissione inserisce i dati nella banca dati di informazioni sulle navi.

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 1 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'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵.

5. Gli Stati membri che hanno scelto di utilizzare la banca dati provvedono affinché la data di validità dei certificati obbligatori di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), sia trasmessa per via elettronica alla banca dati di informazioni sulle navi di cui al paragrafo 1 del presente articolo, utilizzando le specifiche funzionali e tecniche dell'interfaccia elettronica armonizzata di comunicazione di cui all'articolo 24 bis della direttiva 2009/16/CE.

5 bis. La Commissione adotta atti di esecuzione per definire il funzionamento e le capacità della banca dati di cui all'articolo 6 bis, paragrafo 2, lettera a). Gli Stati membri che comunicano i dati a norma del paragrafo 2 bis del presente articolo hanno accesso alle informazioni della banca dati trasmesse a norma dell'articolo 6 bis, paragrafo 2, lettera a), 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.";

⁵ 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).

7) 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.

2. (soppresso)

3. Al fine di garantire l'applicazione efficace 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.";

8) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"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 previsti dalle convenzioni 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 tramite cui tali persone devono comunicare e riferire. 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 del personale che effettua una visita di controllo, una verifica o un'ispezione e riguardanti l'indipendenza rispetto all'attività da svolgere.

Tre anni dopo la data di recepimento della presente direttiva, il sistema di gestione della qualità contempla gli aspetti connessi al presente articolo.

a2) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

Gli Stati membri che figurano nell'elenco relativo a un livello di prestazione basso pubblicato 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 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 nell'elenco relativo a un livello di prestazione basso.";

b) (soppresso)

9) l'articolo 9 è soppresso;

10) (soppresso)

11) 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.

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

12) (soppresso)

13) (soppresso)

13 bis) all'articolo 11 è aggiunto il paragrafo seguente:

"3. In deroga al paragrafo 1, primo comma, gli Stati membri che non hanno navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare all'obbligo di recepimento e attuazione della stessa purché sia soddisfatta la condizione di cui sopra. Uno Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga lo notifica alla Commissione entro il *[data di recepimento]*. 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 la presente direttiva.";

14) (soppresso)

Articolo 2

Recepimento

Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il ... [*OP: inserire la data: quattro anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica*] 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 ..., il

Per il Parlamento europeo

Il presidente/La presidente

Per il Consiglio

Il presidente
