



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 24 settembre 2012 (02.10)
(OR. en)**

13904/12

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0062 (COD)**

**MAR 112
TRANS 297
SOC 754
CODEC 2163**

RELAZIONE

del: Segretariato generale

al: COREPER/Consiglio

n. prop. Comm.: 8239/12 MAR 37 TRANS 105 SOC 241

n. doc. prec.: 13506/12 MAR 109 TRANS 284 SOC 722 CODEC 2070

Oggetto: **Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 29 ottobre 2012**

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo
- *Orientamento generale*

Introduzione

1. Il 23 marzo 2012, la Commissione ha trasmesso la proposta in oggetto al Parlamento europeo e al Consiglio.

Contenuto della proposta

2. La convenzione sul lavoro marittimo (in appresso CLM 2006) è stata adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) il 23 febbraio 2006. Il 20 agosto 2012, 30 Stati membri dell'OIL, con una quota totale della stazzatura mondiale di almeno il 33%, hanno depositato i loro strumenti di ratifica. Di conseguenza, la CLM 2006 entrerà in vigore come normativa internazionale vincolante il 20 agosto 2013. La CLM 2006 prevede ampi diritti e la protezione sul lavoro per tutti i marittimi, a prescindere dalla nazionalità e dalla bandiera della nave. Si prefigge di garantire condizioni di lavoro dignitose per i marittimi e condizioni di concorrenza eque per gli armatori di qualità. Si applica al trasporto marittimo internazionale e copre materie fondamentali come le prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave (titolo 1 della CLM 2006), le condizioni di impiego (titolo 2), alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering (titolo 3), tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale (titolo 4) e adempimento e applicazione delle disposizioni (titolo 5).
3. Scopo della proposta è allineare la normativa dell'Unione europea alle regole in materia di applicazione e conformità previste dal titolo 5 della convenzione sul lavoro marittimo, integrando le disposizioni sulla responsabilità degli Stati di approdo nella normativa UE.
4. La proposta modifica la direttiva 2009/16/CE incorporandovi, tra l'altro, le prescrizioni della CLM 2006 e prevede in particolare di:
 - inserire il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo tra i documenti che devono essere controllati dagli ispettori addetti al controllo da parte dello Stato di approdo;
 - ampliare la portata delle ispezioni a nuovi elementi (ad esempio, l'esistenza di un contratto di lavoro adeguato firmato da entrambe le parti per ciascun lavoratore marittimo contenente le clausole richieste); e
 - ampliare la portata dell'indagine nel caso di reclami e prevedere la procedura adeguata.

Inoltre, la proposta modifica le disposizioni della direttiva 2009/16/CE sulla procedura di comitato al fine di adattarle al trattato di Lisbona.

Lavori svolti nell'ambito degli organi del Consiglio

5. L'esame della proposta da parte del Gruppo "Trasporti marittimi" è iniziato nell'aprile 2012, durante la presidenza danese. Si rilevi che la proposta non era accompagnata da una valutazione d'impatto.
6. La proposta è stata oggetto di una relazione sullo stato dei lavori al Consiglio TTE del 7 giugno 2012¹.
7. La presidenza è stata in grado di trovare soluzioni a tutte le preoccupazioni espresse nella relazione sullo stato dei lavori, segnatamente la questione di sapere se il controllo da parte dello Stato di approdo può essere effettuato in modo valido dagli Stati membri che non hanno ratificato una o più convenzioni di cui alla direttiva 2009/16 modificata (cfr. considerando 2 bis e 2 ter) e la cosiddetta "clausola di non regressione" intesa a ricordare agli Stati membri che la direttiva non dovrebbe costituire un motivo per ridurre il livello di protezione dei lavoratori già previsto in altra normativa dell'UE (cfr. considerando 4 bis e 4 ter).

Lavori svolti nell'ambito del Parlamento europeo

8. Il Parlamento europeo ha avviato solo di recente l'esame della proposta. Nell'aprile 2012, è stato nominato un relatore (on. Simpson, S&D-UK) dalla commissione parlamentare responsabile, ossia la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN). Un primo scambio di opinioni in sede di commissione TRAN è previsto per ottobre 2012.
9. La votazione in sede di commissione TRAN dovrebbe tenersi nel novembre 2012, quella in seduta plenaria potrebbe aver luogo nel gennaio o febbraio 2013.

¹ Doc. 9863/12.

Riserve rimanenti

10. Malta e il Regno Unito mantengono riserve d'esame parlamentare.
11. La Commissione mantiene riserve sulle disposizioni in materia di atti di esecuzione e atti delegati nonché sulla soppressione della sua proposta di modifica dell'allegato I, punto II 2B, della direttiva 2009/16/CE, in base alla quale le navi battenti bandiera di Stati che non hanno ratificato tutta una serie di convenzioni (compresa la CLM 2006) sarebbero soggette ad ispezioni più frequenti.

Conclusione

12. Si invita il Comitato dei Rappresentanti permanenti / Consiglio ad esaminare il testo riportato in allegato alla presente relazione, in vista di un orientamento generale sul testo nella sessione del Consiglio del 29 ottobre 2012.
-

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
recante modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

(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 europeo²,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) Il 23 febbraio 2006, l'Organizzazione internazionale del lavoro ha adottato la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006) al fine di creare un unico strumento coerente che incorpori, nella misura del possibile, tutte le norme più aggiornate delle convenzioni e raccomandazioni internazionali vigenti sul lavoro marittimo, nonché i principi fondamentali di altre convenzioni internazionali sul lavoro.
- (2) La decisione 2007/431/CE del Consiglio del 7 giugno 2007³ ha autorizzato gli Stati membri a ratificare la CLM 2006. È opportuno che gli Stati membri la ratifichino il prima possibile.
- (2 bis) Nell'effettuare ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi della direttiva 2009/16/CE, modificata dalla presente direttiva, in relazione con disposizioni di convenzioni che essi non hanno ancora ratificato e che prevedono che ogni nave è soggetta al controllo di funzionari debitamente autorizzati quando si trova in un porto di altro governo o parte contraente, gli Stati membri dovrebbero compiere ogni sforzo per conformarsi alle procedure e pratiche previste da dette convenzioni e dovrebbero quindi astenersi dal fare rapporto, riguardo al controllo da parte dello Stato di approdo, all'IMO e/o all'OIL. Gli Stati membri, che non hanno ancora ratificato una convenzione internazionale di cui alla direttiva 2009/16/CE all'atto della sua entrata in vigore, dovrebbero sforzarsi di stabilire a bordo delle loro navi condizioni analoghe a quelle previste dalla convenzione stessa.
- (2 ter) Per garantire un approccio armonizzato all'effettiva applicazione delle norme internazionali da parte degli Stati membri nell'esecuzione di ispezioni di controllo dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo ed evitare conflitti tra diritto internazionale e diritto europeo, gli Stati membri dovrebbero tendere a ratificare le convenzioni entro la data della loro entrata in vigore a livello internazionale, almeno per quanto riguarda le parti delle convenzioni che rientrano nella competenza dell'Unione.
- (3) La CLM 2006 stabilisce norme per il lavoro marittimo applicabili a tutti i lavoratori marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave su cui lavorano.

³ Decisione 2007/431/CE che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63).

- (3 bis) Nella direttiva 2009/16/CE, modificata dalla presente direttiva, è opportuno piuttosto che definire i termini "marittimo" e "equipaggio", intenderli in ciascun caso nel modo in cui sono definiti o intesi nelle pertinenti convenzioni internazionali. Per le questioni previste nella direttiva 2009/16/CE, modificata dalla presente direttiva, legate all'applicazione della CLM 2006, il termine "equipaggio" dovrebbe essere inteso nel senso di "marittimo", secondo la definizione contenuta nella CLM 2006.
- (3 ter) Per le questioni previste nella presente direttiva e legate all'applicazione della CLM 2006, incluso per le navi alle quali non si applica il codice ISM, i riferimenti a "compagnia" nella direttiva 2009/16/CE, modificata dalla presente direttiva, dovrebbero essere intesi nel senso di "armatore" secondo la definizione figurante nella pertinente disposizione della CLM 2006, in quanto tale termine corrisponde meglio alle esigenze specifiche della CLM 2006.
- (4) Una gran parte delle norme della CLM 2006 è attuata nel diritto dell'Unione dalla direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009⁴ e dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio del 21 giugno 1999⁵. Le norme della CLM 2006 che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/13/CE e/o della direttiva 1999/63/CE devono essere attuate dagli Stati membri in conformità a tali direttive.
- (4 bis) In linea di massima, l'applicazione e/o interpretazione della presente direttiva non dovrebbe in alcun caso costituire per gli Stati membri un motivo per giustificare una riduzione del livello generale di protezione delle persone che lavorano a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato membro nell'ambito della legislazione sociale dell'Unione applicabile.

⁴ Direttiva 2009/13/CE recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30).

⁵ Direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) (GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33).

- (4 ter) Qualora constati la violazione o il mancato rispetto della legislazione dell'Unione, incluse le disposizioni del diritto del lavoro, a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro, l'autorità competente dello Stato di approdo dovrebbe, conformemente al diritto e alla pratica nazionali, informare immediatamente l'autorità competente, comprese se del caso le pertinenti autorità nazionali del lavoro, la quale dovrebbe a sua volta notificare le pertinenti informazioni alle autorità competenti dello Stato di bandiera.
- (5) La CLM 2006 contempla disposizioni di applicazione che definiscono le responsabilità degli Stati che assolvono gli obblighi in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Al fine di proteggere la sicurezza e di evitare distorsioni della concorrenza, occorre che gli Stati membri siano autorizzati a verificare il rispetto delle disposizioni della CLM 2006 su tutte le navi che fanno scalo nei loro porti, a prescindere dallo Stato in cui sono immatricolate.
- (6) Il controllo da parte dello Stato di approdo è disciplinato dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009⁶, che dovrebbe citare la CLM 2006 fra le convenzioni la cui attuazione è verificata dalle autorità degli Stati membri nei porti dell'Unione.
- (6 bis) Nell'effettuare ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo in applicazione delle disposizioni della direttiva 2009/16/CE, modificata dalla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero tenere conto delle disposizioni della CLM 2006 che prevedono che gli Stati membri accettino il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo come elementi di prova *prima facie* della conformità alle prescrizioni di detta convenzione.
- (7) Le norme dell'Unione devono inoltre riflettere le procedure stabilite nella CLM 2006 con riguardo al trattamento dei reclami a terra inerenti alle materie da essa contemplate.

⁶ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

- (8) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della direttiva 2009/16/CE, occorre modificarla in modo da conferire alla Commissione competenze di esecuzione. È necessario che alla Commissione sia conferito il potere di adottare atti di esecuzione per quanto riguarda l'uso, da parte delle autorità dello Stato di approdo, di un formato elettronico armonizzato per la trasmissione dei reclami riguardanti la CLM 2006 e il seguito dato agli stessi nonché per stabilire i criteri del profilo di rischio delle navi sulla base dell'articolo 10 della direttiva 2009/16/CE. Si tratta di un esercizio altamente tecnico da effettuare nell'ambito dei principi e criteri stabiliti dalla citata direttiva. Tali competenze devono essere esercitate a norma del 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 Commissione⁷.
- (8 bis) Nello stabilire le modalità di attuazione, la Commissione dovrebbe tenere specificamente conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basarsi sulle competenze maturate nell'ambito del memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua versione aggiornata (MOU di Parigi).
- (8 ter) Le modalità di attuazione, inclusi i riferimenti alle istruzioni e agli orientamenti del MOU di Parigi, non dovrebbero compromettere l'esercizio del giudizio personale degli ispettori o dell'autorità competente, né la flessibilità prevista nei pertinenti articoli della direttiva 2009/16/CE.
- 8 ter bis) Nel fare riferimento alle istruzioni e agli orientamenti del MOU di Parigi, si deve tenere conto che essi sono elaborati e adottati per assicurare la coerenza e orientare le ispezioni allo scopo di favorire la massima convergenza possibile.
- (8 quater) È opportuno adattare e sviluppare la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 24 in funzione della direttiva 2009/16/CE, modificata dalla presente direttiva, e/o adottare modifiche nel contesto del MOU di Parigi.

⁷ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

- (9) È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per quanto riguarda le modifiche dell'allegato VI della direttiva 2009/16/CE contenente l'elenco delle "istruzioni" adottate dal MOU di Parigi al fine di mantenere le procedure applicabili ed esecutive nel territorio degli Stati membri, in linea con quelle convenute a livello internazionale e conformemente alle convenzioni pertinenti. La possibilità che la Commissione aggiorni rapidamente dette procedure contribuirebbe ad instaurare condizioni di parità per il trasporto marittimo. È particolarmente importante che la Commissione conduca consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti. È necessario che la Commissione, quando prepara e redige gli atti delegati, garantisca la trasmissione simultanea, puntuale e adeguata al Parlamento europeo e al Consiglio dei documenti pertinenti.
- (10) [...]
- (11) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono quindi, a causa della portata e degli effetti dell'intervento, essere realizzati più efficacemente a livello dell'Unione, l'Unione 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.
- (12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE.
- (13) La presente direttiva dovrebbe entrare in vigore lo stesso giorno della CLM 2006,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Modifiche alla direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è modificata come segue:

(1) L'articolo 2 è così modificato:

-a) al punto 1, la lettera g) è soppressa;

a) al punto 1 sono aggiunte le seguenti lettere:

"i) convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006);

j) convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 (TBT 2001);

k) convenzione internazionale del 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi (convenzione "Bunker Oil" 2001).";

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) sono aggiunti i seguenti punti:

"23. per "certificato di lavoro marittimo" si intende il certificato di cui alla norma 5.1.3 della CLM 2006;

24. per "dichiarazione di conformità del lavoro marittimo" si intende la dichiarazione di cui alla norma 5.1.3 della CLM 2006";

f) è aggiunto il seguente paragrafo:

"Tutti i riferimenti alle convenzioni, codici e risoluzioni internazionali contenuti nella presente direttiva, inclusi i certificati e altri documenti, sono intesi come riferimenti a tali convenzioni, codici e risoluzioni internazionali nella loro versione aggiornata.".

(2) All'articolo 3 è aggiunto il seguente paragrafo:

5. [...]

(3) All'articolo 8, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La Commissione può adottare misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione delle disposizioni del presente articolo. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.".

(4) All'articolo 10, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La Commissione può adottare le misure particolareggiate necessarie per l'applicazione del presente articolo, in particolare:

a) i criteri dello Stato di bandiera;

b) i criteri relativi alle prestazioni della compagnia.

Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.".

- (5) All'articolo 14, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. La Commissione può adottare misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione dell'allegato VII. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3."

- (6) All'articolo 15, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La Commissione può adottare misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione delle disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3."

- (7) È inserito il seguente articolo:

"Articolo 18 bis

Procedure per il trattamento a terra dei reclami relativi alla CLM 2006

1. Il reclamo di un marittimo concernente una violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei lavoratori marittimi) può essere trasmesso a un ispettore nel porto in cui ha fatto scalo la nave del marittimo. In tali casi l'ispettore effettua una prima indagine.
2. Se del caso, a seconda dalla natura del reclamo, l'indagine iniziale include la presa in considerazione dell'eventuale esame delle procedure di reclamo a bordo previste ai sensi della norma 5.1.5 della CLM 2006. L'ispettore può anche effettuare un'ispezione più dettagliata ai sensi dell'articolo 13.
3. L'ispettore cerca eventualmente di favorire una risoluzione del reclamo a bordo della nave.

4. Nel caso in cui dall'indagine o dall'ispezione emerga una non conformità che rientra nel campo di applicazione dell'articolo 19, si applicano le disposizioni di detto articolo.
5. Se non si applica il paragrafo 4 e non è stata trovata, a bordo della nave, una risoluzione al reclamo di un marittimo relativo a materie contemplate dalla CLM 2006, l'ispettore ne notifica immediatamente lo Stato di bandiera chiedendo, entro un termine prescritto, un parere e un piano di azione correttivo presentato da detto Stato. Una relazione di ogni ispezione effettuata è trasmessa per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 24.
6. Qualora non sia stata trovata una risoluzione al reclamo a seguito dell'azione decisa conformemente al paragrafo 5, lo Stato di approdo trasmette copia della relazione dell'ispettore alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro. La relazione deve essere accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dalla competente autorità dello Stato di bandiera entro il termine previsto. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato di approdo. Inoltre, lo Stato di approdo presenta periodicamente alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro dati statistici e informazioni riguardanti i reclami a cui è stata trovata una risoluzione.

Tali presentazioni sono previste affinché, sulla base delle azioni ritenute appropriate e rapide, si tenga un registro di tali informazioni da portare a conoscenza delle parti, ivi incluse le organizzazioni degli armatori e dei marittimi, che potrebbero essere interessate ad avvalersi delle pertinenti procedure di rivalsa.

7. Si adottano gli opportuni provvedimenti per tutelare la riservatezza dei reclami presentati dai marittimi.

8. Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente articolo, alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per stabilire un formato elettronico armonizzato e la procedura di comunicazione del seguito dato dagli Stati membri. Detti atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

9. Il presente articolo fa salvo l'articolo 18."

(8) L'articolo 19 è così modificato:

a) è aggiunto il seguente paragrafo:

"2 bis. In caso di condizioni di lavoro e di vita a bordo che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o la protezione dei lavoratori marittimi oppure di carenze che costituiscono una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei lavoratori marittimi), l'autorità competente del luogo in cui è ispezionata la nave si accerta che questa sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze.

Il provvedimento di fermo o di interruzione di un'operazione non è revocato fino a quando non si sia posto rimedio alle carenze riscontrate oppure l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le carenze stesse e si sia accertata che il piano sarà attuato in modo rapido. Prima di accettare un piano d'azione, l'ispettore può consultare lo Stato di bandiera.";

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Nel caso si proceda ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, accludendo il rapporto di 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 a tutte le circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Sono inoltre informati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati obbligatori conformemente alle convenzioni, laddove necessario. Inoltre, se è fatto divieto a una nave di riprendere il mare a causa di una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei lavoratori marittimi) oppure a motivo di condizioni di lavoro e di vita a bordo che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o la protezione dei lavoratori marittimi, l'autorità competente ne informa immediatamente lo Stato di bandiera e invita un rappresentante di quest'ultimo ad essere presente, se possibile, chiedendo allo Stato di bandiera di rispondere entro un termine prescritto. L'autorità competente informa immediatamente anche le pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato di approdo in cui è stata effettuata l'ispezione.".

(9) All'articolo 23, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione affinché adotti le misure necessarie per l'applicazione del presente articolo, incluse le procedure armonizzate destinate ad essere utilizzate da piloti e autorità o organismi portuali per segnalare anomalie apparenti e registrare il seguito dato dagli Stati membri. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.".

(10) All'articolo 27, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per stabilire le modalità di pubblicazione delle informazioni di cui al primo comma, i criteri per l'aggregazione dei dati pertinenti e la frequenza degli aggiornamenti. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.".

(11) Sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 30 bis
Atti delegati

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 30 ter per quanto riguarda le modifiche dell'allegato VI della presente direttiva al fine di aggiungere all'elenco figurante in detto allegato ulteriori istruzioni relative al controllo da parte dello Stato di approdo adottate dall'organizzazione del memorandum d'intesa di Parigi.

Articolo 30 ter
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 30 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da ...*. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di poteri è prorogata tacitamente per periodi di durata identica, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano al più tardi tre mesi prima della fine di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 30 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

* GU: si prega di inserire la data: data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 30 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio."

(12) L'articolo 31 è sostituito dal seguente:

"Articolo 31
Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. [...]
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.
4. [...]"

(13) L'articolo 32 è soppresso.

(13 bis) L'articolo 33 è sostituito dal seguente:

"Articolo 33
Modalità di attuazione

Nello stabilire le modalità di attuazione di cui all'articolo 8, paragrafo 4, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 4, all'articolo 18 bis, paragrafo 8, all'articolo 23, paragrafo 5 e all'articolo 27 secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 3, la Commissione fa particolare attenzione a che dette modalità tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basandosi sulle competenze maturate nell'ambito del MOU di Parigi."

(14) All'allegato I, punto II 2B,

a) il testo del quinto trattino è sostituito dal seguente:

"- Navi che sono state oggetto di rapporto o esposto, incluso un esposto a terra, da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita o di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, sempre che lo Stato membro in questione ritenga che il rapporto o l'esposto non siano manifestamente infondati."

b) è aggiunto il seguente trattino:

[...]

"- Navi per le quali è stato approvato un piano d'azione inteso a correggere le carenze di cui all'articolo 19, paragrafo 2 bis, ma la cui attuazione non è stata controllata da un ispettore."

(15) Nell'allegato IV,

a) i punti 14, 15 e 16 sono sostituiti dai seguenti:

"14. Certificati medici (cfr. CLM 2006).

15. Tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (cfr. CLM 2006 e STCW 78/95).

16. Registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (cfr. CLM 2006).";

b) sono aggiunti i punti seguenti:

"45. Certificato di lavoro marittimo.

46. Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II.

47. Certificato internazionale del sistema antivegetativo.

48. Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi."

(16) All'allegato V, sezione A sono aggiunti i punti seguenti:

"16. I documenti richiesti dalla CLM 2006 non sono prodotti o non sono aggiornati, oppure non sono aggiornati in modo veritiero, o i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla CLM 2006 o non sono validi per altri motivi.

17. Le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della CLM 2006.

18. Esistono ragionevoli motivi per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera per evitare di dover conformarsi alla CLM 2006.

19. Esiste un reclamo relativo ad una presunta non conformità delle condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave alle prescrizioni della CLM 2006."

(17) All'allegato X, punto 3.10 sono aggiunti i seguenti punti:

"8. Le condizioni a bordo presentano un chiaro rischio per la sicurezza, la salute o la protezione dei lavoratori marittimi.

9. La non conformità costituisce un'infrazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM 2006 (compresi i diritti dei lavoratori marittimi).".

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ...^{*}. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali misure di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

^{*} GU: si prega di inserire la data: 18 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica.

Articolo 3
Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno dell'entrata in vigore della CLM 2006.

Articolo 4
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente
