



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.11.2005
COM(2005) 586 definitivo

2005/0236 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2005) 1497}

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazioni e obiettivi della proposta**

La proposta della Commissione si inserisce in un contesto internazionale ed europeo in piena evoluzione e scaturisce da una riflessione generale sulle responsabilità degli Stati nell'attuazione delle convenzioni internazionali ratificate ed entrate in vigore.

La proposta risponde anche alla necessità sempre più avvertita di rafforzare la normativa vigente ed assicurarne la corretta applicazione, correggendone le carenze e favorendo una sufficiente cooperazione e collaborazione fra gli Stati; questi ultimi devono avere la possibilità di comunicarsi vicendevolmente le prassi che applicano e il loro *know-how*.

La proposta risponde all'obbligo per la Commissione di attuare l'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 94/57/CE, che stabilisce i requisiti di conformità degli Stati di bandiera. Non si tratta quindi di adottare nuove regole che dettano nuovi vincoli ma di assicurare che le regole in vigore sostengano effettivamente, più in generale, la sicurezza marittima, nonché la protezione dell'ambiente e delle risorse del mare.

È sconcertante constatare che, nonostante la ratifica da parte di 164 Stati membri dell'Organizzazione marittima internazionale (*International Maritime Organization*, IMO) e il loro impegno ad applicare le convenzioni relative alla sicurezza marittima e alla prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, il livello effettivo di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi varia considerevolmente da una bandiera all'altra. Per questo motivo le navi che non soddisfano le norme e che continuano a navigare per il mondo rappresentano un rischio permanente per le coste europee e determinano una concorrenza sleale fra le imprese del trasporto marittimo. Questa triste realtà è stata posta in evidenza nel 2003 dall'industria marittima (*Shipping Industry Guidelines on Flag State performance*, Marisec 2003) e, soprattutto, dai ministri dei 34 Stati membri della regione del Pacifico e dell'Atlantico riuniti a Vancouver alla fine del 2004 (Seconda conferenza ministeriale congiunta dei protocolli di intesa di Parigi e di Tokyo sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo – “Rafforzare le responsabilità” Azione interregionale per porre fine all'utilizzo di navi che non soddisfano le norme - (British Columbia), Canada, 2 e 3 novembre 2004).

Da parte sua, l'industria nelle raccomandazioni sulla scelta della bandiera da essa rivolte alle compagnie che posseggono o che operano navi mercantili ha messo in evidenza le disparità che sussistono fra gli Stati di bandiera.

Nella dichiarazione congiunta di Vancouver i ministri sottolineano che “in alcune regioni continuano a essere utilizzate navi che non soddisfano le norme di sicurezza. È quindi necessario adottare altre misure per lottare contro gli armatori e gli operatori di navi che continuano a svolgere le loro attività in modo irresponsabile, senza tenere conto delle norme internazionali e delle pratiche in materia di sicurezza. Dopo la prima conferenza, tenutasi nel marzo 1998, si sono verificati altri disastrosi incidenti e avarie che hanno causato vittime e inquinato gli oceani. Questi incidenti marittimi hanno avuto pesanti conseguenze economiche, hanno provocato danni all'ambiente e

allarmato la popolazione, ponendo in risalto la necessità di nuove misure integrative per rafforzare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento (...). Le navi che non rispondono alle norme sono usate principalmente da quanti cercano di ottenere un vantaggio commerciale utilizzando navi che offrono livelli di sicurezza inferiori a quelli prescritti dalle norme internazionali (...). Alcune amministrazioni dello Stato di bandiera continuano a non tener conto della loro principale responsabilità, ossia controllare che tutte le navi autorizzate a battere la loro bandiera siano conformi alle convenzioni internazionali. Alcune omettono di monitorare e controllare efficacemente gli organismi ai quali delegano alcuni poteri e la cui attività non assicura valutazioni, verifiche e attestazioni complete ed efficaci (...). Considerando la perdita continua di navi, come pure la perdita di vite umane e l'inquinamento che ne derivano, è necessario adottare misure integrative per rafforzare la sicurezza generale del trasporto marittimo e la prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino”.

Nell'Unione europea questa disparità evidente si traduce in divergenze sostanziali nel tasso di fermo delle navi secondo la bandiera battuta, fenomeno che trova puntuale riscontro nei dati sui controlli da parte degli Stati di approdo del protocollo di Parigi.

Per il periodo 2002-2004 il tasso di fermo delle navi degli Stati membri con una flotta di grandi dimensioni battente la loro bandiera varia dall'1,1% al 7,3%. Occorre riconoscere che, dopo l'allargamento della Comunità europea, la media del fermo delle navi europee è aumentata considerevolmente, raggiungendo il 4,6% nel periodo 2002-2004 e per tutte le navi dei 25 Stati membri, mentre la media per i 15 Stati membri era soltanto del 2,9%. In base alle statistiche, la Commissione ritiene che gli obblighi degli Stati di bandiera siano l'anello mancante della regolamentazione in materia di sicurezza marittima.

In pratica, la proposta della Commissione intende rimediare ai due principali punti deboli dell'IMO, oltre all'assenza di un potere di controllo di applicazione delle regole che essa emana:

- l'eccessiva discrezionalità lasciata a ogni parte contraente per beneficiare di esenzioni o deroghe alle norme di base delle convenzioni;
- il carattere non vincolante delle misure di accompagnamento adottate sotto forma di risoluzione dell'OMI e tuttavia considerate essenziali per l'applicazione efficace degli obblighi summenzionati.

Questi punti deboli spiegano in larga misura la differenza di qualità esistente fra le varie bandiere e menomano i poteri legali di azione (controllo da parte degli Stati di approdo) nei confronti delle navi non conformi. Per questo motivo la presente proposta persegue l'obiettivo di elencare in una direttiva comunitaria gli obblighi che incombono agli Stati membri in quanto Stati di bandiera, tenendo conto dei chiarimenti apportati dall'IMO.

L'obbligo di rispettare le regole delle convenzioni internazionali di sicurezza marittima è una norma che già figura nell'articolo 3 della direttiva 94/57/CE, che impone agli Stati membri di mettere in atto la risoluzione A.847 (20) dell'IMO riguardante gli orientamenti per aiutare gli Stati di bandiera ad applicare gli strumenti dell'IMO.

A fronte di questa risoluzione poco dettagliata e talvolta imprecisa, l'IMO si è impegnata a rielaborare i propri orientamenti sotto forma di un codice sull'attuazione degli strumenti obbligatori. Come la risoluzione iniziale, il codice in oggetto non sarà vincolante per i membri dell'IMO. Parallelamente, l'IMO ha inteso completare il codice con un sistema di audit delle amministrazioni degli Stati. La finalità del sistema di audit dell'IMO non è sanzionare gli Stati che non rispettano o che rispettano solo parzialmente gli obblighi in qualità di parti contraenti delle convenzioni dell'IMO, ma quella di aiutarli a realizzare una più efficiente attuazione delle convenzioni elencate dal codice.

Il codice e lo schema di audit saranno adottati dall'assemblea generale dell'IMO nel novembre 2005.

La Commissione ha immediatamente colto gli spunti offerti da lavori internazionali sul piano comunitario, tanto più che il Consiglio stesso si è già pronunciato sulla linea di condotta da seguire. In effetti, nelle conclusioni del 6 dicembre 2002 relative al seguito da dare al naufragio della petroliera Prestige, il Consiglio ha espresso il proprio sostegno ai lavori dell'IMO per elaborare un codice dello Stato di bandiera e un sistema di audit obbligatorio per assicurare che gli Stati di bandiera rispettino gli obblighi che incombono loro in virtù delle convenzioni internazionali.

Questo impegno politico del Consiglio spiega perché il Regno Unito, Cipro e la Francia si siano già offerti volontariamente per l'audit della bandiera nel 2004.

Tenendo conto dei nuovi orientamenti dell'IMO, l'obiettivo della Commissione è recepire nel diritto comunitario la parte del codice che riguarda gli Stati di bandiera e assicurarsi che gli Stati membri applichino gli obblighi internazionali in modo efficace e coordinato.

Nella presente proposta di direttiva la Commissione intende introdurre, a livello comunitario, un incentivo a fronte della mancata ratifica di alcune convenzioni internazionali che hanno un impatto importante sulla sicurezza marittima e sulla prevenzione dell'inquinamento. Raccomanda inoltre l'introduzione di un meccanismo che, attraverso la procedura di comitato, dovrà assicurare, se necessario, l'applicazione armonizzata delle norme e delle disposizioni lasciate alla discrezione degli Stati membri.

Con il tempo, l'obiettivo della Commissione è migliorare il potere di attrazione delle bandiere degli Stati membri per trasformare la flotta europea in una flotta di qualità, mantenendo sempre un clima concorrenziale con i paesi terzi. Questo obiettivo potrà essere conseguito grazie alla possibilità, per gli Stati terzi che garantiscono un sistema di qualità comparabile, di concludere accordi con gli Stati membri della Comunità europea in cambio di un accesso agli stessi vantaggi degli Stati membri.

- **Contesto generale**

Occorre sottolineare che il codice per l'applicazione degli strumenti obbligatori dell'IMO concretizza e completa la Risoluzione A.847 (20) dell'IMO riguardante gli orientamenti per aiutare gli Stati di bandiera ad applicare gli strumenti emanati dalla stessa IMO. È soprattutto necessario ricordare che già oggi, in virtù dell'articolo 3,

paragrafo 1 della direttiva 94/57/CE, le amministrazioni marittime degli Stati membri hanno l'obbligo - nell'ambito del processo di ispezione e certificazione delle loro navi - di agire conformemente alle disposizioni pertinenti dell'allegato e dell'appendice della citata Risoluzione.

Per quanto riguarda la responsabilità degli Stati di bandiera, le carenze in materia di applicazione e rispetto degli strumenti internazionali da parte di alcuni Stati membri creano distorsioni:

- di tipo economico, fra gli Stati che sorvegliano con maggiore efficacia le navi ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'uso della loro bandiera e quelli che procedono invece con minore serietà. Il livello di osservanza si ripercuote sul costo della manutenzione della nave;
- in ambito sociale: il mancato rispetto degli obblighi internazionali da parte degli Stati di bandiera influisce sull'impiego di equipaggi meno qualificati e, di conseguenza, meno costosi e rappresenta un *dumping* sociale considerevole che priva di posti di lavoro il personale qualificato. Inoltre, rende sempre meno attraenti le carriere marittime in un momento in cui il diritto comunitario della sicurezza marittima impone la messa in atto di sistemi di gestione della sicurezza a bordo da parte di personale qualificato e il riconoscimento delle qualifiche della gente di mare nonché il controllo dei certificati (direttiva 2001/25/CE);
- infine, le questioni economiche e sociali hanno un effetto diretto sulla protezione dell'ambiente in quanto l'uso di navi non conformi, armate con equipaggi non adeguatamente qualificati, aumenta il rischio di incidenti marittimi, perdite di vite umane e danni all'ambiente e fa crescere il costo delle riparazioni che ne derivano.

- **Disposizioni in vigore nel settore della proposta**

All'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 94/57/CE, in cui è richiesta l'applicazione della risoluzione in oggetto, è inserito un riferimento esplicito alla risoluzione A. 847(20) dell'IMO.

- **Coerenza con le altre politiche e con gli obiettivi dell'Unione**

La proposta, che rappresenta l'anello mancante rispetto agli altri strumenti legislativi in materia di sicurezza marittima, si inserisce nell'ambito della volontà espressa dagli Stati membri di attuare un sistema di controllo comunitario degli obblighi derivanti dagli strumenti internazionali ai quali partecipano, in particolare recependo nel diritto comunitario il codice sull'applicazione delle responsabilità degli Stati di bandiera e lo schema di audit. Tutti questi elementi contribuiscono a consolidare la posizione dell'Unione europea sulla scena internazionale.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E ANALISI D'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione utilizzati, principali settori interessati e profilo generale dei soggetti coinvolti

Nel maggio del 2004 e nel febbraio del 2005 la Commissione ha consultato i rappresentanti degli Stati membri e dell'industria marittima in relazione a una serie di documenti di lavoro dei propri servizi contenenti domande dettagliate sui progetti in cantiere. La Commissione ha chiesto ai partecipanti consultati di trasmettere per iscritto i loro commenti dettagliati.

Quanto all'industria marittima, i settori consultati rappresentano gli interessi di armatori, caricatori, società petrolifere, autorità portuali, società di classificazione, assicuratori, costruttori di navi, piloti e rappresentanti della gente di mare. Si tratta in genere di associazioni professionali europee e talvolta internazionali.

Secondo gli Stati membri il rispetto delle norme in materia di obblighi degli Stati di bandiera genera costi diretti (controllori qualificati, attuazione di sistemi amministrativi, addetti agli audit qualificati) e indiretti (alcuni Stati delegano i controlli e la certificazione alle società di classificazione) a carico dei bilanci pubblici. Tuttavia, gli Stati membri che hanno già attuato queste norme concordano nell'affermare che i costi degli investimenti sono ampiamente compensati dalla razionalizzazione delle loro attività e, con il tempo, da economie di scala.

Sulla base delle consultazioni svolte e di diversi studi, la Commissione è giunta alla conclusione che è opportuno introdurre, mediante una direttiva destinata appunto agli Stati di bandiera, il codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO.

I dettagli riguardanti le opzioni previste e la scelta dell'atto figurano nello studio d'impatto (SEC(2005) 1497), che ha confermato l'opportunità della regolamentazione proposta.

Sintesi delle risposte ricevute e del modo in cui sono state prese in considerazione

I rappresentanti dell'industria hanno accolto con favore l'iniziativa della Commissione, raccomandando tuttavia una certa prudenza nei confronti di un'iniziativa che darebbe sostegno soltanto alle bandiere degli Stati membri dell'Unione europea. Inoltre, l'industria ha chiesto alla Commissione di recepire il più fedelmente possibile i lavori dell'IMO in materia.

Queste domande generali o specifiche sono state prese nella dovuta considerazione. I testi dell'IMO sono quindi allegati alla proposta di direttiva e la Commissione ha proposto di rendere obbligatorie per gli Stati membri determinate disposizioni in essi contenute. Inoltre, sono stati decisi incentivi per le navi registrate sotto una bandiera europea, che dovrebbero tradursi ulteriormente in un alleggerimento dei controlli da parte dello Stato di approdo per le bandiere europee che rispettano gli obblighi previsti. Con riserva della conclusione di accordi con gli Stati membri, gli Stati terzi potranno beneficiare degli stessi vantaggi a condizione che raggiungano gli stessi livelli di

qualità. Infine, previa richiesta specifica, la Commissione assisterà gli Stati membri che saranno sottoposti a audit (preparazione e svolgimento dell'audit).

- **Conseguimento e utilizzo delle competenze specifiche**

Settori scientifici / specifici interessati

La sicurezza marittima, la protezione della vita umana e la protezione dell'ambiente.

Metodologia utilizzata

La metodologia utilizzata è quella seguita dall'Organizzazione marittima internazionale mediante le autovalutazioni delle prestazioni degli Stati di bandiera. Gli Stati membri hanno accettato che le autovalutazioni relative alle loro bandiere siano oggetto di criteri integrativi e siano sottoposte a un'analisi più approfondita a livello europeo.

Principali organizzazioni/esperti consultati

È stata richiesta la consulenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

È stata citata l'esistenza di rischi potenzialmente gravi e dalle conseguenze irreversibili. Il consenso circa l'esistenza di tali rischi è unanime.

I pareri ricevuti figurano nel rapporto del comitato MARE del Parlamento europeo, che può essere consultato all'indirizzo web seguente:

http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm

Mezzi usati per mettere a disposizione del pubblico i risultati delle consultazioni degli esperti

Il sito Internet dell'Agenzia: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>.

- **Analisi d'impatto**

Sono state prese in considerazione due possibilità: l'azione individuale degli Stati membri e una proposta di direttiva sui requisiti di conformità degli Stati di bandiera.

Quanto alla prima possibilità, l'analisi degli effetti economici, sociali e ambientali ha portato alla conclusione che l'iniziativa individuale degli Stati membri, rigorosa o disorganica che sia (e a maggior ragione la mancanza di azione) non può concorrere a realizzare gli obiettivi in tutta la Comunità e non possiederà il valore aggiunto di un'azione comunitaria per l'applicazione omogenea nell'Unione della normativa internazionale emanata dall'IMO. Un'azione individuale rischia inoltre di introdurre livelli di sicurezza e di protezione diversi fra gli Stati di bandiera, come pure il rischio di distorsioni sul piano economico.

Quanto alla seconda possibilità, l'analisi è giunta alla conclusione che l'incorporazione del codice dell'IMO nel diritto comunitario non comporta nuovi obblighi per gli Stati

membri, a condizione che le amministrazioni marittime rispettino gli impegni sottoscritti in virtù delle convenzioni internazionali. Questa iniziativa non dovrebbe quindi tradursi in oneri di bilancio supplementari, mentre porterà notevoli benefici alla sicurezza marittima e quindi all'ambiente, nonché alle condizioni sociali della gente di mare.

La Commissione ha svolto un'analisi d'impatto nell'ambito del programma legislativo e di lavoro della Commissione, la cui relazione può essere consultata sul sito Internet della Commissione

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

Si propone di rafforzare la sicurezza dei mari, la protezione della gente di mare e l'ambiente responsabilizzando maggiormente gli Stati di bandiera rispetto agli obblighi che hanno sottoscritto a livello internazionale. Tale responsabilità deve essere esercitata prima e dopo il rilascio della bandiera.

Più concretamente, si tratta di rendere obbligatorie le disposizioni del codice per l'applicazione degli strumenti obbligatori dell'IMO relativi agli Stati di bandiera e di introdurre uno schema di audit degli Stati di bandiera.

- **Base giuridica**

La proposta si fonda sull'articolo 80, paragrafo 2, del trattato e sull'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 94/57/CE.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non riguarda un settore di esclusiva competenza della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente realizzati dall'azione degli Stati membri per le ragioni seguenti.

Il rilascio della bandiera resta una prerogativa degli Stati, ma le condizioni per l'autorizzazione e il mantenimento della bandiera sono determinate dalle convenzioni internazionali ratificate dagli Stati membri. L'applicazione armonizzata delle norme di autorizzazione e mantenimento della bandiera è di competenza comunitaria in quanto non esiste un sistema di controllo internazionale.

L'azione di un solo Stato membro non è sufficiente per conseguire gli obiettivi auspicati in quanto il trasporto marittimo è per sua stessa natura internazionale e gli obblighi imposti dagli strumenti internazionali – e che contribuiscono a lottare contro le bandiere di comodo – sarebbero vanificati se gli Stati membri agissero individualmente.

Le azioni individuali degli Stati membri sarebbero in conflitto con la direttiva 94/57/CE che prevede la concreta attuazione a livello comunitario della risoluzione A 847 (20) dell'IMO, che serve da base per la proposta in oggetto.

Gli obiettivi della proposta possono essere realizzati meglio da un'azione della Comunità per i motivi seguenti.

In occasione dell'esame delle autovalutazioni degli Stati membri (*Self Assessment Form*) relative alla messa in opera degli obblighi internazionali derivanti dalle convenzioni delle quali gli Stati membri sono parti, sono emersi fra i vari Stati membri comportamenti e prassi disomogenei che incidono sulla sicurezza della navigazione. Tali disparità riguardano in particolare i controlli sulle società di classificazione, il trattamento degli incidenti, la struttura delle amministrazioni marittime e l'introduzione di un sistema di qualità. Per questo motivo è necessario che l'Unione europea intervenga sul terreno delle metodologie e delle pratiche.

La proposta di direttiva incoraggia gli Stati membri a ratificare le convenzioni internazionali, obiettivo che può essere realizzato con maggiore efficacia dagli Stati membri che dalla Comunità in quanto quest'ultima non dispone di una competenza esclusiva nei settori oggetto della disciplina convenzionale. La proposta prevede la messa in atto di un sistema di qualità da parte delle amministrazioni marittime nazionali con la determinazione di obiettivi di qualità e permette agli Stati membri di scegliere a tal fine la norma ISO 9001:2000 o norme equivalenti. Soltanto gli Stati membri sono in grado di attuare questi sistemi in funzione delle norme più adatte alle rispettive amministrazioni marittime a condizione che gli obiettivi fissati siano conseguiti.

La proposta prevede inoltre l'audit delle bandiere degli Stati membri e lascia agli Stati membri la facoltà di scegliere la data dell'audit e di decidere se chiedere l'assistenza della Commissione.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni seguenti.

Gli Stati membri si sono impegnati a mettere in atto le disposizioni dell'IMO riguardanti le responsabilità degli Stati di bandiera e sottoporsi le loro bandiere ad audit da parte dell'IMO. La risposta della Commissione è quindi proporzionata all'attesa degli Stati membri.

Inoltre, non è previsto che l'attuazione della direttiva generi costi supplementari per gli Stati membri, poiché si tratta di razionalizzare le spese delle amministrazioni marittime. Il ricorso a strumenti contemplati dal trattato costituisce una garanzia di qualità e armonizzazione dell'applicazione degli obblighi che incombono agli Stati di bandiera in quanto membri dell'Unione europea.

- **Scelta degli strumenti**

Strumenti proposti: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero adatti per le ragioni seguenti.

La necessità di recepire nel diritto comunitario gli obblighi dell'IMO è motivata da due considerazioni: da un lato l'assenza di meccanismi di controllo e di sanzione nel diritto marittimo internazionale e, dall'altro, le notevoli disparità constatate fra le bandiere europee in relazione ai livelli di qualità.

In virtù degli obblighi derivanti dalle convenzioni dell'IMO delle quali sono parti contraenti, tutti gli Stati membri hanno recepito o si presume abbiano recepito nella propria legislazione le norme oggetto del Codice per l'applicazione degli strumenti obbligatori dell'IMO. Una direttiva è necessaria in quanto la Commissione propone agli Stati membri di ratificare, laddove occorra, le convenzioni contemplate dal Codice e di introdurre un sistema di controllo della qualità.

Altri strumenti non sarebbero adatti. La semplice cooperazione fra gli Stati membri sarebbe insufficiente. Questi ultimi hanno già ratificato le convenzioni oggetto del Codice in relazione alla messa in atto degli strumenti obbligatori dell'IMO. Si tratta in altri termini di compiere un salto di qualità verso l'armonizzazione e il controllo dell'attuazione di questi strumenti internazionali obbligatori. In particolare, non esiste uno strumento a livello internazionale, e soprattutto presso l'Organizzazione marittima internazionale, che assicuri l'applicazione delle convenzioni internazionali e imponga sanzioni in caso di inadempienza.

La Commissione tiene a sottolineare che gli Stati membri la cui legislazione nazionale assicura l'applicazione effettiva degli obblighi derivanti dalle convenzioni in quanto Stati di bandiera non dovranno adottare una nuova legislazione. Con riferimento agli obblighi imposti dall'articolo 19 della direttiva, questi Stati potranno quindi limitarsi a informare la Commissione circa la legislazione esistente, trasmettendole copia della stessa.

4) INCIDENZA FINANZIARIA

La proposta non incide sul bilancio della Comunità.

5) INFORMAZIONI INTEGRATIVE

- **Simulazione, fase pilota e periodo transitorio**

La proposta prevede o prevedrà un periodo transitorio.

- **Riesame / revisione / termine di efficacia**

La proposta prevede una clausola di revisione.

- **Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a trasmettere alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali che recepiscono la direttiva così come una tavola di concordanza fra le disposizioni in oggetto e la presente direttiva.

- **Spazio economico europeo**

Il presente progetto di atto riguarda un settore disciplinato dall'accordo SEE. Pertanto è opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

- **Illustrazione dettagliata della proposta, per capitolo o per articolo**

L'articolo 1 definisce gli obiettivi: assicurarsi che la normativa degli Stati membri sia conforme alle convenzioni dell'IMO, rafforzare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento delle navi che battono bandiera degli Stati membri.

L'articolo 2 fornisce un elenco delle definizioni dei termini, dei concetti e dei riferimenti utilizzati nella proposta di direttiva.

L'articolo 3 intende assicurare la messa in atto del quadro internazionale che disciplina gli obblighi degli Stati di bandiera disposti dalle convenzioni dell'IMO e invita gli Stati membri a diventare parti di tali convenzioni.

L'articolo 4 ribadisce l'obbligo per le amministrazioni dello Stato di bandiera di disporre di un'amministrazione dotata di risorse e procedure adeguate.

L'articolo 5 precisa, conformemente agli orientamenti dell'IMO in materia, gli obblighi e le procedure da seguire prima e durante l'immatricolazione di una nave battente bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea.

L'articolo 6 riproduce le disposizioni obbligatorie del Codice per assicurare l'armonizzazione delle ispezioni e della certificazione delle navi fondata sulle regole pertinenti dell'IMO.

L'articolo 7 chiarisce gli obblighi degli Stati di bandiera relativi al controllo efficace e permanente degli organismi riconosciuti ai quali hanno delegato compiti statuari in materia di ispezione e certificazione delle navi.

L'articolo 8 definisce gli obblighi degli Stati nei confronti del personale addetto alla gestione dei lavori connessi alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento, come pure le relazioni fra i membri del personale.

L'articolo 9 introduce l'obbligo di svolgere un'inchiesta a seguito di un incidente in mare o di un caso di inquinamento.

L'articolo 10 impone agli Stati membri di dotare le loro navi di personale adeguato e di qualità e rende obbligatoria la risoluzione A.890 (21) dell'IMO sui principi da osservare per determinare la dotazione di sicurezza.

L'articolo 11 individua un certo numero di misure di accompagnamento.

L'articolo 12 impone agli Stati membri di valutare ed esaminare ogni anno le prestazioni della loro bandiera.

L'articolo 13 intende introdurre un audit indipendente dell'amministrazione dello Stato di bandiera e riconosce lo schema di audit sviluppato dall'IMO.

L'articolo 14 impone agli Stati membri di sottoporre la propria amministrazione marittima a una certificazione ISO per ottenere un marchio di qualità.

L'articolo 15 raccomanda la possibilità di concludere accordi di cooperazione con Stati terzi.

L'articolo 16 prevede la notifica alla Commissione dei dati essenziali per valutare l'applicazione della direttiva ed elaborare una relazione.

L'articolo 17 introduce la possibilità per la Commissione di modificare la direttiva alla luce delle decisioni adottate dall'IMO e dall'OIT.

L'articolo 18 affida al COSS i compiti di esecuzione di cui in diversi articoli della direttiva.

Gli articoli 19 e 20 fissano i termini per il recepimento e l'entrata in vigore delle disposizioni della direttiva.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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 che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza dei trasporti marittimi comunitari, dei cittadini che li utilizzano e la protezione dell'ambiente devono essere garantiti in via permanente.
- (2) Con riferimento al trasporto marittimo internazionale, l'adozione di un certo numero di convenzioni, di cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è depositaria, ha consentito di istituire un vasto quadro di regole che migliorano la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento causato dalle navi.
- (3) A norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO, rientra fra le responsabilità degli Stati che sono parti di questi strumenti, adottare norme legislative e regolamentari e provvedere a tutte le altre misure necessarie per dare piena e completa attuazione a detti strumenti affinché, dal punto di vista della sicurezza della vita in mare e della protezione dell'ambiente marino, le navi siano idonee al servizio cui sono destinate e equipaggiate con personale marittimo competente.
- (4) Occorre prendere nella dovuta considerazione gli sforzi compiuti dall'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) per consolidare il complesso degli strumenti relativi al lavoro marittimo in un unico strumento. Tale strumento disciplinerà anche gli obblighi

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

connessi allo Stato di bandiera che saranno successivamente integrati nella presente direttiva.

- (5) Per assicurare l'effettiva applicazione delle convenzioni IMO nell'Unione europea, visto che tutti gli Stati membri devono essere parti di dette convenzioni e sono tenuti ad adempiere gli obblighi in esse stabiliti riguardo alle navi che battono la loro bandiera, le disposizioni obbligatorie di dette convenzioni devono essere recepite nella legislazione comunitaria.
- (6) Dette disposizioni obbligatorie devono essere attuate congiuntamente alla normativa comunitaria riguardante la sicurezza delle navi, il personale di bordo, i passeggeri e il carico, la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, nonché l'orario di lavoro della gente di mare.
- (7) Alcuni Stati membri che non hanno ancora completato la procedura necessaria per diventare parti contraenti di alcune convenzioni IMO, come la convenzione SOLAS del 1988 e i protocolli relativi al bordo libero, gli allegati IV e VI della convenzione MARPOL, e di convenzioni specifiche IMO cui la legislazione comunitaria fa esplicito riferimento, devono essere sollecitati a portare a conclusione le relative procedure.
- (8) A norma della [direttiva .../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime⁵], gli Stati membri sono tenuti a operare secondo le pertinenti disposizioni dell'allegato e dell'appendice alla risoluzione IMO A.847(20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO affinché le loro amministrazioni competenti possano assicurare l'osservanza delle norme delle convenzioni internazionali, con particolare riguardo alle ispezioni e al controllo delle navi e al rilascio dei certificati prescritti, nonché dei certificati di esenzione.
- (9) La risoluzione IMO A.847 (20) è stata revocata dalla risoluzione IMO A.973 (24) sul codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori IMO, contenente le disposizioni obbligatorie la cui esecuzione incombe agli Stati di bandiera.
- (10) Gli Stati membri sono tenuti a ottemperare effettivamente e coerentemente ai loro obblighi di Stati di bandiera in conformità con le convenzioni IMO e tenendo conto della risoluzione IMO A.973(24).
- (11) Le convenzioni IMO riconoscono agli Stati di bandiera il diritto di dispensare le navi dall'osservanza delle norme di base in materia di Stati di bandiera fissate dalle convenzioni IMO e il diritto di applicare disposizioni equivalenti, affidando altresì alla discrezione delle amministrazioni il compito di stabilire numerose prescrizioni. Se tale facoltà fosse lasciata alla totale ed esclusiva discrezione delle singole amministrazioni, gli Stati membri potrebbero conseguire livelli diversi di sicurezza, falsando in tal modo la concorrenza fra gli Stati di bandiera.

⁵ GUL [...] del [...], pag. [...].

- (12) All'articolo 12 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri⁶ la Comunità si è impegnata a stabilire interpretazioni armonizzate delle norme di sicurezza tecnica in relazione alle navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali. È opportuno seguire la stessa impostazione, ove necessario e fatta salva l'adozione di interpretazioni armonizzate da parte dell'IMO, per disposizioni simili riguardanti altri tipi di navi disciplinati dalle convenzioni IMO.
- (13) Per l'attuazione dei loro obblighi di Stato di bandiera, commisurate alle dimensioni e alla natura della loro flotta e basate sulle pertinenti prescrizioni dell'IMO, le amministrazioni marittime degli Stati membri devono avere la possibilità di disporre di risorse idonee.
- (14) È necessario stabilire requisiti minimi relativi alle risorse, in base all'esperienza pratica degli Stati membri.
- (15) L'attuazione obbligatoria delle procedure raccomandate dall'IMO nelle circolari MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 del 20 dicembre 2004 sul "Trasferimento delle navi fra Stati" deve rafforzare le disposizioni relative al cambiamento di bandiera di cui alle convenzioni IMO e alla legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e migliorare la trasparenza dei rapporti fra gli Stati di bandiera, a tutto vantaggio della sicurezza marittima.
- (16) Gli Stati membri devono applicare alle navi battenti la loro bandiera regole armonizzate per la certificazione e l'ispezione, da parte dello Stato di bandiera, previste dalle procedure e dagli orientamenti pertinenti allegati alla risoluzione A.948(23) dell'assemblea dell'IMO che adotta gli orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di ispezione e certificazione.
- (17) Un monitoraggio degli organismi riconosciuti che adempiono gli obblighi dello Stato di bandiera per conto degli Stati membri, che sia rigoroso, approfondito e adeguato alle dimensioni e alla natura della flotta degli Stati membri, deve migliorare la qualità globale delle prestazioni delle navi battenti bandiera degli Stati membri.
- (18) Il possesso di requisiti minimi da parte degli ispettori dello Stato di bandiera deve assicurare la parità delle condizioni di concorrenza fra le amministrazioni marittime e concorrere a migliorare la qualità delle prestazioni delle navi battenti bandiera degli Stati membri.
- (19) Gli Stati membri, in qualità di Stati di bandiera, hanno l'obbligo di svolgere inchieste sui sinistri e gli incidenti in cui sono coinvolte le loro navi.
- (20) La direttiva (.../.../CE) stabilisce regole specifiche che gli Stati membri devono osservare quando svolgono inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.
- (21) L'attuazione obbligatoria dei principi dell'IMO sulla composizione dell'equipaggio a garanzia della sicurezza dovrebbe concorrere a migliorare la qualità dei risultati ottenuti dalle navi battenti bandiera degli Stati membri.

⁶ GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/75/CE (GU L 190 del 30.7.2003, pag. 6).

- (22) La predisposizione di una banca dati che fornisca informazioni essenziali sulle navi battenti la bandiera di uno Stato membro e sulle navi che sono state cancellate dal registro di uno Stato membro, deve migliorare la trasparenza delle prestazioni di una flotta di qualità elevata e contribuire a monitorare meglio il rispetto degli obblighi che incombono allo Stato di bandiera, nonché ad assicurare parità di condizioni di concorrenza fra le amministrazioni marittime di qualità.
- (23) La valutazione e la revisione dei risultati ottenuti dagli Stati di bandiera e, ove necessario, una serie di misure correttive devono assicurare che tutti gli Stati membri siano inclusi nella “lista bianca” del protocollo di Parigi (Paris memorandum of Understanding) sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.
- (24) Gli Stati membri si sono impegnati a dimostrare la propria conformità agli strumenti IMO obbligatori, come da risoluzione A 974 (24) sul quadro e le procedure del sistema di audit volontario degli Stati membri dell’IMO, adottata dall’assemblea IMO dell’1 dicembre 2005.
- (25) Il sistema di audit volontario degli Stati membri dell’IMO segue l’approccio classico in materia di gestione della qualità, che comprende principi, criteri, settori, processi e procedure di audit idonei a essere usati per determinare in quale misura gli Stati membri attuano e impongono il rispetto degli obblighi e delle responsabilità degli Stati di bandiera competenti nelle convenzioni IMO obbligatorie di cui sono parti. Questo processo di audit potrebbe quindi essere introdotto nella legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima.
- (26) Anche la certificazione di qualità delle procedure amministrative conformi alle norme ISO o a norme equivalenti deve assicurare parità di condizioni di concorrenza fra le amministrazioni marittime di qualità.
- (27) Per garantire la parità delle condizioni di concorrenza fra i proprietari di navi che operano navi battenti bandiera di uno Stato membro e quelli che operano navi battenti altre bandiere, devono essere favorite sinergie fra gli Stati di bandiera che si impegnano ad attuare in modo vincolante il codice per l’attuazione degli strumenti IMO obbligatori, adottato dall’IMO con la risoluzione dell’assemblea A 973(24) dell’1 dicembre 2005, e accettano di essere sottoposti ad audit conformemente alle disposizioni della risoluzione A.974(24) adottata dall’assemblea IMO dell’1 dicembre 2005.
- (28) La Commissione deve favorire l’istituzione di un protocollo sullo Stato di bandiera per creare sinergie fra gli Stati di bandiera.
- (29) L’Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, deve fornire il supporto necessario per assicurare l’attuazione della presente direttiva.
- (30) Le misure necessarie per l’attuazione della presente direttiva devono essere adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l’esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁸.

⁷ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 724/2004, GU L 129 del 29.4.2004, pag. 1.

- (31) Poiché gli obiettivi dell'azione prevista, cioè l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica del trasporto marittimo, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della dimensione dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure secondo il principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità, di cui allo stesso articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per raggiungere detti obiettivi,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

1. La presente direttiva ha lo scopo di :
 - a) assicurare che gli Stati membri rispettino con efficacia e coerenza i loro obblighi in qualità di Stati di bandiera conformemente alle convenzioni IMO,
 - b) migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento causato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro utilizzate nella navigazione commerciale internazionale,
 - c) fornire un meccanismo per interpretare in modo armonizzato le misure stabilite dalle convenzioni IMO che sono state lasciate alla discrezione delle parti contraenti di tali convenzioni.
2. La presente direttiva si applica senza pregiudizio della normativa marittima comunitaria di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ e alla direttiva 1999/63/CE del Consiglio¹⁰.

⁸ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁹ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

¹⁰ GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33.

Articolo 2
Definizioni

1. Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:
- a) “convenzioni IMO”: le convenzioni appresso elencate e relativi protocolli e modifiche successive, nonché codici di natura obbligatoria adottati nel quadro dell’Organizzazione marittima internazionale (IMO), nella loro versione aggiornata:
 - i) la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974);
 - ii) la convenzione internazionale del 1966 sul bordo libero (LL 1966);
 - iii) la convenzione internazionale del 1969 sulla misurazione del tonnellaggio delle navi (Tonnage 69);
 - iv) la convenzione internazionale del 1973 sulla prevenzione dell’inquinamento causato da navi;
 - v) la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (STCW 1978);
 - vi) la convenzione del 1972 sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72);
 - b) “convenzioni IMO specifiche”: il protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla convenzione internazionale del 1977 di Torremolinos per la sicurezza delle navi da pesca, la convenzione internazionale del 2001 sul controllo degli impianti antinquinamento nocivi sulle navi;
 - c) “codice dello Stato di bandiera (FSC)”: le parti 1 e 2 del “codice per l’attuazione degli strumenti IMO obbligatori” adottato dall’IMO mediante risoluzione dell’assemblea A. 973 (24) dell’1 dicembre 2005, di cui all’allegato I;
 - d) “navi”: navi e imbarcazioni alle quali si applicano una o più convenzioni IMO;
 - e) “amministrazione”: le autorità marittime competenti dello Stato membro di cui la nave o l’imbarcazione ha diritto di battere la bandiera;
 - f) “ispettore qualificato dello Stato di bandiera”: un dipendente pubblico o altra persona debitamente autorizzata dall’autorità competente di uno Stato membro a svolgere controlli e ispezioni in relazione ai certificati e al rispetto dei criteri di qualifica e indipendenza di cui all’allegato II;
 - g) “organismo riconosciuto”: un organismo riconosciuto conformemente alla [direttiva .././CE (relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime)];

- h) “certificati”: i certificati obbligatori connessi alle convenzioni IMO.
2. Misure per modificare, a seguito di nuove convenzioni o disposizioni, le definizioni di cui alle lettere a), b) e c) del paragrafo 1, possono essere adottate con la procedura di cui all’articolo 18, paragrafo 2.

Articolo 3

Attuazione del quadro internazionale

1. Gli Stati membri aderiscono alle convenzioni IMO e alle convenzioni specifiche IMO. Detto obbligo riguarda esclusivamente le convenzioni nella versione vigente alla data di entrata in vigore della presente direttiva.
2. Gli Stati membri che, alla data di entrata in vigore della presente direttiva, non sono ancora parti di tutte le convenzioni IMO e delle convenzioni specifiche IMO avviano le procedure, di ratifica o di adesione a dette convenzioni, prescritte dalla rispettiva legislazione nazionale. Entro novanta giorni dall’entrata in vigore della presente direttiva gli Stati membri notificano alla Commissione la data alla quale prevedono di depositare lo strumento di ratifica o adesione a dette convenzioni presso il segretario generale dell’Organizzazione marittima internazionale.
3. All’interno delle loro amministrazioni gli Stati membri assegnano con chiarezza i compiti connessi all’introduzione e all’elaborazione di politiche destinate a far osservare gli obblighi relativi allo Stato di bandiera previsti dalle convenzioni IMO e provvedono affinché la loro amministrazione sia in grado di contribuire adeguatamente alla produzione della legislazione nazionale e a fornire assistenza per la sua attuazione e applicazione.
4. Nel trasporto marittimo internazionale, gli Stati membri applicano integralmente le disposizioni obbligatorie relative allo Stato di bandiera stabilite dalle convenzioni IMO conformemente alle condizioni e in relazione alle navi ivi menzionate, tenendo debitamente conto del codice dello stato di bandiera (CSB) di cui all’allegato I della presente direttiva.
5. Gli Stati membri migliorano in permanenza le misure adottate per attuare le convenzioni IMO. Tali miglioramenti sono apportati mediante l’applicazione rigorosa ed efficace della legislazione nazionale, secondo le modalità opportune, e il monitoraggio costante della sua osservanza.
6. Con la procedura di cui all’articolo 18, paragrafo 2, possono essere adottate misure per:
 - a) elaborare procedure armonizzate per l’applicazione di deroghe e provvedimenti equivalenti applicati conformemente alle convenzioni IMO,
 - b) stabilire interpretazioni armonizzate di questioni che le convenzioni IMO lasciano alla discrezione delle amministrazioni,
 - c) applicare interpretazioni armonizzate per le disposizioni contenute nelle convenzioni.

Articolo 4

Risorse e procedure necessarie per applicare i requisiti di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché le loro amministrazioni dispongano di risorse sufficienti, adeguate alle dimensioni e alla natura della flotta e tali da:
 - a) garantire l'osservanza delle norme dettate dalle convenzioni IMO;
 - b) garantire lo svolgimento di indagini sugli incidenti e il trattamento adeguato e tempestivo dei casi di navi con anomalie riscontrate;
 - c) garantire in relazione alle prescrizioni contenute nelle convenzioni IMO, l'elaborazione, la documentazione e la fornitura di orientamenti che soddisfino le esigenze dell'amministrazione;
 - d) includere personale qualificato in numero adeguato per attuare e far osservare la legislazione nazionale che attua le convenzioni IMO, compreso il personale che esegue indagini e ispezioni;
 - e) includere personale dello Stato di bandiera qualificato e in numero sufficiente per svolgere indagini sugli incidenti per i quali le navi aventi diritto di battere la bandiera dello Stato membro sono state sottoposte a fermo dagli Stati di approdo; e
 - f) includere personale dello Stato di bandiera qualificato e in numero sufficiente per svolgere inchieste sugli incidenti per i quali gli Stati di approdo contestino la validità di un certificato o di una convalida ovvero la competenza dei titolari di certificati o convalide rilasciati dallo Stato membro interessato.
2. Gli Stati membri provvedono alla formazione degli ispettori e dei controllori dello Stato di bandiera al controllo delle loro attività.
3. Gli Stati membri elaborano o mantengono le capacità necessarie per il riesame del progetto e delle decisioni tecniche che siano adeguate alle dimensioni e alla natura della loro flotta.
4. Le disposizioni necessarie per stabilire i requisiti minimi per l'attuazione degli obblighi di cui ai paragrafi 1 e 2 sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Articolo 5

Immatricolazione di una nave battente bandiera di uno Stato membro

1. Prima di immatricolare una nave gli Stati membri ne verificano l'identità, compreso, ove opportuno, il suo numero IMO di identificazione e altri dati in modo che la nave non batta contemporaneamente la bandiera di due o più Stati. È necessario avere la conferma che una nave precedentemente immatricolata come battente bandiera di un altro Stato sia stata cancellata dal registro dello Stato in questione o che sia stata ottenuta l'autorizzazione a trasferire la nave dal registro dello Stato in oggetto.

2. Quando immatricolano una nave nel loro registro, gli Stati membri si sforzano di assicurarsi che la nave in questione sia conforme alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. Se necessario, prendono contatti con il precedente Stato di bandiera.
3. Quando un altro Stato di bandiera richiede informazioni su una nave che ha lasciato il registro di uno Stato membro, quest'ultimo fornisce tempestivamente allo Stato richiedente i dettagli di anomalie, non conformità riscontrate con le corrispondenti date e ogni altra informazione connessa alla sicurezza.
4. I paragrafi da 1 al 3 si applicano fatto salvo l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 789/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.

Articolo 6

Garanzia di sicurezza delle navi battenti la bandiera di uno Stato membro

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare il rispetto delle regole e delle norme internazionali da parte delle navi autorizzate a battere la loro bandiera. In particolare, sono previste le seguenti misure:
 - a) proibire alle navi autorizzate a battere la loro bandiera di salpare finché non possono prendere il largo rispettando le prescrizioni delle regole e delle norme internazionali;
 - b) provvedere all'ispezione periodica delle navi autorizzate a battere la loro bandiera per verificare che le reali condizioni della nave e dell'equipaggio siano conformi ai certificati che trasporta;
 - c) provvedere affinché, durante l'ispezione periodica di cui al punto (2), l'ispettore controlli che la gente di mare assegnata alle navi conosca i propri compiti e l'organizzazione, gli impianti, le attrezzature e le procedure della nave;
 - d) provvedere affinché gli effettivi della nave, nel complesso, possano coordinare efficacemente le loro attività in una situazione di emergenza e svolgere le funzioni vitali per la sicurezza, la prevenzione o l'attenuazione dell'inquinamento;
 - e) prevedere nelle leggi e nei regolamenti nazionali sanzioni adeguatamente severe per scoraggiare la violazione delle regole e delle norme internazionali da parte delle navi che battono la loro bandiera;
 - f) promuovere, previa inchiesta, azioni giudiziarie contro le navi autorizzate a battere la loro bandiera che hanno violato regole e norme internazionali, indipendentemente dal luogo in cui la violazione si sia verificata;

¹¹ GU L 138 del 30.4.2004, pag. 19.

- g) prevedere nelle leggi e nei regolamenti nazionali sanzioni adeguatamente severe per scoraggiare la violazione delle regole e delle norme internazionali da parte di persone alle quali sono stati rilasciati certificati o convalide sotto la loro autorità; e
 - h) promuovere, previa inchiesta, azioni giudiziarie contro i titolari di certificati o convalide che hanno violato le regole e le norme internazionali, indipendentemente dal luogo in cui la violazione si è verificata.
2. Gli Stati membri elaborano e attuano un adeguato programma di controllo e monitoraggio per fornire una risposta tempestiva alle anomalie e ai casi presunti di inquinamento segnalati da uno Stato di approdo o da uno Stato costiero.
 3. Gli Stati membri o gli organismi riconosciuti che agiscono per conto di questi rilasciano i certificati a una nave o li convalidano solamente dopo aver accertato che la nave soddisfa tutti i requisiti prescritti.
 4. Gli Stati membri rilasciano un certificato internazionale di competenza o una convalida a una persona solamente dopo aver accertato che questa soddisfa i requisiti prescritti.
 5. Gli Stati membri si accertano che tutte le loro navi siano state ispezionate conformemente alle procedure e agli orientamenti pertinenti previsti dal sistema armonizzato di ispezione e certificazione allegato alla risoluzione IMO A.948 (23) adottate dall'Assemblea, nella sua versione aggiornata.
 6. Gli Stati membri agiscono conformemente agli orientamenti di cui all'allegato III quando le navi battenti la loro bandiera sono sottoposte a fermo dagli Stati di approdo.
 7. Per migliorare gli orientamenti alla luce dell'esperienza maturata nell'attuazione delle disposizioni in vigore, l'allegato III può essere modificato secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Articolo 7

Delega di poteri per l'esecuzione di compiti obbligatori

1. Fatta salva la [direttiva 94/57/CE o la direttiva .././CE (relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime)], gli Stati membri che si avvalgono di organismi riconosciuti per la certificazione delle loro navi creano o mantengono la capacità necessaria, commisurata alle dimensioni e alla natura della loro flotta, per monitorare in permanenza il processo di ispezione e certificazione degli organismi riconosciuti che operano per conto delle loro amministrazioni.

Provvedono a stabilire un collegamento Internet diretto a fini di comunicazione fra l'amministrazione e gli organismi riconosciuti e provvedono affinché il personale adibito al monitoraggio degli organismi riconosciuti abbia una buona conoscenza delle norme applicate da questi ultimi e dallo Stato di bandiera e sia idoneo a svolgere un controllo efficace sugli organismi riconosciuti.

2. Gli Stati membri ai quali si applica il paragrafo 1 provvedono a sottoporre ogni nave battente la loro bandiera a un'ispezione supplementare a intervalli non superiori a 12 mesi, per garantire che rispetti le convenzioni IMO e i requisiti nazionali.
3. L'ispezione supplementare di cui al paragrafo 2 non è obbligatoria per le navi che:
 - a) sono immatricolate nel registro dello Stato membro da almeno due anni,
 - b) sono state ispezionate almeno una volta negli ultimi 12 mesi conformemente alla direttiva 95/21/CE¹² o alla [Direttiva .../.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio (sul controllo dello Stato di approdo)]¹³, e
 - c) negli ultimi 12 mesi non sono state fermate in forza delle disposizioni della direttiva 95/21/CE o della [Direttiva .../.../CE (sul controllo dello Stato di approdo)].
4. Dopo l'entrata in vigore delle dettagliate misure in materia di ispezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2 della [direttiva .../.../CE relativa al controllo dello Stato di approdo], l'ispezione supplementare di cui al paragrafo 2 del presente articolo non sarà richiesta per le navi classificate come navi a basso rischio a norma di detta direttiva, in esito all'ispezione più recente.
5. Inoltre, gli Stati membri ai quali si applica il paragrafo 1:
 - a) comunicano agli organismi riconosciuti istruzioni specifiche che indichino dettagliatamente le misure da adottare se una nave è giudicata non idonea a prendere il mare senza danno per la nave stessa e le persone a bordo ovvero se si ritiene che essa rappresenti una minaccia eccessiva per l'ambiente marino; e,
 - b) forniscono al loro organismo riconosciuto tutti gli strumenti adeguati del diritto nazionale, comprese le relative interpretazioni, che attuano le disposizioni delle convenzioni o specificano se le norme dell'amministrazione prescrivono, sotto qualsivoglia aspetto, requisiti più severi di quelli delle convenzioni.
6. Le disposizioni necessarie per stabilire le procedure e gli orientamenti per le ispezioni supplementari e i requisiti minimi prescritti per gli ispettori e i controllori sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Articolo 8

Ispettori dello Stato di bandiera

1. Gli Stati membri definiscono e documentano le responsabilità e i poteri di tutto il personale dello Stato di bandiera che gestisce, esegue e verifica le attività connesse alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento, nonché le relazioni fra i membri del personale.

¹² GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1.

¹³ GU L [...] del [...], pag. [...].

2. Gli Stati membri provvedono affinché il personale responsabile delle ispezioni o incaricato di eseguirle, comprese le ispezioni supplementari e gli audit su navi e società, possieda i requisiti minimi fissati all'allegato II.
3. Gli Stati membri provvedono affinché il personale, diverso da quello di cui al paragrafo 2, che fornisce assistenza nell'esecuzione degli obblighi dello Stato di bandiera, disponga dell'istruzione e formazione nonché della supervisione necessarie per i compiti che è autorizzato a svolgere.
4. Gli Stati membri assicurano l'attuazione di un sistema documentato per la qualifica del personale e il continuo aggiornamento delle loro conoscenze, in relazione ai compiti che essi sono autorizzati a svolgere.
5. Lo Stato di bandiera rilascia un documento di identificazione a tutti gli ispettori che svolgono compiti per conto dell'amministrazione nazionale a bordo delle navi.
6. Con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2 possono essere adottate disposizioni per stabilire requisiti minimi per la qualifica del personale di cui al paragrafo 3.

Articolo 9

Inchieste dello Stato di bandiera

Fermo restando le responsabilità di cui al codice per le inchieste sui sinistri e incidenti in mare, adottato dall'IMO con la risoluzione A. 849(20), allegato alla risoluzione A. 884(21) dell'assemblea dell'IMO, nella sua versione aggiornata, gli Stati membri svolgono un'inchiesta a seguito di un incidente in mare o di un caso di inquinamento in cui è coinvolta una nave battente la loro bandiera. Tali inchieste sono svolte da ispettori adeguatamente qualificati, competenti nei settori relativi all'incidente. A tal fine gli Stati membri mettono a disposizione ispettori qualificati, indipendentemente dal luogo in cui si è verificato l'incidente.

Articolo 10

Composizione degli equipaggi per garantire la sicurezza

Gli Stati membri si assicurano che le navi battenti la loro bandiera siano armate con un equipaggio adeguato dal punto di vista della sicurezza della vita in mare e che osservino i principi della composizione dell'equipaggio per garantire la sicurezza stabiliti dalla risoluzione A.890 (21) sui principi della composizione degli equipaggi ai fini della sicurezza adottata dall'assemblea dell'IMO, nella sua versione aggiornata, tenendo conto degli orientamenti pertinenti allegati alla risoluzione.

Articolo 11

Misure di accompagnamento

1. Gli Stati membri elaborano o mantengono una banca dati per la flotta delle loro navi, che registra i principali dati tecnici di ogni nave e le informazioni di cui al paragrafo 2, oppure si assicurano l'accesso diretto a una banca dati che fornisca

informazioni simili. Gli Stati membri garantiscono alla Commissione il diritto di estrarre e scambiare informazioni dalla banca dati.

2. La banca dati contiene le seguenti informazioni:
 - a) estremi di riconoscimento della nave (nome, numero IMO, ecc.);
 - b) date delle ispezioni, comprese eventualmente quelle aggiuntive e supplementari, e date degli audit;
 - c) identificazione degli organismi riconosciuti che partecipano alla certificazione e alla classificazione della nave;
 - d) identificazione dell'organismo che ha ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e date delle ispezioni;
 - e) risultato delle ispezioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo (anomalie: sì o no, fermi: sì o no);
 - f) informazioni sui sinistri;
 - g) informazioni sulle violazioni della convenzione MARPOL e della direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 settembre 2005 sull'inquinamento causato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni¹⁴;
 - h) identificazione delle navi che hanno cessato di essere iscritte nel registro negli ultimi 12 mesi.
3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 possono essere modificate, per tenere conto degli sviluppi relativi a nuove banche dati, con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Formati armonizzati per la comunicazione dei dati possono essere stabiliti con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Articolo 12

Valutazione e riesame dei risultati degli Stati di bandiera

1. Gli Stati membri valutano ogni anno i risultati ottenuti nell'applicazione delle disposizioni della presente direttiva.
2. Le misure necessarie per valutare i risultati degli Stati di bandiera comprendono, senza che l'elenco seguente sia esaustivo, le percentuali di fermo delle navi nell'ambito dei controlli da parte dello Stato di approdo, i risultati delle ispezioni dello Stato di bandiera, le statistiche sui sinistri, i processi di comunicazione e informazione, le statistiche sulle perdite annue (escluse le perdite totali) e altri

¹⁴ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

indicatori ritenuti idonei, per determinare se l'equipaggio, le risorse e le procedure amministrative sono adatte a soddisfare gli obblighi dello Stato di bandiera.

3. Con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2 sono adottate disposizioni per stabilire una metodologia comune di valutazione dei risultati dello Stato di bandiera.
4. Gli Stati membri che al 1° luglio dell'anno civile compaiono sulla lista nera o grigia pubblicata nella relazione annuale prevista dal Protocollo di intesa di Parigi in relazione al controllo da parte dello Stato di approdo, trasmettono alla Commissione, entro il 1° settembre, una relazione dettagliata sulle loro carenze in qualità di Stato di bandiera. La relazione individua e analizza le ragioni principali delle carenze riscontrate e identifica le categorie di navi a cui tali risultati sono ascrivibili. La relazione comprende un piano di azioni correttive, comprensivo, ove opportuno, di ispezioni supplementari, da attuare non appena possibile.

Articolo 13

Procedura di audit dello Stato di bandiera

1. Gli Stati membri provvedono affinché entro tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva e, successivamente, a intervalli regolari venga effettuato un audit indipendente della loro conformità alla direttiva.
2. L'ambito e le procedure per l'audit di cui al paragrafo 1 sono stabiliti con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Tuttavia, gli audit svolti conformemente alle disposizioni della risoluzione A.974 (24) adottata dall'assemblea IMO dell'1 dicembre 2005 sono accettati come rispondenti all'audit di cui al paragrafo 1, se le condizioni stabilite al paragrafo 3 sono state rispettate. L'accettazione non pregiudica lo svolgimento di eventuali ispezioni aggiuntive svolte dalla Commissione, o su suo incarico, allo scopo di controllare la conformità con la legislazione marittima comunitaria.

3. Lo Stato membro sottoposto ad audit provvede affinché:
 - a) l'audit comprenda anche la conformità con le disposizioni della presente direttiva,
 - b) la Commissione partecipi in qualità di osservatore alla procedura di audit dell'IMO,
 - c) la relazione e le informazioni sul seguito dato all'audit siano messe a disposizione della Commissione.
4. Con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2:
 - a) è fissato un calendario per lo svolgimento degli audit di cui al paragrafo 1,
 - b) sono definite le condizioni per la pubblicità da dare ai risultati dell'audit.
5. Se necessario, la Comunità elabora raccomandazioni per misure e proposte finalizzate a migliorare l'efficacia del sistema di audit dell'IMO di cui al paragrafo 2.

Articolo 14
Certificazione della qualità

1. Gli Stati membri elaborano, attuano e mantengono un sistema di gestione della qualità per la loro amministrazione. Il sistema è certificato conformemente alla norma ISO 9001:2000, o a una norma equivalente che copra almeno tutti gli aspetti della norma ISO 9001:2000, ed è sottoposto ad audit conformemente agli orientamenti della norma ISO 19011:2002 o di una norma equivalente che copra almeno tutti gli aspetti della norma ISO 19011:2002. È necessario garantire la conformità con la direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ in relazione alle norme equivalenti summenzionate.
2. Il sistema di gestione della qualità è introdotto entro tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.
3. Il sistema di gestione della qualità è certificato entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.
4. I riferimenti alle norme ISO di cui al paragrafo 1 possono essere aggiornati con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Articolo 15
Accordi di cooperazione

Entro la fine del [2007] la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla possibilità di istituire un protocollo di intesa in relazione agli obblighi in tema di controlli da parte dello Stato di bandiera, con l'obiettivo di assicurare parità di condizioni di concorrenza fra gli Stati di bandiera che si sono impegnati ad attuare in modo vincolante il codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO, adottato dall'IMO mediante risoluzione dell'assemblea A.973 (24) dell'1 dicembre 2005, e che hanno accettato di essere sottoposti ad audit conformemente alle disposizioni della risoluzione dell'assemblea A.974 (24) dell'1 dicembre 2005.

Articolo 16
Comunicazione delle informazioni e relazioni

1. Ogni Stato membro trasmette all'IMO le informazioni richieste dalle disposizioni delle convenzioni IMO.
2. Ogni anno gli Stati membri informano la Commissione circa:
 - a) il numero di ispezioni e audit svolti in qualità di Stati di bandiera,
 - b) le risorse assegnate per i compiti di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2 e all'articolo 7, paragrafo 1,

¹⁵ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

- c) le misure adottate per conformarsi alle disposizioni di cui agli articoli da 6 a 11, all'articolo 12 e all'articolo 15.
3. Con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2, la Commissione può stabilire un modello di formulario armonizzato per le relazioni obbligatorie di cui al paragrafo 2.
4. Entro sei mesi dal ricevimento delle relazioni dagli Stati membri la Commissione elabora una relazione consolidata riguardante l'attuazione della presente direttiva. Tale relazione è trasmessa al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 17 Emendamenti

Oltre alle modifiche di cui all'articolo 2, paragrafo 2, all'articolo 6, paragrafo 7 e all'articolo 11, paragrafo 3, la presente direttiva può essere modificata, con la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2, per tenere conto di nuovi impegni e disposizioni relativi allo Stato di bandiera elaborati a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO e all'ILO.

Gli emendamenti alle convenzioni IMO e al codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori IMO possono essere esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

Articolo 18 Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002.
2. Quando è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni del relativo articolo 8.
3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è di due mesi.
4. Il comitato adotta il proprio regolamento di procedura.

Articolo 19 Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [...]. Essi ne informano immediatamente la Commissione e le trasmettono una tavola di concordanza fra le disposizioni nazionali e la presente direttiva.

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

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il testo delle disposizioni principali della legislazione nazionale che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 20
Entrata in vigore

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

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il presidente
[...]

Per il Consiglio
Il presidente
[...]

ALLEGATO I

CODICE DELLO STATO DI BANDIERA (CSB)

PARTI 1 E 2 del PROGETTO DI CODICE PER L'ATTUAZIONE DEGLI STRUMENTI OBBLIGATORI DELL'IMO

PARTE 1 – AREE COMUNI

Obiettivo

1. Obiettivo del presente codice è migliorare globalmente la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino.
2. Le varie amministrazioni recepiranno il presente codice a seconda delle loro circostanze e saranno vincolate esclusivamente all'attuazione degli strumenti indicati al paragrafo 6, di cui sono governi contraenti o parti contraenti. Per effetto della loro posizione geografica o di altre circostanze è possibile che alcune amministrazioni svolgano un ruolo più importante in qualità di Stati di bandiera rispetto al ruolo di Stati di approdo o di Stati costieri, mentre è possibile che altre svolgano un ruolo più importante in qualità di Stati costieri o Stati di approdo anziché come Stati di bandiera. Queste differenze non riducono in alcun modo gli obblighi che ad essi incombono in quanto Stati di bandiera, di approdo o costieri.

Strategia

3. Affinché uno Stato realizzi l'obiettivo del presente codice è necessario elaborare una strategia che riguardi i punti seguenti:
 - 1) attuazione degli strumenti internazionali obbligatori pertinenti e controllo della loro osservanza;
 - 2) adesione alle raccomandazioni internazionali, ove opportuno;
 - 3) riesame e verifica permanente dell'efficacia con cui lo Stato ottempera ai propri obblighi internazionali; e
 - 4) conseguimento, mantenimento e miglioramento della capacità e dei risultati organizzativi globali.

Per l'attuazione della strategia summenzionata è necessario seguire gli orientamenti elencati nel presente codice.

Indicazioni generali

4. Conformemente alle disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e alle convenzioni dell'IMO, le amministrazioni hanno la responsabilità di emanare leggi e regolamenti e di adottare tutte le altre misure necessarie per dare piena e completa attuazione a questi strumenti al fine di assicurare che, dal punto di vista della sicurezza della vita in mare e della protezione dell'ambiente marino, una nave sia idonea al servizio al quale è assegnata e sia armata con personale marittimo competente.

5. Nell'adottare misure per prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marino, gli Stati operano in modo da non trasferire, direttamente o indirettamente, danni o rischi da un settore all'altro o trasformare un tipo di inquinamento in un altro (UNCLOS, articolo 195).

Campo di applicazione

6. Gli strumenti obbligatori dell'IMO oggetto del presente codice sono:
- 1) la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 (SOLAS 74), come modificata;
 - 2) il protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974, come modificata (PROT SOLAS 1978);
 - 3) il protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 come modificata (PROT SOLAS 1988);
 - 4) la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, 1973, modificata dal protocollo del 1978 (MARPOL 73/78);
 - 5) il protocollo del 1997 di modifica della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, 1973, modificata dal protocollo del 1978 (MARPOL PROT 1997);
 - 6) la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia, 1978, come modificata (STCW);
 - 7) la convenzione internazionale sul bordo libero, 1966 (LL 66);
 - 8) il protocollo del 1988 alla convenzione internazionale sul bordo libero, 1966 (LL PROT 1988) 9) la convenzione internazionale per la misurazione del tonnellaggio delle navi, 1969 (Tonnage 69); e
 - 10) la convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, 1972, come modificata (COLREG 72),

nonché tutti gli strumenti resi obbligatori dalle convenzioni e dai protocolli summenzionati. Gli allegati dall'1 al 4 contengono elenchi non esaustivi degli obblighi stabiliti dagli strumenti obbligatori di cui sopra. L'allegato 5 contiene un elenco degli strumenti pertinenti; l'allegato 6 contiene un sommario delle modifiche degli strumenti obbligatori di cui al codice¹.

¹ Gli allegati saranno completati durante l'80a MSC (maggio 2005). Soltanto gli allegati 1, 2 e 5 riguardano gli obblighi dello Stato di bandiera.

Azioni iniziali

7. Quando uno strumento obbligatorio dell'IMO nuovo o modificato, entra in vigore per uno Stato, il governo di detto Stato deve essere in grado di attuarne e farne rispettare le disposizioni adottando adeguate misure legislative nazionali, nonché di dotarsi dell'infrastruttura necessaria per garantirne l'attuazione e l'osservanza. Pertanto, il governo di detto Stato deve;
 - 1) avere la capacità di emanare leggi che permettano di esercitare la propria effettiva giurisdizione e controllare gli aspetti amministrativi, tecnici e sociali in relazione alle navi che battono la loro bandiera e, in particolare, di creare la base giuridica appropriata per le norme generali relative ai registri, per l'ispezione delle navi, per le leggi sulla sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento applicabili a dette navi e per l'elaborazione della regolamentazione connessa;
 - 2) disporre di una base giuridica appropriata per l'attuazione della propria legislazione e regolamentazione nazionale, comprese le relative procedure di inchiesta e penali; e
 - 3) disporre di personale sufficiente con esperienza specifica nel settore marittimo per fornire assistenza nell'emanazione della legislazione nazionale necessaria e per adempiere a tutti gli obblighi che incombono allo Stato, compresa la presentazione delle relazioni richieste dalle rispettive convenzioni.
8. Il documento "*Guidelines for Maritime Legislation*" (Linee guida per la legislazione marittima), una pubblicazione delle Nazioni Unite², offre un possibile inquadramento per l'elaborazione della legislazione nazionale necessaria per attuare le disposizioni degli strumenti pertinenti dell'IMO.

Comunicazione delle informazioni

9. Lo Stato comunica a tutte le parti interessate la strategia di cui al paragrafo 3, comprese le informazioni sulla propria legislazione nazionale.

Registrazioni

10. Devono essere compilati e tenuti aggiornati gli opportuni registri per fornire prove della conformità alle norme e dei risultati effettivi conseguiti dallo Stato. Le registrazioni devono essere leggibili, facilmente identificabili e accessibili. Occorre stabilire una procedura documentata per definire i controlli necessari per l'identificazione, lo stoccaggio, la protezione, il recupero, i tempi di conservazione e di cancellazione delle registrazioni.

² ST/ESCAP/1076.

Miglioramenti

11. Gli Stati devono migliorare in permanenza le misure adottate per dare attuazione alle convenzioni e ai protocolli in questione che hanno accettato. I miglioramenti devono essere il frutto dell'efficace e rigorosa applicazione ed esecuzione della legislazione nazionale, secondo le esigenze, verificandone l'osservanza.
12. Lo Stato deve favorire una cultura che offra opportunità di miglioramento dei risultati ottenuti nella sicurezza marittima e nella protezione dell'ambiente.
13. Inoltre, lo Stato deve adottare le misure necessarie per identificare ed eliminare la causa di non conformità al fine di evitarne la ripetizione, fra cui:
 - 1) esame e analisi della mancata conformità alle norme;
 - 2) messa in atto dell'azione correttiva necessaria; e
 - 3) esame dell'azione correttiva adottata.
14. Lo Stato deve determinare le misure da adottare per eliminare le cause delle potenziali non conformità al fine di evitarne la ripetizione.

PARTE 2 – STATI DI BANDIERA

Attuazione

15. Per adempiere effettivamente alle responsabilità e agli obblighi che ad essi incombono, gli Stati di bandiera devono:
 - 1) attuare politiche mediante l'adozione di misure legislative nazionali e orientamenti, che aiutino ad applicare e osservare le prescrizioni di tutte le convenzioni e dei protocolli in materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento di cui essi sono parti; e
 - 2) assegnare responsabilità all'interno della loro amministrazione per aggiornare e rivedere le politiche adottate in materia, ove necessario.
16. Gli Stati di bandiera devono stabilire risorse e procedure capaci di gestire un programma di sicurezza e di protezione dell'ambiente che deve prevedere almeno i seguenti punti:
 - 1) istruzioni amministrative per attuare le norme e regolamentazioni internazionali applicabili, sviluppare e diffondere regolamentazioni nazionali interpretative eventualmente necessarie;
 - 2) risorse per assicurare la conformità alle prescrizioni degli strumenti obbligatori dell'IMO di cui al paragrafo 6 usando un programma di audit e di ispezione indipendente da qualsiasi organismo amministrativo che rilasci i certificati richiesti e la documentazione pertinente e/o da qualsiasi soggetto che gli Stati di bandiera hanno abilitato a rilasciare i certificati prescritti e la documentazione pertinente;

- 3) risorse per assicurare l'osservanza delle prescrizioni della convenzione STCW del 1978, come modificata. Sono comprese risorse per assicurare che:
 - 3.1 la formazione, la valutazione delle competenze e la certificazione della gente di mare siano conformi alle disposizioni della convenzione;
 - 3.2 i certificati e le convalide STCW rispecchino accuratamente le competenze della gente di mare, usando la terminologia STCW appropriata e termini identici a quelli usati nei documenti relativi alla composizione dell'equipaggio per garantire la sicurezza rilasciati alla nave;
 - 3.3 un'inchiesta imparziale possa essere svolta in caso di irregolarità, dovuta a un'azione o a un'omissione, che può rappresentare una minaccia diretta per la sicurezza della vita umana o della proprietà in mare o all'ambiente marino, da parte dei titolari di certificati o convalide rilasciati dalla Parte interessate;
 - 3.4 certificati e convalide rilasciati dallo Stato di bandiera possano essere effettivamente ritirati, sospesi o cancellati, ove giustificato e necessario, per prevenire frodi; e
 - 3.5 le disposizioni amministrative, fra cui quelle riguardanti le attività di formazione, valutazione e certificazione svolte sotto l'autorità di un altro Stato, siano tali che lo Stato di bandiera accetti la responsabilità di garantire che comandanti, ufficiali e altra gente di mare in servizio sulle navi autorizzate a battere la propria bandiera³ dispongono delle competenze necessarie;
 - 4) risorse per assicurare lo svolgimento di inchieste sui sinistri e un trattamento adeguato e tempestivo dei casi di navi con anomalie identificate; e
 - 5) in relazione alle prescrizioni contenute nei pertinenti strumenti obbligatori dell'IMO, l'elaborazione, la documentazione e la fornitura di orientamenti che soddisfino le esigenze dell'amministrazione.
17. Gli Stati di bandiera assicurano che le navi autorizzate a battere la loro bandiera abbiano un equipaggio sufficiente ed efficiente, tenendo conto dei principi dell'equipaggio di sicurezza adottati dall'IMO.

Delega di poteri

18. Gli Stati membri che autorizzano organismi riconosciuti ad agire per conto dell'amministrazione nazionale al fine di svolgere controlli e ispezioni, rilasciare certificati e documenti, marchiare le navi e compiere altri incarichi obbligatori richiesti dalle convenzioni dell'IMO devono regolamentare tale autorizzazione conformemente al regolamento SOLAS XI-1/1 al fine di:

³ Regolamenti I/2, I/9, I/10 e I/11 della convenzione STCW del 1978, modificata.

- 1) determinare se l'organismo riconosciuto disponga di risorse adeguate, in termini di capacità tecniche, gestione e ricerca, per svolgere i compiti assegnatigli, conformemente ai requisiti minimi per gli organismi riconosciuti che operano per conto delle amministrazioni prescritti dalla pertinente risoluzione dell'IMO⁴;
 - 2) avere come base un accordo scritto formale fra l'amministrazione e l'organismo riconosciuto che, come requisito minimo, includa gli elementi stabiliti nella risoluzione pertinente dell'IMO⁵, o disposizioni legali equivalenti, e che possa essere basato sul modello di accordo per l'autorizzazione di organismi riconosciuti che operano per conto dell'amministrazione⁶;
 - 3) fornire istruzioni specifiche che indichino con precisione le azioni da adottare se la nave è dichiarata non idonea a prendere il largo senza danno per la nave stessa o per le persone a bordo o se si ritiene che essa rappresenti una minaccia eccessiva per l'ambiente marino;
 - 4) fornire all'organismo riconosciuto tutti gli strumenti appropriati della legislazione nazionale, comprese le relative interpretazioni, che attuano le disposizioni delle convenzioni o specificare se le norme dell'amministrazione prescrivono requisiti più severi di quelle delle convenzioni; e
 - 5) imporre che l'organismo riconosciuto mantenga registri per fornire all'amministrazione i dati necessari per facilitare l'interpretazione delle regolamentazioni della convenzione.
19. Gli Stati membri che nominano ispettori per svolgere controlli e ispezioni per loro conto regolamentano tali nomine, come opportuno, conformemente agli orientamenti di cui al paragrafo 18, in particolare ai punti 3 e 4.
20. Lo Stato di bandiera istituisce o partecipa a un programma di sorveglianza con risorse adeguate per monitorare e comunicare con i propri organismi riconosciuti al fine di assicurare che i propri obblighi internazionali siano pienamente rispettati, nei modi seguenti:
- 1) esercitando la propria autorità per svolgere inchieste supplementari al fine di assicurare che le navi autorizzate a battere la propria bandiera siano di fatto conformi agli strumenti obbligatori dell'IMO;
 - 2) svolgendo le inchieste supplementari ritenute necessarie al fine di assicurare che le navi autorizzate a battere la propria bandiera siano conformi ai requisiti nazionali che integrano i requisiti delle convenzioni dell'IMO; e

⁴ Appendice 1 della risoluzione A.739(18) "Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration".

⁵ Appendice 2 della risoluzione A.739(18) "Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration".

⁶ (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307).

- 3) fornendo personale con una buona conoscenza delle norme e delle regolamentazioni dello Stato di bandiera e degli organismi riconosciuti e che possa svolgere sul posto un'efficace sorveglianza degli organismi riconosciuti.

Controllo dell'osservanza

21. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare il rispetto delle regole e norme internazionali da parte delle navi autorizzate a battere la loro bandiera e da organismi e persone sotto la loro giurisdizione al fine di assicurare la conformità con gli obblighi internazionali. Tali misure includono, fra l'altro:
 - 1) vietare alle navi autorizzate a battere la loro bandiera di salpare finché esse non possono prendere il mare nel rispetto dei requisiti delle regole e norme internazionali;
 - 2) eseguire un'ispezione periodica delle navi autorizzate a battere la loro bandiera per verificare che le condizioni effettive della nave e dell'equipaggio siano conformi ai certificati di cui sono titolari;
 - 3) durante l'ispezione periodica di cui al punto .2, l'ispettore accerta che la gente di mare assegnata alle navi conosca:
 - 3.1 i propri doveri specifici; e
 - 3.2 l'organizzazione, le installazioni, le attrezzature e le procedure della nave.
 - 4) assicurare che l'equipaggio della nave, nel complesso, possa coordinare effettivamente le proprie attività in una situazione di emergenza e svolgere funzioni vitali per la sicurezza o la prevenzione o attenuazione dell'inquinamento;
 - 5) stabilire nella legislazione e regolamentazione nazionale sanzioni di adeguata severità per scoraggiare la violazione di regole e norme internazionali da parte delle navi autorizzate a battere la loro bandiera;
 - 6) promuovere, previa indagine, un'azione giudiziaria contro le navi autorizzate a battere la loro bandiera che hanno violato regole e norme internazionali, indipendentemente dal luogo in cui la violazione si è verificata;
 - 7) stabilire nelle leggi e nei regolamenti nazionali sanzioni adeguatamente severe per scoraggiare la violazione di regole e norme internazionali da parte di persone alle quali sono stati rilasciati certificati o convalide sotto la loro autorità; e
 - 8) promuovere, previa indagine, un'azione giudiziaria contro le persone titolari di certificati o convalide che hanno violato regole e norme internazionali, indipendentemente dal luogo in cui la violazione si sia verificata.

22. Uno Stato di bandiera deve prendere in considerazione la possibilità di elaborare e realizzare un programma di controllo e monitoraggio, a seconda dei casi, per:
- 1) garantire rapide e approfondite inchieste sui sinistri, trasmettendo una relazione all'IMO, ove previsto;
 - 2) raccogliere dati statistici per analizzare le tendenze e identificare i settori problematici; e
 - 3) rispondere tempestivamente alle anomalie e ai casi di inquinamento presunti dichiarati dagli Stati di approdo o dagli Stati costieri.
23. Inoltre, lo Stato di bandiera deve:
- 1) assicurare mediante la legislazione nazionale la conformità con gli strumenti dell'IMO applicabili;
 - 2) prevedere personale qualificato in numero sufficiente per attuare e far rispettare le legislazione nazionale di cui al punto 15.1, compreso il personale addetto alle inchieste e ai controlli;
 - 3) prevedere proprio personale qualificato in numero sufficiente per svolgere inchieste sugli incidenti in cui le navi autorizzate a battere la propria bandiera sono state sottoposte a fermo dagli Stati di approdo;
 - 4) prevedere proprio personale qualificato in numero sufficiente per svolgere inchieste sugli incidenti in cui gli Stati di approdo contestano la validità di un certificato o di una convalida ovvero la competenza dei titolari di certificati o convalide rilasciati sotto la propria autorità; e
 - 5) assicurare la formazione e la sorveglianza dell'attività svolta dagli ispettori e dai controllori dello Stato di bandiera.
24. Quando uno Stato è informato che una nave autorizzata a battere la propria bandiera è stata immobilizzata da uno Stato di approdo, lo Stato di bandiera provvede alla messa in opera delle misure correttive appropriate per rendere la nave in questione immediatamente conforme alle convenzioni internazionali applicabili.
25. Uno Stato di bandiera, o un organismo riconosciuto che opera per suo conto, rilascia o valida un certificato internazionale a una nave soltanto dopo aver accertato che essa soddisfa tutti i requisiti applicabili.
26. Uno Stato di bandiera rilascia un certificato internazionale di competenza o una convalida a una persona soltanto dopo aver accertato che essa soddisfa tutti i requisiti applicabili.

Ispettori dello Stato di bandiera

27. Lo Stato di bandiera dovrebbe definire e documentare le responsabilità, i poteri di tutto il personale preposto a gestire, svolgere e verificare le attività connesse alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento, nonché le relazioni fra i membri del personale.

28. Il personale responsabile o incaricato di svolgere controlli, ispezioni e audit a bordo di navi e presso società oggetto dei pertinenti strumenti obbligatori dell'IMO dovrebbe avere almeno i seguenti requisiti:
- 1) qualifiche adeguate rilasciate da un istituto marittimo o nautico ed esperienza ottenuta in servizio in mare in qualità di ufficiale marittimo certificato che detiene o che ha ottenuto un certificato di competenza STCW II/2 o III/2 in corso di validità e che ha mantenuto le proprie conoscenze tecniche delle navi e del loro funzionamento dal conseguimento del certificato di competenza; o
 - 2) una laurea o un titolo di studio equivalente rilasciato da un istituto superiore in un settore tecnico o scientifico pertinente riconosciuto dallo Stato.
29. Il personale qualificato ai sensi del punto 29, paragrafo 1 dovrebbe essere stato in servizio come ufficiale di coperta o di macchina per un periodo non inferiore a tre anni.
30. Il personale qualificato ai sensi del punto 29, paragrafo 2 dovrebbe essere stato in servizio con funzioni pertinenti per almeno tre anni.
31. Inoltre, il personale dovrebbe possedere adeguate conoscenze pratiche e teoriche delle navi, del loro funzionamento e delle disposizioni degli strumenti nazionali e internazionali pertinenti necessari per svolgere i propri compiti in qualità di ispettori dello Stato di bandiera, ottenute per mezzo di programmi di formazione documentati.
32. Il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento di queste operazioni dovrebbe disporre di istruzione, formazione e supervisione adeguate ai compiti che è autorizzato a svolgere.
33. L'esperienza maturata precedentemente nel settore di competenza dovrebbe essere considerata un vantaggio; in caso di mancata esperienza precedente l'amministrazione dovrebbe fornire un'adeguata formazione pratica.
34. Gli Stati di bandiera possono accreditare gli ispettori mediante un dettagliato programma di formazione istituzionalizzato che porti allo stesso livello di conoscenze e capacità di quello richiesto ai paragrafi dal 29 al 32.
35. Lo Stato di bandiera dovrebbe aver adottato un sistema documentato per la qualifica del personale e l'aggiornamento continuo delle loro conoscenze in relazione ai compiti che sono autorizzati a svolgere.
36. A seconda delle funzioni da svolgere, le qualifiche dovrebbero riguardare:
- 1) la conoscenza delle norme e delle regolamentazioni nazionali e internazionali applicabili alle navi, alle compagnie, all'equipaggio, al carico e al funzionamento;
 - 2) la conoscenza delle procedure da applicare per le funzioni di indagine, certificazione, controllo, investigazione e supervisione;

- 3) la comprensione delle finalità e degli obiettivi degli strumenti nazionali e internazionali in materia di sicurezza marittima e protezione dell'ambiente marino e dei relativi programmi;
 - 4) la comprensione delle procedure interne ed esterne, a bordo e a terra;
 - 5) il possesso delle competenze professionali necessarie per svolgere effettivamente ed efficacemente i compiti assegnati;
 - 6) la perfetta conoscenza delle norme di sicurezza in tutte le circostanze, anche per la propria sicurezza personale; e
 - 7) la formazione o l'esperienza nei vari compiti da svolgere e, preferibilmente, anche nelle funzioni da valutare.
37. Lo Stato di bandiera dovrebbe rilasciare all'ispettore un documento di identificazione che questi deve indossare durante lo svolgimento dei suoi compiti.

Inchieste dello Stato di bandiera

38. A seguito di un incidente marino o di un caso di inquinamento è necessario svolgere le opportune inchieste. Le inchieste sui sinistri sono svolte da ispettori adeguatamente qualificati, competenti nei settori di pertinenza. Lo Stato di bandiera deve essere pronto a mettere a disposizione a tal fine ispettori qualificati, indipendentemente dal luogo in cui si è verificato l'incidente.
39. Lo Stato di bandiera deve assicurarsi che i singoli ispettori abbiano conoscenze operative ed esperienza pratica nei settori relativi ai loro normali compiti. Inoltre, per assistere i singoli ispettori nello svolgimento di compiti che esulano dai loro normali incarichi, lo Stato di bandiera provvede alla rapida messa a disposizione di consulenze specialistiche nei settori seguenti, ove necessario:
- 1) navigazione e regolamento per prevenire gli abbordi in mare;
 - 2) regolamentazioni dello Stato di bandiera sui certificati di competenza;
 - 3) cause dell'inquinamento marino;
 - 4) tecniche per svolgere interviste;
 - 5) raccolta di prove; e
 - 6) valutazione degli effetti dell'elemento umano.
40. Si dovrebbero svolgere inchieste sugli incidenti che comportano lesioni personali che richiedono un'assenza dal lavoro di tre giorni o più e sui decessi dovuti a incidenti sul lavoro o sinistri connessi a navi dello Stato di bandiera. I risultati delle inchieste devono essere pubblicati.

41. Gli incidenti che coinvolgono navi devono essere oggetto di inchieste e relazioni conformemente alle convenzioni pertinenti dell'IIMO e agli orientamenti elaborati dall'IMO⁷. La relazione sull'inchiesta deve essere trasmessa all'IMO unitamente alle osservazioni dello Stato di bandiera, in conformità con gli orientamenti di cui sopra.

Valutazione e riesame

42. Gli Stati di bandiera dovrebbero valutare periodicamente i risultati che ottengono nello svolgimento di procedimenti amministrativi e nell'utilizzo delle risorse amministrative necessari per soddisfare gli obblighi, come richiesto dalle convenzioni di cui sono parti.
43. Le misure per valutare i risultati degli Stati di bandiera possono comprendere, fra l'altro, le percentuali di fermo a seguito dei controlli da parte dello Stato di approdo, i risultati delle ispezioni dello Stato di bandiera, le statistiche sui sinistri, i processi di comunicazione e informazione, le statistiche sulle perdite annue (escluse le perdite totali) e altri indicatori ritenuti idonei, per determinare se l'equipaggio, le risorse e le procedure amministrative sono adeguati a soddisfare gli obblighi dello Stato di bandiera.
44. Le misure in oggetto possono comprendere un esame periodico dei seguenti fattori:
- 1) il tasso di perdita di navi e di incidenti per identificare tendenze specifiche in determinati periodi;
 - 2) il numero di casi verificati di navi sottoposte a fermo in rapporto alle dimensioni della flotta;
 - 3) il numero di casi comprovati di incompetenza o infrazione da parte di singoli titolari di certificati o convalide rilasciati sotto la propria autorità;
 - 4) le risposte alle relazioni sulle carenze o agli interventi dello Stato di approdo;
 - 5) le inchieste su gravi incidenti e gli insegnamenti che ne sono stati tratti;
 - 6) le risorse finanziarie, tecniche e di altro tipo che sono state utilizzate;
 - 7) i risultati di ispezioni, inchieste e controlli sulle navi della flotta;
 - 8) le inchieste sugli incidenti sul lavoro;
 - 9) il numero di incidenti e violazioni della convenzione MARPOL 73/78, modificata; e
 - 10) il numero di sospensioni o ritiri di certificati, convalide, approvazioni, ecc.

⁷ Cfr. il Codice in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi, adottato dall'IMO con la risoluzione A.849(20), modificata dalla risoluzione A.884(21).

ALLEGATO II

REQUISITI MINIMI PRESCRITTI PER GLI ISPETTORI DELLO STATO DI BANDIERA

(di cui all'articolo 8)

1. Gli ispettori devono essere autorizzati dall'autorità competente dello Stato membro a svolgere i controlli di cui alla presente direttiva.
2. Gli ispettori devono possedere le conoscenze teoriche adeguate e la necessaria esperienza pratica in materia di navi, del loro funzionamento e delle disposizioni delle pertinenti normative nazionali e internazionali. Le loro conoscenze e la loro esperienza devono essere acquisite mediante programmi di formazione documentati.
3. Come requisiti minimi, gli ispettori devono:
 - 1) essere in possesso di qualifiche adeguate rilasciate da un istituto marittimo o nautico ed avere un'esperienza di servizio in mare acquisita in qualità di ufficiale marittimo certificato titolare o che è stato titolare di un valido certificato di competenza STCW II/2 o III/2; oppure
 - 2) avere superato un esame riconosciuto dall'autorità competente per conseguire il titolo di architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere competente nel settore marino e aver svolto tali funzioni per almeno cinque anni; oppure
 - 3) essere in possesso di una laurea universitaria pertinente o di un titolo di studio equivalente ed aver seguito una formazione e ottenuto una qualifica presso un istituto di formazione per ispettori, e inoltre aver prestato servizio per almeno due anni presso l'autorità competente di uno Stato membro con la qualifica di ispettore tirocinante dello Stato di bandiera.
4. Gli ispettori con le qualifiche di cui al punto 3, 1) devono aver prestato servizio per almeno cinque anni in mare in qualità di ufficiale di coperta o di macchina.
5. Gli ispettori con le qualifiche di cui al punto 3, 1) e 2) devono aver mantenuto aggiornate le loro conoscenze tecniche delle navi e delle relative operazioni dal conseguimento del certificato di competenza o delle qualifiche.
6. Gli ispettori con le qualifiche di cui al punto 3, 3) devono possedere lo stesso livello di conoscenze e capacità di quello richiesto agli ispettori con le qualifiche di cui al punto 3, 1) e 2).
7. Gli ispettori devono essere in grado di comunicare verbalmente e per iscritto con la gente di mare nella lingua più comunemente parlata in mare.

8. Gli ispettori non devono avere interessi commerciali in relazione alla nave ispezionata né devono essere dipendenti o lavorare per conto di organizzazioni non governative che svolgono visite obbligatorie o di classificazione o che rilasciano certificati alle navi.
9. Sono parimenti accettati gli ispettori che non soddisfano i requisiti di cui sopra se, alla data di adozione della presente direttiva, sono impiegati da un'autorità competente per visite obbligatorie o per ispezioni da parte dello Stato di approdo.

ALLEGATO III

ORIENTAMENTI PER LE OPERAZIONI DI CONTROLLO SULLE NAVI SOTTOPOSTE A FERMO DA UNO STATO DI APPRODO

(di cui all'articolo 6)

1. FERMO DA PARTE DI UNO STATO DI APPRODO

1. Quando è informata che una nave battente la propria bandiera è stata sottoposta a fermo da uno Stato di approdo, l'autorità competente di uno Stato membro (in appresso "lo Stato di bandiera") appronta le misure correttive adeguate per rendere la nave conforme alle regolamentazioni e alle convenzioni internazionali applicabili. Le misure in questione possono comprendere quelle elencate di seguito.

2. AZIONI IMMEDIATE

1. Non appena è informato del fermo, lo Stato di bandiera contatta la compagnia (la compagnia del codice ISM) e lo Stato di approdo per stabilire, per quanto possibile, le circostanze esatte del fermo.
2. Sulla base delle informazioni ottenute, lo Stato di bandiera valuta quale azione immediata sia necessaria per rendere la nave conforme. Se ritiene che alcune carenze possano essere facilmente corrette e confermate dallo Stato di approdo (per es. una scialuppa di salvataggio che necessita di manutenzione), lo Stato di bandiera deve ottenere la conferma dello Stato di approdo che le carenze sono state corrette.
3. Per le carenze più gravi, in particolari quelle strutturali e quelle disciplinate da certificati rilasciati per conto dello Stato di bandiera da un organismo riconosciuto, lo Stato di bandiera ordina un'ispezione da parte di uno dei propri ispettori o nomina un ispettore dell'organismo riconosciuto affinché ne svolga una per suo conto. Inizialmente l'ispezione si concentra sulle aree in cui lo Stato di approdo ha riscontrato carenze. Se ritenuto necessario dall'ispettore dello Stato di bandiera o dell'organismo riconosciuto, l'ispezione può essere svolta sotto forma di una nuova ispezione completa a copertura di tutte le aree disciplinate dai pertinenti certificati obbligatori.
4. Dopo che l'organismo riconosciuto ha svolto l'ispezione di cui al punto 2.3, l'ispettore riferisce allo Stato di bandiera sulle azioni adottate e sulle condizioni della nave a seguito dell'ispezione in modo che lo Stato di bandiera possa determinare le eventuali ulteriori azioni da intraprendere.
5. Se l'ispezione da parte dello Stato di approdo è stata sospesa conformemente [all'articolo 9, paragrafo 4 della direttiva 95/21/CE, o all'articolo 13, paragrafo 5 della direttiva .../.../CE (sul controllo dello Stato di approdo)] lo Stato di bandiera organizza una nuova ispezione della nave per i certificati che coprono le aree in cui lo Stato di approdo ha riscontrato carenze e per le altre eventuali aree che successivamente sono state ritenute carenti. Lo Stato di bandiera svolge l'ispezione direttamente oppure richiede una relazione completa all'ispettore dell'organismo

riconosciuto e, ove opportuno, conferma che è stata svolta un'ispezione soddisfacente e che tutte le carenze sono state corrette. Una volta soddisfatto, lo Stato di bandiera conferma allo Stato di approdo che la nave è conforme ai requisiti delle regolamentazioni e delle convenzioni internazionali di applicazione.

6. Nei casi più gravi di non conformità con le regolamentazioni e le convenzioni internazionali, lo Stato di bandiera invia sempre un proprio ispettore e non si avvale di un ispettore dell'organismo riconosciuto per svolgere o controllare le ispezioni e i controlli di cui dal punto 2, paragrafo 3 al punto 2, paragrafo 5.
7. Salvo nei casi in cui si applica il punto 2, n. 10, lo Stato di bandiera richiede che le misure correttive siano adottate dalla compagnia per rendere la nave conforme alle regolamentazioni e alle convenzioni internazionali applicabili prima che la nave sia autorizzata a prendere il mare dal porto in cui è stato imposto il fermo (oltre all'azione correttiva richiesta dallo Stato di approdo). Se l'azione correttiva in questione non è eseguita, i certificati pertinenti sono ritirati.
8. Lo Stato di bandiera valuta in quale misura le carenze registrate dallo Stato di approdo e riscontrate a seguito di un'ispezione/un controllo dello Stato di bandiera indicano un'insufficienza del sistema di gestione della sicurezza della nave e della compagnia. Ove necessario, lo Stato di bandiera dispone il nuovo audit della nave e/o della compagnia e, in collaborazione con lo Stato di approdo, valuta se il nuovo audit debba essere eseguito prima che la nave sia autorizzata a lasciare il porto in cui è stata sottoposta a fermo.
9. Lo Stato di bandiera resta sempre in contatto e coopera con lo Stato di approdo per contribuire a correggere le carenze riscontrate e risponde con la massima rapidità alle richieste di chiarimenti inoltrate dallo Stato di approdo.
10. Se le carenze non possono essere corrette nel porto in cui la nave è sottoposta a fermo e, a norma [dell'articolo 11, paragrafo 1 della direttiva 95/21/CE o dell'articolo 15, paragrafo 1 della direttiva .../.../CE (sul controllo dello Stato di approdo)], lo Stato di approdo autorizza la nave a raggiungere un cantiere navale per le riparazioni, lo Stato di bandiera si mette in contatto con lo Stato di approdo per determinare le condizioni alle quali il trasferimento può avvenire e conferma le condizioni in oggetto per iscritto.
11. Se la nave non è conforme alle condizioni di cui al punto 2, n. 10 e non riesce a fare scalo in un cantiere navale per le riparazioni, lo Stato di bandiera chiede immediatamente una spiegazione alla compagnia e valuta la possibilità di ritirare i certificati della nave. Inoltre, lo Stato di bandiera esegue un'ispezione supplementare alla prima occasione possibile.

12. Se, in base alle informazioni disponibili, lo Stato di bandiera ritiene che il fermo non sia giustificato, ne informa lo Stato di approdo e si mette in contatto con la compagnia per valutare se usare la procedura di appello disponibile nello Stato di approdo.

3. MISURE SUCCESSIVE

1. A seconda della gravità delle carenze riscontrate e delle misure immediate adottate, lo Stato di bandiera valuta inoltre l'opportunità di svolgere un'ispezione supplementare della nave dopo che è stato revocato il fermo. L'ispezione supplementare comprende una valutazione dell'efficacia del sistema di gestione della sicurezza. Indicativamente, l'ispezione supplementare della nave dovrebbe essere svolta dallo Stato di bandiera entro [6] settimane dal momento in cui è stata informata del fermo. L'ispezione supplementare è eseguita a spese della compagnia. Lo Stato di bandiera che ha in programma di svolgere un'ispezione obbligatoria sulla nave entro [3] mesi ha facoltà di ritardare l'ispezione obbligatoria fino a tale scadenza.
2. Inoltre, lo Stato di bandiera valuta se svolgere un nuovo audit della compagnia interessata. Lo Stato di bandiera riesamina inoltre i risultati delle precedenti ispezioni di altre navi che operano sotto la responsabilità della stessa compagnia per stabilire se la flotta della compagnia in questione presenta carenze comuni.
3. Se la nave è stata sottoposta a fermo più di una volta nei 2 anni precedenti per validi motivi, le misure di controllo devono essere prese con maggiore urgenza e in ogni caso lo Stato di bandiera deve eseguire un'ispezione supplementare entro [4] settimane da quando è stato informato del fermo.
4. Se il fermo comporta anche il divieto di accesso della nave conformemente [all'articolo 7, lettera b) della direttiva 95/21/CE ovvero all'articolo 10 della direttiva .../CE (sul controllo dello Stato di approdo)], lo Stato di bandiera esegue un'ispezione supplementare e adotta tutte le misure necessarie per assicurare che la compagnia renda la nave completamente conforme alle convenzioni e regolamentazioni pertinenti. Una volta soddisfatto, lo Stato di bandiera trasmette alla compagnia un documento a tal fine.
5. In tutti i casi, lo Stato di bandiera valuta quali azioni giudiziarie possono essere intentate contro la compagnia, compresa l'applicazione di sanzioni pecuniarie. Se una nave non rispetta sistematicamente le prescrizioni delle regolamentazioni e convenzioni internazionali applicabili, lo Stato di bandiera valuta quali eventuali sanzioni supplementari possono applicarsi, compresa la cancellazione della nave dal registro.
6. Una volta che tutte le misure correttive per rendere la nave conforme alle regolamentazioni e convenzioni internazionali applicabili sono terminate, lo Stato di bandiera trasmette una relazione all'IMO conformemente alla convenzione SOLAS 74, come modificata, capitolo I, regolamento 19(d) e paragrafo 5.2 della risoluzione IMO A.787 (19), come modificata.

4. ISPEZIONE SUPPLEMENTARE

1. L'ispezione supplementare di cui sopra prevede un esame sufficientemente approfondito delle seguenti aree così da consentire allo Stato di bandiera di accertarsi che la nave, le attrezzature e l'equipaggio sono conformi a tutte le regolamentazioni e convenzioni internazionali ad essi applicabili:
 - certificati e documenti
 - struttura dello scafo e relativa attrezzatura
 - condizioni di assegnazione delle linee di carico
 - principali sistemi e macchine
 - pulizia della sala macchine
 - mezzi di salvataggio
 - sicurezza antincendio
 - strumentazione di navigazione
 - movimentazione del cargo e relativa attrezzatura
 - attrezzatura radio
 - attrezzatura elettrica
 - prevenzione dell'inquinamento
 - condizioni di vita e di lavoro
 - equipaggio
 - certificazione dell'equipaggio
 - sicurezza dei passeggeri
 - norme operative, comprese la comunicazione con l'equipaggio, le esercitazioni, la formazione, le operazioni sul ponte e nella sala macchine e la sicurezza.
2. L'ispezione supplementare comprende le voci pertinenti previste per l'ispezione estesa di cui alla [parte C dell'allegato V alla direttiva 95/21/CE del Consiglio ovvero alla parte C dell'allegato VIII della direttiva .././CE (relativa al controllo dello Stato di approdo)], senza tuttavia limitarsi ad esse. Gli ispettori dello Stato di bandiera non devono esitare a includere, ove ritenuto necessario, prove funzionali su elementi quali i dispositivi di salvataggio e le relative procedure di lancio, le macchine principali e ausiliarie, le coperture dei boccaporti, il sistema di alimentazione elettrica principale e i sistemi di sentina.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio riguardante il rispetto degli obblighi degli Stati di bandiera.

2. QUADRO ABM / ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Settore: energia e trasporti

Attività: trasporto marittimo e fluviale, intermodalità.

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee B e A) e loro denominazione: non pertinente

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria: non pertinente

3.3. Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie): non pertinente

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
	SO/SNO	CD ¹ / CND ²				
	SO/SNO	CD ¹ / CND ²	Si/ No	Si/ No	Si/ No	n. [...]
	SO/SNO	SD/ SND	Si/ No	Si/ No	Si/ No	n. [...]

¹ Stanziamenti dissociati (SD)

² Stanziamenti non dissociati

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n		Anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e segg.	Totale
---------------	--------------	--	-----------	-----	-----	-----	-----	-------------	--------

Spese operative³

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	-
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0	0	0	0	0	0	-

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento⁴

Assistenza tecnica e amministrativa-ATA (SND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	-
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	0	0	0	0	0	0	Non applicabile
Stanziamenti di pagamento		b+c	0	0	0	0	0	0	Non applicabile

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento⁵

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Totale del costo indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

³ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

⁴ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

⁵ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Cofinanziamento

La proposta legislativa non prevede un cofinanziamento da parte degli Stati membri.

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 e segg.	Totale
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale⁶ (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

NB: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono figurare in un allegato alla presente scheda finanziaria.

Mio EUR (al primo decimale)

		Prior to action [Year n-1]	Situazione a seguito dell'azione					
Linea di bilancio	Entrate		[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Entrate in valore assoluto		0	0	0	0	0	0
	b) Variazione delle entrate	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

⁷ Additional columns should be added if necessary, i.e. if the duration of the action exceeds 6 years.

4.1.4. *Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo e esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.*

(Gestione da parte del personale esistente).

Fabbisogno annuo	Anno n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 e segg.
Totale risorse umane	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

La risoluzione A. 847 (20) dell'IMO intende favorire l'attuazione efficace degli obblighi che incombono agli Stati di bandiera in virtù delle convenzioni internazionali e aiutare gli Stati ad applicare le convenzioni in questione. Tuttavia, visto che la risoluzione in oggetto non è molto dettagliata, l'IMO si è assunta l'impegno di trasporla in un codice che gli Stati devono rispettare quando operano in qualità di Stati di bandiera, Stati costieri o Stati di approdo.

Il codice dell'IMO, accompagnato da uno schema di audit degli Stati di bandiera, sarà adottato formalmente in occasione della prossima assemblea generale dell'IMO nel novembre 2005. Il codice e lo schema di audit sono il frutto di una riflessione avviata da esperti di alto livello dell'IMO sulla necessità di adottare le misure necessarie affinché gli Stati mettano in atto le convenzioni marittime internazionali di cui sono parti.

L'azione proposta intende dotare la Comunità europea di un nuovo atto legislativo che permetta di rendere obbligatori il codice e lo schema di audit con l'obiettivo di armonizzare i metodi di applicazione delle convenzioni negli Stati membri.

5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

La proposta rappresenta l'anello mancante nella catena di strumenti legislativi in materia di sicurezza marittima.

Inoltre, la proposta fa seguito alla volontà espressa dagli Stati membri in occasione del Consiglio europeo di Copenaghen del dicembre 2002 di mettere in atto un sistema di controllo comunitario dei loro obblighi derivanti dagli strumenti internazionali dei quali essi sono parti, in particolare recependo nel diritto comunitario il codice sull'applicazione delle responsabilità degli Stati di bandiera e lo schema di audit.

Infine, la proposta rafforza la prevenzione dei danni all'ambiente. L'insieme di questi elementi contribuisce a consolidare la posizione dell'Unione europea sul piano internazionale.

5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

Il riquadro seguente riassume gli obiettivi della proposta:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Rafforzare la sicurezza dei mari, la protezione della gente di mare e dell'ambiente- Promuovere la qualità della bandiera- Incoraggiare gli Stati membri a ratificare le convenzioni internazionali- Istituire amministrazioni marittime efficienti e di qualità- Prevedere un sistema efficace per gli audit degli Stati di bandiera |
|---|

5.4. Modalità di attuazione (indicativa)

Gestione centralizzata

diretta da parte della Commissione

indiretta, con delega a:

agenzie esecutive

organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario

organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico

Gestione concorrente o decentrata

con Stati membri

con paesi terzi

Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)

Osservazioni: -

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

Il progetto di direttiva contiene una disposizione che impone agli Stati membri di comunicare alla Commissione le misure nazionali di esecuzione da adottare per recepire le direttive nella legislazione nazionale.

La mancata comunicazione o la comunicazione parziale delle misure nazionali di esecuzione avvia automaticamente una procedura di infrazione conformemente all'articolo 226 del trattato.

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima provvede al controllo delle attività degli organismi che svolgono le inchieste e delle amministrazioni marittime degli Stati membri.

6.1. Valutazione

6.1.1. Valutazione ex-ante

L'inclusione del codice nel diritto comunitario non comporta oneri di bilancio supplementari per gli Stati membri.

Il codice è già parzialmente applicato da alcuni Stati membri per l'ispezione e la certificazione in virtù della direttiva 94/57/CE. Praticamente tutte le convenzioni in questione sono ratificate dagli Stati membri e sono entrate in vigore.

L'introduzione di un trasporto di qualità (norma ISO9001/2000) comporta invece costi di investimenti e di funzionamento per le amministrazioni marittime che hanno ripercussioni sulle industrie marittime, sull'ambiente e sull'impiego.

Amministrazioni marittime

Tre Stati membri (Danimarca, Lussemburgo e Regno Unito) hanno già applicato questa norma. I costi ripresi nell'analisi di impatto sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri interessati non sono facilmente confrontabili ma forniscono un'indicazione del volume.

Impatto negativo: per alcuni Stati membri sono previsti costi di investimento connessi all'avvio dell'azione e alla realizzazione del sistema. Invece, gli Stati membri che hanno ratificato quasi tutte le convenzioni oggetto della proposta e che hanno già messo in atto gli strumenti per il controllo della loro attuazione avranno soltanto lievi costi aggiuntivi di funzionamento.

Impatto positivo: basso costo di funzionamento, rapida redditività dell'investimento, risultati migliori per gli Stati di bandiera, pubblicazione dei risultati, razionalizzazione dei controlli e delle spese di bilancio, migliore tracciabilità delle azioni, guadagno di tempo, migliore immagine delle amministrazioni di bandiera, rafforzamento del legame con gli altri aspetti della politica di sicurezza marittima.

6.1.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)

non pertinente

6.1.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive

La Commissione elaborerà una relazione basata sulle relazioni mensili degli Stati membri.

7. MISURE ANTIFRODE

non pertinente

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1 Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari: sans objet

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n+1		Anno n+2		Anno n+3		Anno n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO 1 ⁸																
Azione 1																
Risultato 1																
Risultato 2																
Azione 2																
Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 1																
OBIETTIVO OPERATIVO 2																
Azione 1																
Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 2																
OBIETTIVO OPERATIVO n																
Totale parziale Obiettivo n																
COSTO TOTALE																

⁸ Quale descritto nella sezione 5.3.

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5
Funzionari o agenti temporanei ⁹ (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato ¹⁰ con l'art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Altro personale finanziato ¹¹ con l'art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTALE		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

Mansioni relative al controllo della messa in opera della direttiva da parte degli Stati membri; eventuali mansioni di coordinamento con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima e di controllo dei lavori degli organismi internazionali che operano in questo settore.

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio APS/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura APS/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio APS/PPB dell'anno considerato

⁹ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹⁰ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹¹ Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4. *Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							0
Agenzie esecutive ¹²							0
Altra assistenza tecnica e amministrativa							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Totale assistenza tecnica e amministrativa							0

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Personale finanziato con l'art. Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Calcolo – Funzionari e agenti temporanei

$(0,5 \times 108\ 000 \text{ €} = 54\ 000 \text{ €})$

Calcolo – Personale finanziato con l'art. XX 01 02

non pertinente

¹² Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

8.2.6. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitati ¹³	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione	0	0	0	0	0	0	0
2. Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0	0
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)	0	0	0	0	0	0	0

* senza impatto sul bilancio attuale delle missioni

Calcolo – Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

non pertinente.

¹³ Precipare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.