

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 30/2008**definita dal Consiglio il 9 dicembre 2008****in vista dell'adozione della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ...,
relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 330 E/03)

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 Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che li utilizzano e la protezione dell'ambiente dovrebbero essere garantiti in via permanente.
- (2) Con riferimento al trasporto marittimo internazionale, l'adozione di varie convenzioni, di cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è depositaria, ha consentito di istituire un quadro generale di regole che migliora la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento provocato 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 (convenzioni IMO), rientra fra le responsabilità degli Stati che sono parti di questi strumenti adottare norme legislative e regolamentari e adottare tutti gli altri provvedimenti necessari 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 ed equipaggiate con personale marittimo competente.
- (4) Occorre tenere nella dovuta considerazione la convenzione sul lavoro marittimo, adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) nel 2006, che disciplina anche gli obblighi connessi allo Stato di bandiera.
- (5) Il 9 ottobre 2008 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione in cui riconoscevano all'unanimità l'importanza dell'applicazione delle convenzioni internazionali relative agli obblighi degli Stati di bandiera al fine di migliorare la sicurezza marittima e di contribuire alla prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.

(6) L'attuazione delle procedure raccomandate dall'IMO nella circolare MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 del 20 dicembre 2004 sul trasferimento delle navi fra Stati dovrebbe rafforzare le disposizioni delle convenzioni IMO e della normativa comunitaria sulla sicurezza marittima relative al cambiamento di bandiera e migliorare la trasparenza dei rapporti fra gli Stati di bandiera, a tutto vantaggio della sicurezza marittima.

(7) La disponibilità di informazioni sulle navi battenti la bandiera di uno Stato membro e sulle navi che sono state cancellate dal registro di uno Stato membro dovrebbe migliorare la trasparenza delle prestazioni di una flotta di qualità elevata e contribuire a monitorare meglio il rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, nonché ad assicurare parità di condizioni fra le amministrazioni.

(8) Per aiutare gli Stati membri a migliorare ulteriormente i loro risultati in quanto Stati di bandiera, le loro amministrazioni dovrebbero essere sottoposte periodicamente ad audit.

(9) Una certificazione di qualità delle procedure amministrative in conformità delle norme dell'Organizzazione Internazionale per la Standardizzazione (ISO) o di norme equivalenti dovrebbe ulteriormente assicurare parità di condizioni fra le amministrazioni.

(10) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁴⁾.

(11) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica dei trasporti marittimi, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

⁽¹⁾ GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

⁽²⁾ GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo, del 29 marzo 2007 (GU C 27 E del 31.1.2008, pag. 140), posizione comune del Consiglio, del 9 dicembre 2008, e posizione del Parlamento europeo, del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 4

Articolo 1

Oggetto

1. La presente direttiva ha lo scopo di:
 - a) assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera; e
 - b) migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro.
2. La presente direttiva lascia impregiudicata la normativa marittima comunitaria elencata all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) ⁽¹⁾, nonché la direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) ⁽²⁾.

Articolo 2

Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica all'amministrazione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

- a) «nave»: una nave o un'imbarcazione battente bandiera di uno Stato membro che rientra nell'ambito di applicazione delle pertinenti convenzioni IMO e per la quale è richiesto un certificato;
- b) «amministrazione»: le autorità competenti dello Stato membro di cui la nave batte bandiera;
- c) «organismo riconosciuto»: un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. .../2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi ⁽³⁾;
- d) «certificati»: i certificati previsti dalla legge rilasciati in relazione alle pertinenti convenzioni IMO;
- e) «audit IMO»: un audit condotto in conformità delle disposizioni della risoluzione A.974(24) adottata dall'Assemblea dell'IMO il 1° dicembre 2005.

⁽¹⁾ GUL 324 del 29.11.2002, pag. 1.

⁽²⁾ GUL 167 del 2.7.1999, pag. 33.

⁽³⁾ GUL ...

Condizioni per consentire l'esercizio di una nave al momento della concessione del diritto di battere bandiera di uno Stato membro

1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la sua bandiera, lo Stato membro interessato adotta le misure che ritiene necessarie per assicurare che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. In particolare verifica i precedenti relativi alla sicurezza della nave con ogni mezzo ragionevole. Se necessario, consulta l'amministrazione del precedente Stato di bandiera per accertarsi se sussistano ancora anomalie o problemi di sicurezza da questo individuati e rimasti irrisolti.
2. Quando un altro Stato di bandiera richiede informazioni su una nave che ha in precedenza battuto bandiera di uno Stato membro, quest'ultimo fornisce tempestivamente allo Stato di bandiera richiedente i dettagli riguardanti anomalie irrisolte e ogni altra pertinente informazione connessa alla sicurezza.

Articolo 5

Fermo di una nave battente bandiera di uno Stato membro

Quando l'amministrazione di uno Stato membro è informata che una nave battente la sua bandiera è stata sottoposta a fermo da uno Stato di approdo, sovrintende, secondo le procedure da essa stabilite a tal fine, a che la nave sia resa conforme alle pertinenti convenzioni IMO.

Articolo 6

Misure di accompagnamento

Gli Stati membri assicurano che almeno le seguenti informazioni concernenti le navi battenti la loro bandiera siano prontamente accessibili ai fini della presente direttiva:

- a) estremi di riconoscimento della nave (nome, numero IMO, ecc.);
- b) date delle visite di controllo, comprese eventualmente quelle addizionali e supplementari, e date degli audit;
- c) identificazione degli organismi riconosciuti coinvolti nella certificazione e nella classificazione della nave;
- d) identificazione dell'autorità competente 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 nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo (deficienze: sì o no, fermi: sì o no);

- f) informazioni sui sinistri marittimi;
- g) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera dello Stato membro in questione negli ultimi dodici mesi.

Articolo 7

Procedura di audit dello Stato di bandiera

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le loro amministrazioni siano sottoposte ad un audit dell'IMO almeno ogni sette anni, subordinatamente a una risposta positiva dell'IMO ad una tempestiva richiesta dello Stato membro interessato, e pubblicano i risultati dell'audit in conformità della pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.

Il presente articolo cessa di avere vigore al più tardi il ... (*), o prima di tale data, come stabilito dalla Commissione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, se è entrato in vigore un sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO.

Articolo 8

Sistema di gestione della qualità e valutazione interna

1. Entro ... (**) ciascuno Stato membro sviluppa, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle attività dell'amministrazione in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili.

2. Gli Stati membri che figurano nella lista nera o che figurano per due anni consecutivi nella lista grigia pubblicata nella relazione annuale più recente del Protocollo d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo (MOU di Parigi) presentano alla Commissione una relazione sui loro risultati in quanto Stati di bandiera entro quattro mesi dalla pubblicazione della relazione del MOU di Parigi.

La relazione individua e analizza le ragioni principali della mancata conformità che ha condotto ai fermi e alle deficienze all'origine dell'iscrizione nelle liste nera o grigia.

Articolo 9

Relazioni

Con frequenza quinquennale e per la prima volta ... (**), la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

Tale relazione contiene una valutazione dei risultati degli Stati membri in quanto Stati di bandiera.

Articolo 10

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

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a due mesi.

Articolo 11

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.

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

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

Articolo 12

Entrata in vigore

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

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Per il Consiglio

Il presidente

...

(*) Otto anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(**) Tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(***) 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 26 febbraio 2006 la Commissione ha presentato la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera ⁽¹⁾, che rientra tra le proposte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima.

Il 29 marzo 2007 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura ⁽²⁾.

Il 9 ottobre 2008 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sul progetto di direttiva. In seguito alla messa a punto dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la posizione comune il 9 dicembre 2008 conformemente all'articolo 251 del trattato.

Nel corso dei lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale ⁽³⁾ e del Comitato delle regioni ⁽⁴⁾.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

In generale

La proposta di direttiva relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera fa parte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima che la Commissione ha presentato alla fine del 2005. Scopo principale della proposta è far sì che gli Stati membri ottemperino effettivamente ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera prima e dopo il rilascio della bandiera al fine di migliorare la sicurezza marittima e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi.

Sebbene il Consiglio concordi con la Commissione sull'obiettivo della proposta, il suo approccio ha comportato modifiche di sostanza alla proposta originale. Varie disposizioni non sono state accolte dal Consiglio in quanto doppiate di normativa comunitaria in vigore e di disposizioni incluse in altre proposte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima. Le disposizioni che rendono obbligatoria la ratifica delle convenzioni IMO non sono accettabili per gli Stati membri, segnatamente per motivi costituzionali. La posizione comune del Consiglio si concentra pertanto sull'obbligo per gli Stati membri di sottoporre la loro amministrazione marittima ad una procedura di audit dell'IMO. Inoltre, gli Stati membri garantiscono una certificazione di qualità delle loro procedure amministrative conforme alle norme ISO o ad altre norme internazionali equivalenti. La posizione comune istituisce altresì obblighi cui gli Stati membri devono conformarsi prima di consentire l'esercizio di una nave sotto la loro bandiera e in caso di fermo di una nave battente bandiera di uno Stato membro da parte di uno Stato d'approdo.

In base a questo approccio, la posizione comune modifica ampiamente la proposta originale della Commissione riformulandola e sopprimendo varie parti del testo. Ciò implica che tutti gli emendamenti presentati nel parere del Parlamento europeo in prima lettura in ordine alle parti soppresse non sono stati accolti dal Consiglio.

Parallelamente alla posizione comune, una dichiarazione dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea ⁽⁵⁾ conferma il loro impegno a fare tutto il possibile per assicurare l'applicazione rapida ed effettiva delle convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima, delle norme IMO relative agli obblighi dello Stato di bandiera nonché dell'audit IMO.

Questioni politiche fondamentali

i) Procedura di audit dello Stato di bandiera

Il Consiglio segue la proposta della Commissione di introdurre un audit indipendente dell'amministrazione marittima degli Stati membri. Ritiene tuttavia che nell'ambito comunitario si debba evitare di creare un sistema di audit parallelo a quello istituito a livello internazionale tramite il sistema di audit

⁽¹⁾ Doc. 6843/06.

⁽²⁾ Doc. 7805/07 CODEC 277 MAR 20 ENV 171.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 del 13.9.2006 (GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 del 15.6.2006 (GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38).

⁽⁵⁾ Doc. 15859/08 ADD 1.

volontario degli Stati membri dell'IMO. Al fine di armonizzare le procedure di audit e di assicurare parità di condizioni, la posizione comune prevede pertanto l'obbligo di chiedere regolarmente un audit IMO dell'amministrazione e di pubblicarne i risultati. L'intervallo per il rinnovo dell'audit è fissato a sette anni, tenendo conto delle risorse disponibili a livello dell'IMO stessa. La posizione comune prevede altresì che una volta diventato obbligatorio il sistema di audit dell'IMO, la disposizione pertinente della direttiva cada, automaticamente otto anni dopo l'entrata in vigore della direttiva o prima, se necessario, con decisione della Commissione conformemente alla procedura di comitato (procedura di regolamentazione).

ii) Sistema di gestione della qualità

Il Consiglio appoggia la proposta della Commissione di prevedere che le amministrazioni marittime degli Stati membri soddisfino criteri di qualità in ordine alla gestione dei loro compiti. Nella posizione comune tuttavia, il Consiglio esamina la situazione specifica dei vari servizi interessati e lascia gli Stati membri liberi di stabilire le norme internazionali applicabili alla certificazione dei diversi settori della loro amministrazione.

Inoltre, in forza dell'obiettivo di rafforzare i risultati degli Stati membri in quanto Stati di bandiera, il Consiglio dispone l'obbligo, per gli Stati membri che figurano nella lista nera o che figurano per due anni consecutivi nella lista grigia pubblicata dal Protocollo d'intesa di Parigi (MOU di Parigi), di presentare una relazione alla Commissione. Grazie a tale relazione sono individuate le principali ragioni dell'inosservanza, da parte dello Stato membro interessato, dei suoi obblighi in quanto Stato di bandiera.

iii) Altri obblighi in quanto Stato di bandiera

Oltre alle due questioni principali suddette, il Consiglio ha ulteriormente semplificato la proposta della Commissione per quanto riguarda le misure da adottare prima di concedere il diritto di battere bandiera di uno Stato membro e in caso di fermo di una nave battente bandiera di uno Stato membro da parte di uno Stato d'approdo. Il Consiglio ritiene opportuno nel quadro della direttiva, che gli Stati membri decidano quali misure adottare per far sì che la nave in questione si conformi o sia indotta a conformarsi alle norme e regolamenti internazionali applicabili.

III. CONCLUSIONI

Il Consiglio è convinto che la posizione comune sia uno strumento che garantisce una qualità elevata alle modalità con cui gli Stati membri assolvono i loro obblighi di Stato di bandiera.

Rileva i contatti già avuti con il Parlamento europeo sulla presente proposta nell'ambito dei negoziati su altre proposte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima. Attende con interesse un accordo in tempi brevi sul testo in modo da consentire l'adozione della direttiva.
