

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1355/2014 DELLA COMMISSIONE****del 17 dicembre 2014****recante modifica del regolamento (CE) n. 391/2009 per quanto attiene all'adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) di taluni codici e relativi emendamenti di alcuni protocolli e convenzioni****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 2,

agendo a norma della procedura di controllo di conformità stabilita all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2099/2002, per ridurre i rischi di conflitto tra la legislazione marittima unionale e gli strumenti internazionali, gli Stati membri e la Commissione cooperano per definire, se del caso, una posizione o un'impostazione comune nell'ambito degli organi internazionali competenti.
- (2) Il regolamento (CE) n. 391/2009 costituisce, con la direttiva 2009/15 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, un insieme legislativo coerente ove le attività degli organismi riconosciuti sono disciplinate in modo coerente secondo i medesimi principi e definizioni. A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE, lo Stato membro che decide, per le navi battenti la propria bandiera di autorizzare determinati organismi ad eseguire, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli relativi ai certificati statuari, affida questi incarichi unicamente ad organismi riconosciuti ovvero, conformemente all'articolo 2, lettera g), di detta direttiva, qualsiasi organismo riconosciuto a norma del regolamento (CE) n. 391/2009. Pertanto l'insieme legislativo sulla base del quale gli organismi in questione sono riconosciuti incide su entrambi gli atti.
- (3) L'espressione «convenzioni internazionali» quale definita all'articolo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 391/2009, significa la convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) ad eccezione del capitolo XI-2 del relativo allegato, la convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico e la convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri nelle loro versioni aggiornate.
- (4) In occasione della 28ª sessione l'assemblea dell'IMO ha adottato un codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO (codice III), come disposto nella risoluzione A.1070(28) del 4 dicembre 2013, nonché emendamenti alla convenzione sulla linea di carico, al fine di rendere vincolante il codice III, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, come disposto nella risoluzione IMO A.1083(28) del 4 dicembre 2013.
- (5) In occasione della 66ª sessione il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha adottato emendamenti al protocollo del 1978 relativo alla convenzione MARPOL, come disposto nella risoluzione MEPC.246(66) del 4 aprile 2014, nonché al protocollo del 1997 relativo alla medesima convenzione, quale modificato dal relativo protocollo del 1978, come disposto nella risoluzione MEPC.247(66) del 4 aprile 2014, al fine di rendere vincolante il codice III, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera.

<sup>(1)</sup> GUL 131 del 28.5.2009, pag. 11.

<sup>(2)</sup> GUL 324 del 29.11.2002, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GUL 131 del 28.5.2009, pag. 47).

- (6) In occasione della 93<sup>a</sup> sessione il comitato della sicurezza marittima dell'IMO (MSC) ha adottato emendamenti alla convenzione SOLAS, come disposto nella risoluzione MSC.366(93) del 22 maggio 2014 nonché al protocollo del 1988 relativo alla convenzione sulla linea di carico, come disposto nella risoluzione MSC.375(93) del 22 maggio 2014, al fine di rendere vincolante il codice III, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera.
- (7) In occasione rispettivamente della loro 65<sup>a</sup> e 92<sup>a</sup> sessione il MEPC e l'MSC hanno adottato un codice IMO per gli organismi riconosciuti (codice RO), come disposto nella risoluzione MSC.349(92) del 21 giugno 2013.
- (8) In occasione della 65<sup>a</sup> sessione il MEPC ha adottato emendamenti al protocollo del 1978 relativo alla convenzione MARPOL, al fine di rendere vincolante il Codice RO, come disposto nella risoluzione MEPC.238(65) del 17 maggio 2013.
- (9) In occasione della 92<sup>a</sup> sessione l'MSC ha adottato emendamenti alla convenzione SOLAS e al protocollo del 1988 relativo alla convenzione sulla linea di carico, al fine di rendere vincolante il codice RO, come disposto nelle risoluzioni MSC.350(92) e MSC.356(92) del 21 giugno 2013.
- (10) Si prevede pertanto l'entrata in vigore dei codici III e RO nel periodo compreso fra il 1° gennaio 2015 e il 1° gennaio 2018, conformemente alle norme applicabili all'adozione, alla ratifica e all'entrata in vigore degli emendamenti in ognuna delle convenzioni IMO in questione.
- (11) Il 13 maggio 2013 il Consiglio ha adottato la decisione 2013/268/UE del Consiglio <sup>(1)</sup>, relativa alla posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per quanto riguarda l'adozione di determinati codici e delle modifiche alle convenzioni relative a taluni protocolli o convenzioni. A norma dell'articolo 5 di detta decisione, il Consiglio autorizzava gli Stati membri ad accettare di essere vincolati, nell'interesse dell'Unione e fatta salva la dichiarazione di cui all'allegato di detta decisione, dalle modifiche di cui ai considerando da 4 a 9 del presente regolamento.
- (12) La dichiarazione allegata alla decisione 2013/268/UE recita: «gli Stati membri ritengono che il codice III e il codice RO contengano una serie di requisiti minimi che gli Stati membri possono elaborare e migliorare in modo adeguato per incrementare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente».
- (13) Vi si dichiara inoltre che nessuna disposizione dei predetti codici può essere interpretata come comportante una qualsivoglia restrizione o limitazione all'adempimento degli obblighi che incombono loro in virtù del diritto dell'Unione, per quanto riguarda la definizione di «certificati statutari» e di «certificati di classe»; il campo di applicazione degli obblighi e dei criteri stabiliti per gli organismi riconosciuti; e i compiti della Commissione europea per quanto riguarda il riconoscimento, la valutazione e, se appropriato, l'imposizione di misure correttive o sanzioni nei confronti degli organismi riconosciuti. La stessa dichiarazione stipula inoltre che, in caso di un audit dell'IMO, gli Stati membri dichiareranno che si limiteranno a verificare la conformità alle rilevanti disposizioni delle convenzioni internazionali pertinenti che essi hanno accettato, compresi i termini della presente dichiarazione.
- (14) Nell'ordinamento giuridico dell'Unione, l'ambito d'applicazione del regolamento (CE) n. 15/2009 e della direttiva 2009/391/CE include riferimenti alle «convenzioni internazionali» quali descritte al considerando 3. In questo quadro di riferimento, gli emendamenti alle convenzioni IMO sono recepiti automaticamente nel diritto unionale al momento stesso dell'entrata in vigore a livello internazionale, compresi i relativi codici aventi valore vincolante, come i codici III e RO, che costituiscono quindi parte degli strumenti dell'IMO pertinenti ai fini dell'applicazione del regolamento (CE) N. 391/2009.
- (15) Gli emendamenti delle convenzioni internazionali possono tuttavia essere esclusi dall'ambito d'applicazione del diritto marittimo unionale conformemente alla procedura di verifica della conformità se soddisfano almeno uno dei due criteri di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002.
- (16) La Commissione ha valutato gli emendamenti alle convenzioni IMO a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002 e ha accertato che esistono diverse discrepanze fra i codici III e RO da una parte, e il regolamento (CE) n. 391/2009 e la direttiva 2009/15/CE dall'altra.
- (17) Innanzitutto, la parte 2, paragrafo 16.1, del codice III stabilisce un elenco minimo di risorse e processi che gli Stati di bandiera devono mettere in opera, compresa l'adozione di istruzioni amministrative relative fra l'altro ai certificati di classe delle navi richiesti dallo Stato di bandiera intesi a dimostrare la conformità alle prescrizioni

<sup>(1)</sup> Decisione 2013/268/UE del Consiglio, del 13 maggio 2013, relativa alla posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per quanto riguarda l'adozione di determinati codici e delle modifiche alle convenzioni relative a taluni protocolli o convenzioni (GU L 155 del 7.6.2013, pag. 3).

strutturali, meccaniche, elettriche e/o diverse di una convenzione internazionale di cui lo Stato di bandiera è parte o la conformità alla normativa nazionale dello Stato di bandiera. Come illustrato in dettaglio nel considerando 21 più avanti, il diritto unionale traccia una distinzione fra i certificati statutari e i certificati di classe. Questi ultimi sono documenti di natura privatistica e non costituiscono atti dello Stato di bandiera né sono emessi per conto di esso. Tale disposizione del codice III fa in effetti riferimento al capitolo II.1, parte A-1, regolamento 3-1 della convenzione SOLAS, che stabilisce che le navi devono essere progettate, costruite e mantenute conformemente alle prescrizioni strutturali, meccaniche ed elettriche di una società di classificazione riconosciuta dall'amministrazione a norma delle disposizioni del regolamento XI-1/1. 1. La convenzione SOLAS identifica chiaramente la nave o il suo rappresentante legale nei confronti dello Stato di bandiera come l'oggetto di tale prescrizione. Inoltre, quando agisce in qualità di società di classificazione, un organismo riconosciuto rilascia i certificati di classe delle navi secondo regole, procedure, condizioni e accordi propri, cui non partecipa lo Stato di bandiera. Pertanto tale disposizione del codice III contraddice la definizione di classe e le attività obbligatorie vigenti nel diritto unionale.

- (18) In secondo luogo, la parte 2, paragrafo 18.1, del codice III stipula che lo Stato di bandiera è tenuto a determinare, in relazione esclusivamente alle navi abilitate a battere la sua bandiera, che un organismo riconosciuto abbia le risorse adeguate in termini di capacità tecniche, gestionali e di ricerca per svolgere le mansioni affidategli. A contrario, nel diritto unionale tale aspetto è disciplinato come prescrizione ai fini del riconoscimento come indicato dall'allegato I, criterio A.3, del regolamento (CE) n. 391/2009 riguardo all'intera flotta nella classe dell'organismo interessato, senza distinzioni basate sullo Stato di bandiera. Qualora la suddetta disposizione del codice III fosse incorporata nel diritto unionale, restringerebbe l'applicazione dell'allegato I, criterio A.3, del regolamento (CE) n. 391/2009 alla prestazione dell'organismo riconosciuto solo riguardo alle navi battenti la bandiera degli Stati membri, in contraddizione con le prescrizioni attualmente vigenti.
- (19) In terzo luogo, la parte 2, paragrafo 19, del codice III introduce un divieto per lo Stato di bandiera di conferire mandato ai propri organismi riconosciuti di applicare alle navi diverse da quelle aventi il diritto di battere la propria bandiera le prescrizioni relative fra l'altro alle norme, prescrizioni o procedure di classificazione. A norma della direttiva 2009/15/CE gli Stati membri possono autorizzare un organismo ad agire per loro conto per quanto riguarda il certificato statuario della rispettiva flotta se tale organismo è stato riconosciuto ed è a tal fine monitorato a norma del regolamento (CE) n. 391/2009. In quest'ambito gli organismi così riconosciuti sono tenuti a soddisfare talune prescrizioni afferenti alle attività di loro competenza riguardo alla flotta della loro classe, indipendentemente dalla bandiera battuta. Ciò riguarda la maggior parte dei criteri di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 391/2009 nonché i relativi obblighi, in particolare l'articolo 10, paragrafo 4, di detto regolamento. Qualora la suddetta disposizione del codice III fosse incorporata nel diritto unionale, essa restringerebbe l'applicazione delle prescrizioni vigenti in materia di riconoscimento di cui al regolamento (CE) n. 391/2009, fra l'altro se si qualificano in quanto norme, requisiti e procedure ai fini della prestazione dell'organismo riconosciuto solo riguardo alle navi battenti la bandiera degli Stati membri.
- (20) In quarto luogo, la parte 2, sezione 1.1, del codice RO definisce un organismo riconosciuto un organismo valutato da uno Stato di bandiera e risultato conforme alla parte 2 del codice RO. A contrario, l'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 391/2009 dispone che un organismo riconosciuto sia «qualsiasi organismo riconosciuto a norma del presente regolamento». In base alle valutazioni della Commissione contenute nei considerando da 21 a 23, emerge che diverse disposizioni della parte 2 del codice RO sono incompatibili con il regolamento (CE) n. 391/2009. Di conseguenza un organismo riconosciuto quale definito nel codice RO non soddisferebbe tutte le prescrizioni del regolamento (CE) n. 391/2009 e pertanto non risponderebbe alla definizione di un organismo riconosciuto quale definito nel diritto unionale.
- (21) In quinto luogo, la parte 2, sezione 1.3, del codice RO definisce la certificazione e servizi statutari come un'unica categoria di attività che un organismo riconosciuto può svolgere per conto dello Stato di bandiera, compreso il rilascio di certificati sia statutari che di classe. A contrario, le definizioni contenute nell'articolo 2, lettere g e i), del regolamento (CE) n. 391/2009, tracciano chiaramente la distinzione fra i «certificati statutari», rilasciati da e per conto di uno Stato di bandiera in conformità alle convenzioni internazionali, e i «certificati di classe», documenti rilasciati da un organismo riconosciuto, nella sua qualità di società di classificazione, per certificare l'idoneità di una nave a un particolare utilizzo o servizio in conformità alle norme o procedure stabilite e rese pubbliche da tale organismo riconosciuto. Ne consegue che nel diritto unionale, i certificati statutari e i certificati di classe sono distinti e hanno natura diversa. I certificati statutari hanno difatti natura pubblica, mentre i certificati di classe sono di natura privatistica, in quanto rilasciati dalla società di classificazione in conformità alle proprie norme, procedure e condizioni. Ne consegue che i certificati di classificazione rilasciati da un organismo riconosciuto per una nave al fine di certificarne la conformità alle norme e alle procedure di classificazione, anche verificate da uno Stato di bandiera a dimostrazione di conformità con la convenzione SOLAS, capitolo II-I, parte A-1, regolamento 3-1, sono documenti di natura strettamente privatistica, ossia non sono atti dello Stato di bandiera né documenti rilasciati per conto di esso. Nel codice RO tuttavia la certificazione e i servizi statutari sono sistematicamente definiti come eseguiti dal RO «a nome dello Stato di bandiera», in contraddizione con la

distinzione giuridica stabilita dal diritto unionale. Nonostante tale contraddizione, detta disposizione del codice RO, se accettata come norma nell'ordinamento giuridico unionale, reca il rischio manifesto che le prescrizioni in materia di riconoscimento contenute nel regolamento (CE) n. 391/2009, che afferiscono all'intera attività dell'organismo, indipendentemente dallo Stato di bandiera, non possano più essere applicate nell'UE.

- (22) In sesto luogo, la parte 2, sezione 3.9.3.1, del codice RO contempla un meccanismo di cooperazione fra organismi riconosciuti unicamente nell'ambito stabilito dallo Stato di bandiera al fine di normalizzare i processi relativi alla certificazione e ai servizi statutari per lo Stato di bandiera, se del caso; laddove la parte 2, sezione 3.9.3.2 del medesimo codice stabilisce un quadro di riferimento «per uno Stato di bandiera o un gruppo di Stati di bandiera» inteso a disciplinare la cooperazione fra i loro organismi riconosciuti sugli aspetti tecnici e afferenti alla sicurezza di «certificazioni e servizi statutari per navi [...] a norma dei suddetti Stati di bandiera». A contrario, la collaborazione fra organismi riconosciuti nell'ambito del diritto unionale è disciplinata dall'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 391/2009, ove si dispone che gli organismi riconosciuti si consultino periodicamente per mantenere l'equivalenza e tendere all'armonizzazione delle rispettive norme e procedure e della loro applicazione, nei casi in cui ciò sia opportuno, concordino le condizioni in base alle quali essi riconoscono reciprocamente i certificati di classe relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti. Tali processi collaborativi di cui all'articolo 10, paragrafo 1, rientrano nelle attività di natura privatistica degli organismi riconosciuti, nella loro qualità di società di classificazione e sono applicabili senza distinzioni basate sullo Stato di bandiera. Se i meccanismi di collaborazione previsti dal codice RO fossero incorporati nel diritto unionale, restringerebbero il quadro di riferimento relativo alla collaborazione previsto nell'allegato I del regolamento (CE) n. 391/2009 agli organismi riconosciuti solo riguardo alle navi battenti la bandiera degli Stati membri, in contraddizione con le prescrizioni attualmente vigenti.
- (23) In settimo luogo, la parte 2, sezione 3.9.3.3, del codice RO è identica al paragrafo 19 della parte 2 del codice III; pertanto le considerazioni contenute nel considerando 19 sono ugualmente pertinenti ai fini di tale disposizione del codice RO.
- (24) Nessuna disposizione del codice III o del codice RO dovrebbe imporre restrizioni di alcun tipo alla capacità dell'Unione di stabilire, in conformità ai trattati e al diritto internazionale, condizioni adeguate per la concessione del riconoscimento a organismi che intendano ottenere l'autorizzazione degli Stati membri per effettuare attività di controllo e certificazione delle navi per conto di tali Stati, allo scopo di conseguire gli obiettivi dell'Unione, in particolare la sicurezza marittima e la tutela dell'ambiente marino.
- (25) Il regime di riconoscimento reciproco dei certificati di classe relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti stabilito all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 391/2009 può essere applicato solo nell'Unione nei confronti delle navi battenti bandiera di uno Stato membro. Per quanto concerne le navi battenti bandiera non unionale, l'accettazione dei certificati pertinenti resta nell'ambito della discrezionalità degli Stati di bandiera non UE in questione nell'esercizio esclusivo della loro giurisdizione, in particolare nell'ambito della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).
- (26) Sulla base della propria valutazione, la Commissione ha accertato che le disposizioni dei codici III e RO di cui ai precedenti considerando sono incompatibili con il regolamento (CE) n. 391/2009 e dovrebbero essere escluse dall'ambito di applicazione di detto regolamento. Occorre pertanto modificare in tal senso l'articolo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 391/2009.
- (27) Poiché il codice RO entra in vigore il 1° gennaio 2015, è necessario che il presente regolamento entri in vigore il più presto possibile dopo la data di pubblicazione.
- (28) Il comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) non ha espresso alcun parere sulle misure di cui al presente regolamento. Poiché è stato ritenuto necessario un atto di esecuzione, il presidente ha sottoposto il progetto di tale atto al comitato di appello per una nuova delibera. Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di appello,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Nell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 391/2009, la lettera b) è sostituita dal testo seguente:

- «b) «convenzioni internazionali»: la convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) ad eccezione del capitolo XI-2 del relativo allegato, la convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico e la convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri, ad eccezione della parte 2, paragrafi 16.1, 18.1 e 19, del codice

per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, nonché della parte 2, sezioni 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 e 3.9.3.3, del codice IMO per gli organismi riconosciuti, nelle loro versioni aggiornate.»

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2015.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 17 dicembre 2014

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

---