



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.11.2005
COM(2005) 587 definitivo

2005/0237 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA .../.../CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del [...]

**relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e
le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni
marittime**

(Rifusione)

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2005) 1498}

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivazioni e obiettivi della proposta**

Il legislatore comunitario è da tempo convinto della necessità di adottare provvedimenti adeguati nei confronti degli organismi, noti in genere come “società di classificazione” che ispezionano le navi e rilasciano i relativi certificati.

Già nella comunicazione “Erika I”, la Commissione esprimeva “seri dubbi sul fatto che l’intero sistema di classificazione” ponesse “sufficiente impegno a realizzare i necessari livelli di qualità”. Il sistema esistente non è più sufficiente e deve essere ulteriormente migliorato per separare gli operatori buoni da quelli cattivi, per rimediare alle carenze in modo proporzionato ma efficace e per escludere dal sistema gli operatori che non lo rispettano.

- Il 13 dicembre 2002, nelle sue conclusioni, il Consiglio ha pertanto ribadito il ruolo della Commissione nelle procedure per l’autorizzazione e il controllo delle società di classificazione.
- A sua volta, il Parlamento europeo, nella sua risoluzione sul rafforzamento della sicurezza marittima [2003/2235(INI)], ha chiesto alla Commissione di effettuare un controllo efficace e una valutazione delle società di classificazione, delle loro filiali e imprese partecipanti, e di introdurre sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi. Nella risoluzione adottata in seguito al naufragio della Prestige [2003/2066 (INI)], il Parlamento ha inoltre ribadito la necessità di istituire, a livello internazionale e comunitario, meccanismi di ispezione tecnica esaustivi che permettano di disporre di informazioni affidabili sul reale stato delle navi.

In risposta a tali preoccupazioni, la presente proposta mira a riformare l’attuale sistema di riconoscimento delle società di classificazione da parte della Comunità, istituito dalla direttiva 94/57/CE (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20), e in particolare a:

- 1) rafforzare i sistemi di controllo degli organismi riconosciuti;
- 2) unificare l’attuale doppio sistema di riconoscimento ordinario e limitato;
- 3) semplificare e migliorare la struttura dei criteri comunitari di riconoscimento;
- 4) riformare il sistema delle sanzioni;
- 5) chiarire l’ambito di applicazione o facilitare l’applicazione di determinate disposizioni della direttiva.

Nell’interesse della trasparenza e della leggibilità della legislazione comunitaria, in occasione di questo quarto aggiornamento della direttiva è opportuno ricorrere a una rifusione. A parte le modifiche sostanziali, la rifusione permette inoltre di aggiornare i considerando della direttiva.

- **Contesto generale**

Nella pratica, le norme tecniche di sicurezza sono elaborate in parte dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) attraverso le convenzioni internazionali (le cosiddette norme "statutarie") e in parte dalle società di classificazione attraverso i loro regolamenti tecnici ("regolamenti di classe"). Gli aspetti disciplinati dalle norme e dai regolamenti variano in base alla convenzione, alla materia o al tipo di nave.

I regolamenti di classe riguardano gli aspetti strutturali della nave (quali la resistenza o la stabilità e la galleggiabilità; i macchinari (motori, timone ecc.); l'equipaggiamento da installare a bordo; determinati aspetti del suo funzionamento (ad esempio, le attrezzature di salvataggio, le attrezzature per navi destinate a carichi speciali quali petroliere e chimichiere). Si osserva una crescente convergenza tra i regolamenti tecnici delle principali società di classificazione, sebbene tale convergenza (in particolare in materia di equipaggiamenti) non si traduca necessariamente in un riconoscimento reciproco.

Ai fini dell'applicazione delle convenzioni internazionali, spetta allo Stato di bandiera effettuare le ispezioni e rilasciare i certificati corrispondenti; lo Stato, tuttavia, ha la facoltà di delegare la prima o entrambe le funzioni a una società di classificazione riconosciuta.

Per il rilascio dei principali certificati internazionali è necessario che la costruzione e la manutenzione della nave avvengano conformemente ai regolamenti tecnici di una società di classificazione. Le società di classificazione, pertanto, approvano i progetti e sorvegliano la costruzione. Esse sono responsabili dei regolamenti di base e dei metodi di ispezione che applicano per certificare che una nave appena costruita è conforme ai regolamenti. Se, come spesso accade, agiscono per conto dello Stato di bandiera, le società di classificazione rilasciano certificati di conformità alle convenzioni internazionali. Nel corso dell'intera vita della nave la società di classificazione continuerà a rilasciare i due tipi di certificati.

- Data la mancanza di controlli incrociati nel sistema è improbabile che la qualità dei certificati di classe possa essere messa in questione all'atto del rilascio dei certificati internazionali. Ogni errore commesso avrà inevitabilmente conseguenze a valle, ad esempio sui certificati statuari, e riguarderà un vasto numero di navi prima di essere rilevato.
- Nella pratica, la scelta della società di classificazione dipende dal rapporto di forze tra armatori e cantieri. Mentre i grandi armatori riescono in genere a imporre le società preferite, altri devono accettare la scelta fatta dal cantiere. Alcune società di classificazione si lamentano anche pubblicamente di essere soggette alle pressioni dei cantieri principali che – forti del loro importante volume di produzione – sono in grado di influenzare il mercato e l'applicazione dei regolamenti tecnici. Una volta scelta per una nave di nuova costruzione, è la società di classificazione a decidere a sua volta quale equipaggiamento deve essere installato a bordo, in quanto essa si trova in posizione di forza rispetto ai fornitori di equipaggiamenti, che sono in genere esclusi dalle contrattazioni tra l'armatore, il cantiere e la società stessa. Alla fine, una volta che la nave è stata consegnata all'armatore e durante tutta la sua vita, l'intervento della società di classificazione sarà fatturato all'armatore, sia per i lavori di classe che per i compiti statuari. L'armatore diviene pertanto l'unico cliente.

L'esercizio di queste funzioni richiede un'indipendenza assoluta, l'applicazione di un codice di condotta rigoroso, un livello particolarmente elevato di competenze, conoscenze tecniche

molto specializzate e in continua evoluzione, nonché una gestione particolarmente rigorosa della qualità.

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

Vista l'impossibilità di istituire un sistema che differisca in modo fondamentale da quello internazionale, la Comunità è stata obbligata a colmare le lacune del sistema assicurando al tempo stesso la libera prestazione, nel mercato interno, dei servizi di ispezione e di certificazione delle navi che battono la bandiera di uno Stato membro.

È per tale motivo che, senza modificare essenzialmente lo status quo descritto in precedenza, la direttiva 94/57/CE ha cercato di fissare criteri severi in materia di indipendenza e capacità professionale in quanto condizioni per la concessione del riconoscimento comunitario.

Tale meccanismo agisce pertanto in due modi: da un lato, gli Stati membri devono garantire che le navi che battono la loro bandiera siano progettate, costruite e sottoposte a manutenzione conformemente ai regolamenti di un organismo riconosciuto o, eccezionalmente, sulla base di regolamenti nazionali equivalenti; dall'altro, le funzioni disciplinate dalle convenzioni internazionali possono essere delegate esclusivamente agli organismi riconosciuti.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

Il rafforzamento del controllo delle navi avrà ripercussioni dirette sull'ambiente in quanto ridurrà il rischio di incidenti e il conseguente inquinamento.

La riduzione del rischio di incidenti e di inquinamento avrà inoltre un impatto economico positivo. Tali modifiche mirano altresì a creare un ambiente competitivo e più equo per gli operatori del trasporto marittimo riducendo la concorrenza sleale costituita dalle navi fuori norma, che saranno oggetto di sanzioni più severe, mentre gli operatori delle navi di elevata qualità beneficeranno di controlli più leggeri.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DI IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale dei partecipanti

Nel febbraio 2005 la Commissione ha consultato i rappresentanti degli Stati membri e dell'industria marittima sulla base dei documenti di lavoro dei suoi servizi che contenevano un elenco dettagliato di domande sulle varie opzioni da prendere in considerazione e segnatamente: a) la separazione delle funzioni statutarie da quelle di classificazione; b) la riforma del riconoscimento limitato; c) la riforma del sistema delle sanzioni; d) la riforma dei criteri di riconoscimento ed e) determinati aspetti dell'applicazione della direttiva.

La Commissione ha inoltre chiesto ai gruppi consultati di trasmetterle i commenti per iscritto e, in seguito, ha avviato contatti bilaterali con i rappresentanti dell'industria e degli organismi riconosciuti.

Uno studio realizzato dall’Agenzia europea per la sicurezza marittima ha permesso di individuare il problema dell’accumulo delle funzioni e ha fornito i dati di base necessari per realizzare uno studio d’impatto approfondito.

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

Si sono registrate forti resistenze alla possibilità di una separazione delle funzioni; gli stessi organismi riconosciuti e la maggior parte degli Stati membri sono piuttosto a favore di un maggiore ricorso ai controlli di tipo verticale. I pareri raccolti mostrano un chiaro sostegno alla riforma del riconoscimento limitato al fine di eliminare le lungaggini, nonché l’impatto negativo sulle prestazioni degli organismi interessati. Anche la riforma dei criteri di riconoscimento è stata accolta positivamente, così come quella del sistema delle sanzioni, soprattutto da parte degli stessi organismi riconosciuti che avevano espresso particolari preoccupazioni circa la sua proporzionalità. Tutti questi elementi, che peraltro erano stati oggetto dell’analisi d’impatto svolta dalla Commissione, sono stati presi in considerazione nella presente proposta.

• **Raccolta e utilizzazione dei pareri di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

• **Valutazione d’impatto**

I dati raccolti e le conclusioni dettagliate dello studio d’impatto sono contenuti nel documento SEC ../.. allegato, che è sintetizzato in seguito:

a) Riforma dei sistemi di controllo degli organismi riconosciuti

Fino ad ora il riconoscimento comunitario si è concentrato sulla questione degli standard professionali, senza prendere in considerazione i rischi insiti nell’accumulo di funzioni da parte degli organismi riconosciuti. Sono stati esaminati due tipi di soluzioni:

- l’introduzione di controlli incrociati nel corso delle ispezioni e al momento del rilascio dei certificati; ciò comporta la separazione tra le funzioni statutarie e quelle di classificazione. L’analisi effettuata dalla Commissione ha mostrato i vantaggi di questa formula che presenta, tuttavia, uno svantaggio fondamentale: può essere applicata esclusivamente alle navi che battono la bandiera di uno Stato membro;
- il rafforzamento dei meccanismi di controllo esistenti all’interno di un quadro adeguato. L’analisi mostra che in questo modo si potrebbe migliorare la qualità dei servizi e l’efficacia delle ispezioni per tutti gli organismi riconosciuti, senza distinzione in base alla bandiera battuta e ad un costo trascurabile per gli organismi stessi. Nel corso delle consultazioni e degli scambi bilaterali svolti dalla Commissione, gli stessi organismi riconosciuti hanno raccomandato il rafforzamento dei controlli verticali.

b) Riforma del riconoscimento limitato

La riforma del riconoscimento limitato, attraverso l’estensione della sua validità a tutto il territorio comunitario e la sostituzione degli attuali criteri quantitativi con criteri qualitativi non dovrebbe avere alcun impatto economico. La situazione del mercato resterà inalterata in

quanto l'attuale sistema di riconoscimento limitato di un organismo può essere esteso in qualsiasi momento agli altri Stati membri che ne facciano richiesta.

c) Criteri di riconoscimento

La semplificazione e l'aggiornamento dei criteri di riconoscimento, che non comportano nuovi obblighi per gli organismi riconosciuti, non hanno ovviamente alcun impatto economico misurabile (se si esclude la parte che riguarda il divieto di ricorrere a ispettori non esclusivi, il cui impatto resta comunque modesto ed è ripartito sull'intera flotta classificata dagli organismi riconosciuti).

d) Riforma del sistema delle sanzioni: introduzione di pene pecuniarie

Dato che si tratta di una modifica di natura puramente giuridica, non è previsto alcun impatto economico da questa riforma del sistema delle sanzioni.

e) Altri elementi della riforma

Dato che si tratta di modifiche di natura puramente giuridica, in particolare per chiarire altre disposizioni e/o garantirne la corretta applicazione, i poteri di ispezione della Commissione e l'esclusione dalla sfera di applicazione della direttiva degli aspetti legati alla sicurezza non dovrebbero avere alcun impatto economico.

La Commissione ha proceduto ad un'analisi dell'impatto inclusa nel programma legislativo e di lavoro della Commissione, la cui relazione è disponibile su http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

• Sintesi delle misure proposte

a) Rafforzamento dei sistemi di controllo degli organismi riconosciuti (articolo 21)

Gli organismi riconosciuti devono istituire una struttura comune di valutazione e certificazione della qualità che dovrà essere indipendente e disporre di tutti i mezzi necessari per poter svolgere il proprio lavoro in modo continuo e approfondito, per proporre misure sia individuali che collettive destinate a migliorare la qualità del lavoro degli organismi riconosciuti. Per garantire il corretto funzionamento di tale sistema si propone inoltre di estendere la cooperazione tra gli organismi riconosciuti affinché i loro regolamenti siano compatibili e interpretati ed applicati, così come le convenzioni internazionali, in modo uniforme. La compatibilità tra i regolamenti tecnici dovrebbe logicamente portare a un vero riconoscimento reciproco dei certificati di classe, compresi quelli relativi all'equipaggiamento marittimo. Ciò ridurrebbe i costi che i fornitori e i cantieri devono sopportare dato che si eliminerebbe la necessità di fare effettuare la certificazione a varie società differenti. È inoltre necessario stimolare la partecipazione degli Stati membri nell'elaborazione dei regolamenti (attualmente facoltativa) e della cooperazione tecnica (compatibilità dei regolamenti, interpretazione delle convenzioni internazionali).

b) Riforma del riconoscimento limitato

L'attuale sistema che limita il riconoscimento in base alle dimensioni dell'organismo interessato rende più difficile il rinnovo della flotta da parte dell'organismo stesso e nuoce sia alle sue prestazioni che alla sua capacità di evoluzione e di perfezionamento. Ciò crea una situazione assolutamente inaccettabile. Il sistema, inoltre, può essere svuotato completamente di significato nel caso in cui il riconoscimento limitato sia esteso a più Stati membri, in particolare se tale estensione riguarda flotte di grandi dimensioni.

La riforma proposta mira ad eliminare questi inconvenienti. Il riconoscimento comunitario non dipenderà più dalle dimensioni, ma esclusivamente dalla qualità e dalle prestazioni in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente. Allo stesso tempo sarà possibile impedire che un organismo riconosciuto, indipendentemente dalle sue dimensioni, agisca per conto degli Stati membri in settori specializzati (ad esempio, navi specializzate quali le chimichiere, le navi gasiere o le grandi navi passeggeri) per i quali non dispone delle competenze necessarie.

c) Riforma dei criteri di riconoscimento

Nel corso delle varie riforme i criteri per la concessione del riconoscimento sono stati elaborati e aggiornati, mentre sono state imposte agli organismi riconosciuti nuovi obblighi di trasparenza e di cooperazione.

Tali riforme, tuttavia, hanno prodotto un complesso di requisiti piuttosto disordinato, con espressioni talvolta imprecise e disposizioni ridondanti. La riforma proposta mira a semplificare tali criteri e a renderli più leggibili, ad adattare quelli di difficile applicazione e a colmare alcune lacune:

- chiara conferma della necessità di contare su un numero di ispettori proporzionato alla flotta da classificare, senza tuttavia specificare una soglia predeterminata per la concessione del riconoscimento;
- cessazione dell'utilizzo di ispettori non esclusivi da parte degli organismi riconosciuti, pratica ancora consentita dalla direttiva per i compiti di classificazione. L'occupazione precaria di tali ispettori comporta l'impossibilità di garantire sufficientemente l'indipendenza e la qualità del loro lavoro, nonostante gli sforzi di formazione e controllo da parte degli organismi riconosciuti. Al contrario, sebbene talvolta indispensabile per assicurare una copertura mondiale in tutte le circostanze, l'utilizzo di ispettori esclusivi di altri organismi riconosciuti deve rimanere un'eccezione;
- requisito della personalità giuridica e certificazione dei conti degli organismi riconosciuti. La certificazione dei conti è indispensabile per verificare l'indipendenza finanziaria degli organismi riconosciuti, nonché per la riforma del sistema di sanzioni di cui in seguito.

d) Riforma del sistema delle sanzioni

La direttiva può essere applicata in modo efficace solo attraverso la cooperazione e il partenariato tra gli organismi riconosciuti, le autorità degli Stati membri e la Commissione. In ogni caso, una politica volta ad assicurare la protezione della sicurezza marittima e dell'ambiente deve essere sostenuta da un sistema di sanzioni per garantire il controllo pubblico sull'attività degli organismi riconosciuti che non rispettino i propri obblighi.

La Commissione ritiene indispensabile mantenere e rafforzare il principio della correzione delle carenze alla fonte, in particolare al fine di individuare i rischi provocati dalle violazioni delle disposizioni della direttiva e di prevenirne le possibili conseguenze. Nei casi più gravi in cui esista una minaccia inaccettabile per la sicurezza o l'ambiente è altresì indispensabile ritirare il riconoscimento concesso all'organismo in questione.

La Commissione ritiene pertanto necessario semplificare l'attuale sistema di sanzioni e renderlo più flessibile ed efficace. Ciò comporta la necessità di agire su due fronti:

- rifondere l'attuale doppio sistema con la creazione di un unico elenco di infrazioni e sanzioni applicabile sia al mancato rispetto dei criteri di approvazione e degli altri obblighi a carico degli organismi approvati che a una riduzione delle loro prestazioni;
- sostituzione della sospensione del riconoscimento con l'applicazione di pene pecuniarie. Queste sono per loro natura gradualmente e dunque più eque rispetto alla sospensione del riconoscimento (che, a seconda della dimensione della parte europea della sua flotta registrata, può risultare disastrosa quanto il ritiro del riconoscimento per l'organismo interessato). Le pene pecuniarie sono inoltre compatibili con l'ingiunzione di intervento correttivo, che un sistema di pene pecuniarie periodiche potrebbe rafforzare.

Le pene pecuniarie devono essere in primo luogo proporzionate alla gravità dell'infrazione e alla capacità economica dell'organismo interessato. Possono essere prese in considerazione due possibilità: una percentuale del volume d'affari, oppure un importo per tonnellata di stazza lorda della flotta registrata dell'organismo, entrambi modulati in base alle circostanze del caso. Mentre il primo metodo è piuttosto diretto, la seconda opzione tiene meglio conto della normale struttura delle entrate degli organismi riconosciuti. Il ricorso a questa opzione, tuttavia, deve essere preceduto da un'analisi approfondita per assicurarsi che le sanzioni applicate siano dissuasive ma eque. La Commissione ritiene, pertanto, che sia sufficiente che il legislatore determini i principi del sistema e fissi un importo massimo per il totale delle pene pecuniarie che possono essere imposte a un organismo riconosciuto che ha commesso un'infrazione. In seguito, la Commissione potrà adottare norme di attuazione dettagliate per mezzo di una procedura di comitato, in base all'esito di uno studio più approfondito effettuato d'intesa con gli Stati membri e con la consultazione degli organismi riconosciuti.

e) Poteri di ispezione della Commissione

La Comunità deve poter garantire che gli organismi riconosciuti applichino alle navi battenti bandiera di un paese terzo lo stesso rigore adottato per le navi degli Stati membri, in quanto sia le une che le altre navigano in acque comunitarie. I criteri di riconoscimento, pertanto, non compiono alcuna distinzione in base alla bandiera e mirano ad assicurare una qualità uniforme tra gli organismi riconosciuti.

Il diritto di accesso dei valutatori comunitari alle navi e alle informazioni ai fini della valutazione degli organismi riconosciuti è già una prescrizione implicita della direttiva. È pertanto necessario fissare modalità precise, in particolare per:

- non consentire di invocare una clausola di riservatezza contenuta in un accordo per impedire la valutazione di un organismo riconosciuto (accesso ai documenti);

- assicurare che nei contratti degli organismi riconosciuti con i cantieri e con gli armatori per il rilascio di certificati statutari e di classe siano inserite disposizioni apposite affinché il rilascio sia subordinato a una buona cooperazione tra le parti (accesso a bordo).

f) Prendere in considerazione la struttura giuridica degli organismi riconosciuti

Dalla prima concessione dei riconoscimenti da parte degli Stati membri, gli organismi riconosciuti si sono evoluti e hanno modificato, talvolta significativamente, la loro struttura giuridica che è divenuta, in genere, più complessa. Attualmente esiste un gran numero di forme giuridiche differenti, che vanno dalle fondazioni alle società per azioni, comprese forme esclusive specifiche di alcuni sistemi giuridici non comunitari.

In risposta alle preoccupazioni espresse dal Parlamento europeo, la Commissione propone di introdurre un concetto organizzativo ampio che tenga conto di ogni prevedibile relazione di dipendenza tra soggetti giuridici che svolgono, sotto lo stesso ombrello, attività che rientrano nella sfera di applicazione della direttiva. Tale proposta è volta a garantire che il riconoscimento (e, pertanto, l'applicabilità dei criteri e degli obblighi ai sensi della direttiva) si applichi al livello più elevato che corrisponde a tale concetto. Saranno così sufficientemente coperti tanto i raggruppamenti societari orizzontali quanto quelli verticali che si troveranno, in tal modo, all'interno del sistema comunitario o ne saranno completamente esclusi.

g) Esclusione degli aspetti legati alla sicurezza

Nel testo attuale, la sfera di applicazione della direttiva è definita facendo riferimento alle convenzioni internazionali, compresa la Convenzione per la sicurezza della vita in mare (SOLAS). Dalla modifica del 12 dicembre 2002, tale convenzione comprende una sezione relativa alla sicurezza che è stata recepita nell'ordinamento giuridico comunitario dal regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6). Conformemente alle nuove disposizioni della Convenzione SOLAS citate in precedenza, il regolamento contiene la nozione di "organismo riconosciuto di sicurezza" sulla base di criteri e di modalità che sono incompatibili con lo spirito e il contesto della direttiva 94/57/CE. È opportuno, pertanto, escludere gli aspetti legati alla "sicurezza" dalla sfera di applicazione della direttiva 94/57/CE.

- **Base giuridica**

La base giuridica della proposta è l'articolo 80, paragrafo 2, del trattato.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica in quanto la proposta non riguarda un settore che è di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati adeguatamente dalla sola azione degli Stati membri per le ragioni che seguono.

L'azione isolata da parte degli Stati membri è incompatibile con l'obiettivo di garantire la libera prestazione di servizi in materia di ispezione e controllo delle navi che battono bandiera europea assicurando al tempo stesso un livello elevato e uniforme di protezione della sicurezza su tutto il territorio della Comunità; ciò comporta la necessità di standard di

competenza professionale e indipendenza particolarmente severi da parte degli organismi riconosciuti e il controllo di tali standard.

Gli obiettivi della proposta possono meglio essere realizzati da un'azione della Comunità per le ragioni che seguono.

Il controllo degli obblighi a carico degli organismi riconosciuti e l'imposizione di penali per il mancato rispetto di tali obblighi possono essere effettuati efficacemente solo attraverso la rapidità e l'unicità dell'azione garantite dalla Comunità. Tale processo può essere equo solo se tutti gli organismi interessati sono oggetto di una valutazione coerente.

Pur migliorando la modalità operativa dell'attuale sistema comunitario, la presente proposta non ne modifica in alcun modo la sostanza e, di conseguenza, i suoi obiettivi possono essere meglio conseguiti dalla Comunità.

La proposta mira, pertanto, a rafforzare le disposizioni della direttiva esistente senza modificarne gli obiettivi o estenderne la sfera di applicazione.

La proposta soddisfa pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

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

Le azioni proposte non costituiscono un aumento dell'intervento comunitario. Al contrario, esse standardizzano e costituiscono un quadro per i meccanismi di autoregolamentazione degli organismi riconosciuti (meccanismi di controllo), eliminano le lungaggini esistenti (accordo limitato), aggiornano le disposizioni esistenti (criteri di riconoscimento) e mirano a rendere la loro applicazione più flessibile ed efficiente (riforma del sistema delle sanzioni).

Dalla presente proposta non scaturisce alcun onere finanziario né per gli Stati membri né per il bilancio comunitario. Essa apporta un valore aggiunto in termini di sicurezza e protezione dei cittadini, mentre le opzioni scelte comportano costi trascurabili per gli operatori economici.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per le seguenti ragioni:

la sostituzione della presente direttiva con un regolamento non si raccorderebbe adeguatamente con il sistema in base al quale gli Stati membri possono delegare i loro poteri di ispezione delle navi e di rilascio dei certificati, di cui sono titolari ai sensi delle convenzioni internazionali pertinenti.

4) INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio della Comunità.

5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Simulazione, fase pilota e periodo di transizione**

La proposta è stata o sarà oggetto di un periodo di transizione.

- **Rifusione**

La proposta implica una rifusione delle disposizioni legislative in vigore e rientra nel programma comunitario per l'aggiornamento e la semplificazione dell'acquis comunitario.

- **Tavola di corrispondenza**

Gli Stati membri sono tenuti a trasmettere alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali di attuazione della direttiva, nonché una tavola di corrispondenza tra tali disposizioni e la presente direttiva.

- **Spazio Economico Europeo**

Questo progetto di atto rientra in un settore disciplinato dall'accordo SEE e occorre pertanto estenderlo allo Spazio Economico Europeo.

↓ 94/57/CE (adattato)

Proposta di

DIRETTIVA .../.../CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del [...]

relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime

(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 ~~84~~, ~~80~~ ~~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 in conformità della procedura prevista dall'articolo ~~189~~ ~~251~~ del trattato⁴,

considerando quanto segue:

↓ nuovo

- (1) La direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime⁵ è stata modificata a più riprese e in modo sostanziale. Essa deve ora essere nuovamente modificata ed è quindi opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla sua rifusione.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

↓ 94/57/CE

- (2) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari, il Consiglio si è prefisso l'obiettivo di allontanare dalle acque comunitarie tutte le navi non conformi alle norme e ha dato la priorità a iniziative comunitarie intese a garantire l'attuazione efficace ed uniforme delle norme internazionali mediante l'elaborazione di norme comuni per le società di classificazione⁶.
- (3) È possibile migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento in mare applicando rigorosamente le convenzioni, i codici e le risoluzioni internazionali, perseguendo nel contempo l'obiettivo della libera prestazione dei servizi.
- (4) Il controllo della conformità delle navi alle norme internazionali uniformi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento in mare spetta agli Stati di bandiera e di approdo.
- (5) Gli Stati membri sono responsabili del rilascio di certificati internazionali in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento a norma di convenzioni quali la convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), la convenzione internazionale sulla linea di carico (LL 66) e la convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento del mare da navi (MARPOL 73/78), nonché dell'attuazione delle disposizioni in esse contenute.

↓ 94/57/CE considerando 5

⇒ nuovo

- (6) Secondo dette convenzioni tutti gli Stati membri possono in varia misura autorizzare ~~organismi tecnici~~ ⇒ gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, generalmente denominate “società di classificazione”, ⇐ per quanto riguarda la certificazione della conformità e possono delegare il rilascio dei pertinenti certificati di sicurezza.

↓ 94/57/CE

- (7) A livello mondiale numerose società di classificazione non sono in grado di applicare adeguatamente le norme, né sono attendibili quando operano a nome dei governi nazionali, dato che non dispongono delle strutture e delle competenze necessarie per svolgere i compiti loro affidati a livello professionale.

↓ 94/57/CE considerando 7

- ~~(7) L'obiettivo di applicare norme adeguate alle società di classificazione non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri che agiscono singolarmente e può essere meglio realizzato a livello comunitario.~~

⁶ GU C 271 del 7. 10. 1993, pag. 1.

↓ nuovo

- (8) Tali organismi hanno altresì il compito di elaborare e attuare norme per la progettazione, la costruzione, la manutenzione e l'ispezione delle navi e di rispettare le prescrizioni delle convenzioni internazionali per il rilascio dei certificati pertinenti. Affinché possano svolgere tale compito in modo soddisfacente, gli organismi devono essere assolutamente indipendenti e devono avere una competenza tecnica estremamente elevata e una rigorosa gestione della qualità.
- (9) È opportuno che gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi possano offrire i loro servizi in tutta la Comunità e competere fra loro, offrendo al tempo stesso un uguale livello di tutela della sicurezza e dell'ambiente. È, pertanto, opportuno fissare ed applicare uniformemente in tutta la Comunità le norme professionali necessarie per la loro attività.

↓ 94/57/CE considerando 8
(adattato)

- (10) ~~È opportuno adottare una direttiva del Consiglio che fissi~~ Devono essere fissati criteri minimi per il riconoscimento degli organismi, ~~lasciando agli Stati membri il riconoscimento stesso, i mezzi di esecuzione e l'applicazione della direttiva.~~

↓ 94/57/CE considerando 9

- ~~(9) Le norme EN 45004 ed EN 29001 e le norme dell'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) costituiscono una garanzia adeguata della qualità delle prestazioni degli organismi.~~

↓ 94/57/CE considerando 10

- (11) Il rilascio del certificato di sicurezza radiofonica per navi da carico può essere affidato a organismi privati che dispongono di sufficiente esperienza e di personale qualificato.

↓ 94/57/CE considerando 11

- ~~(11) Gli organismi che desiderano essere riconosciuti ai fini della presente direttiva devono presentare agli Stati membri informazioni esaurienti e provare la loro conformità ai criteri minimi; gli Stati membri devono notificare alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi da essi riconosciuti.~~

↓ 2001/105/CE considerando 11
⇒ nuovo

- (12) Ai fini del rilascio del primo riconoscimento agli organismi che desiderano essere autorizzati a operare per conto degli Stati membri, la conformità ai criteri minimi di cui sopra ~~alle disposizioni della direttiva 94/57/CE~~ può essere valutata più efficacemente in modo armonizzato e centralizzato da parte della Commissione, insieme agli Stati membri che chiedono il riconoscimento.

↓ 94/57/CE considerando 12

~~(12) La Commissione può concedere un riconoscimento per tre anni ad organismi che non soddisfano i criteri relativi al numero minimo e alla stazza delle navi classificate nonché al numero minimo di ispettori indicato nell'allegato, ma che soddisfano tutti gli altri criteri; a siffatti organismi dovrebbe essere concessa una proroga del riconoscimento al termine del periodo triennale purché continuino a soddisfare gli stessi criteri; gli effetti del riconoscimento triennale dovrebbero essere limitati agli Stati membri da cui proviene la richiesta e per il periodo in questione.~~

↓ nuovo

(13) È opportuno concedere il riconoscimento esclusivamente sulla base delle prestazioni dell'organismo in termini di qualità e sicurezza. Si deve garantire che il grado di riconoscimento sia sempre correlato all'effettiva capacità dell'organismo interessato. È inoltre opportuno che il riconoscimento tenga conto delle differenze nelle forme giuridiche e strutture degli organismi riconosciuti pur continuando a garantire l'applicazione uniforme dei criteri minimi di cui sopra e l'efficacia dei controlli comunitari.

↓ 94/57/CE considerando 13
(adattato)

(14) ~~La creazione del mercato interno implica la libera circolazione dei servizi e che pertanto non si può impedire agli organismi aventi i requisiti comuni che ne garantiscono la competenza professionale e l'affidabilità di fornire i propri servizi nella Comunità, purché uno Stato membro abbia deciso di delegare tali obblighi di legge; Ciò nonostante lo Uno Stato membro può limitare il numero degli organismi da esso autorizzati in base alle sue esigenze, motivate in modo oggettivo e trasparente, sotto il controllo esercitato dalla Commissione ☒ secondo una procedura di comitato ☒ attraverso le procedure di comitatologia.~~

↓ 94/57/CE considerando 14

~~(14) L'attuazione del principio della libera prestazione dei servizi di ispezione e di controllo delle navi può essere graduale ma non andare oltre i termini previsti.~~

↓ 2001/105/CE considerando 15
(adattato)

(15) Poiché ☒ la presente direttiva ☒ ~~la direttiva 94/57/CE~~ garantisce la libera prestazione dei servizi nella Comunità, questa dovrebbe essere legittimata a negoziare con i paesi terzi nei quali hanno sede alcuni organismi riconosciuti per garantire una parità di trattamento nei confronti degli organismi riconosciuti aventi sede nella Comunità.

↓ 94/57/CE considerando 15
(adattato)

- (16) È necessaria una ~~maggior~~ rigorosa partecipazione dei governi nazionali alle operazioni di controllo delle navi e al rilascio dei certificati pertinenti affinché le norme internazionali in materia di sicurezza siano applicate correttamente, anche qualora lo Stato membro affidi ad enti esterni il compito di adempiere gli obblighi previsti dalla legge; è pertanto opportuno stabilire uno stretto rapporto funzionale tra governi e organizzazioni, prevedendo che queste ultime abbiano una rappresentanza locale nel territorio dello Stato membro per conto del quale svolgono i loro compiti.
-

↓ 94/57/CE considerando 16

- ~~6. È necessario istituire un comitato di regolamentazione per assistere la Commissione ai fini dell'applicazione effettiva delle norme in vigore in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente marino, tenendo conto delle procedure di ratifica a livello nazionale.~~
-

↓ 94/57/CE considerando 17

- ~~7. La Commissione delibera secondo la procedura fissata nell'articolo 13 per tener debitamente conto dei progressi realizzati in sede internazionale e per aggiornare i criteri minimi.~~
-

↓ 94/57/CE considerando 18

- ~~8. In base alle informazioni comunicate a norma dell'articolo 11 dagli Stati membri sulle prestazioni degli organismi operanti per loro conto, la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 13, deciderà se chiedere agli Stati membri di ritirare il riconoscimento di organismi che non soddisfano più i criteri minimi comuni.~~
-

↓ 2001/105/CE considerando 16
(adattato)
⇒ nuovo

- (17) La divergenza tra i regimi di responsabilità finanziaria degli organismi che operano a nome degli Stati membri ~~ha costituito un ostacolo~~ ⇒ ostacolerebbe ⇐ l'attuazione corretta della presente direttiva ~~della direttiva 94/57/CE~~. Per contribuire a risolvere il problema è opportuno ottenere un certo grado di armonizzazione, a livello comunitario, della responsabilità derivante da un qualsiasi incidente causato da un organismo riconosciuto, stabilita da un organo giurisdizionale - compresa la composizione di controversie attraverso procedure arbitrali.
-

↓ 2001/105/CE considerando 17
⇒ nuovo

- (18) Le misure necessarie per l'attuazione ⇒ della presente direttiva ⇐ ~~della direttiva 94/57/CE~~ sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28

giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁷.

↓ nuovo

- (19) È opportuno mantenere aggiornate le disposizioni della presente direttiva, e in particolare i criteri minimi e gli obblighi che gli organismi riconosciuti devono rispettare, tenendo debito conto dei progressi nelle sedi internazionali, secondo una procedura di comitato.
- (20) È di fondamentale importanza poter trattare in modo tempestivo, efficace e proporzionato il mancato rispetto degli obblighi da parte di un organismo riconosciuto. L'obiettivo principale dovrebbe essere correggere eventuali mancanze al fine di eliminare fin dall'inizio qualsiasi potenziale minaccia alla sicurezza o all'ambiente. È opportuno, pertanto, conferire alla Commissione i poteri necessari per imporre all'organismo di adottare le debite azioni preventive e correttive, nonché per imporre misure coercitive sotto forma di ammende e penalità di mora.
-

↓ 2001/105/CE considerando 14
⇒ nuovo

- (21) Secondo l'approccio che coinvolge tutta la Comunità la decisione di revocare il riconoscimento di un organismo che non osservi le disposizioni della direttiva, ⇒ ove le misure di cui sopra si dimostrino prive di efficacia o l'organismo rappresenti, altrimenti, una minaccia inaccettabile alla sicurezza o all'ambiente, ⇐ ~~compresi i casi in cui le prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento diventino insufficienti~~, deve essere adottata a livello comunitario, vale a dire dalla Commissione, sulla base di una procedura di comitato.
-

↓ 94/57/CE considerando 19
(adattato)

- (22) È opportuno che gli Stati membri abbiano comunque la possibilità di sospendere l'autorizzazione accordata ad un organismo ☒ riconosciuto ☒ a causa di gravi rischi per la sicurezza o l'ambiente; la Commissione decide rapidamente, secondo la procedura suddetta, se sia necessario abrogare tali misure nazionali.
-

↓ 94/57/CE considerando 20

- (23) I singoli Stati membri devono valutare periodicamente le prestazioni degli organismi operanti per loro conto e comunicare alla Commissione e agli Stati membri informazioni particolareggiate in merito.

⁷ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

↓ 2001/105/CE considerando 12
(adattato)

- (24) Allo stesso modo, il continuo controllo a posteriori degli organismi riconosciuti per valutare la loro conformità alle disposizioni della presente direttiva ~~della direttiva 94/57/CE~~ può essere più efficacemente garantito in modo armonizzato e centralizzato. Di conseguenza, è opportuno che la Commissione, e lo Stato membro che chiede il riconoscimento, si vedano affidare tale compito a nome dell'intera Comunità.

↓ nuovo

- (25) È di fondamentale importanza che gli ispettori comunitari abbiano accesso alle navi e alla relativa documentazione indipendentemente dalla bandiera della nave per accertarsi che gli organismi riconosciuti rispettino i criteri minimi riguardo a tutte le navi nelle rispettive classi di appartenenza.

↓ 94/57/CE considerando 21

- (26) Gli Stati membri, in qualità di Stati di approdo, devono migliorare le condizioni di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento nelle acque comunitarie mediante l'ispezione prioritaria di navi con certificati di organismi che non soddisfano i criteri comuni, garantendo che le navi battenti bandiera di un paese terzo non abbiano un trattamento più favorevole.

↓ 94/57/CE considerando 22

- ~~22. Il comitato dovrebbe decidere secondo la procedura III A dell'articolo 2 della decisione 87/373/CEE del Consiglio, del 13 luglio 1987, che stabilisce le modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁸.~~

↓ 94/57/CE considerando 24
(adattato)

- (27) Attualmente non esistono norme internazionali uniformi alle quali debbano conformarsi tutte le navi nella fase di costruzione e nell'intero periodo in cui sono in servizio per quanto riguarda lo scafo, i macchinari e gli impianti elettrici e di controllo; dette norme possono essere fissate secondo i regolamenti delle società di classificazione riconosciute o le norme equivalenti che le amministrazioni nazionali possono adottare in conformità della procedura prevista dalla direttiva ~~83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983~~, direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998 che stabilisce una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche ⁹ .

⁸ GU n. L 197 del 18. 7. 1987, pag. 33.

⁹ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37 .

↓ nuovo

- (28) La capacità degli organismi riconosciuti di individuare e correggere rapidamente le lacune presenti nei loro processi, regole e controlli interni è di fondamentale importanza per la sicurezza delle navi che gli organismi stessi ispezionano e certificano. È opportuno che tale capacità sia rafforzata per mezzo di un organo comune indipendente che possa proporre azioni comuni per il continuo miglioramento di tutti gli organismi riconosciuti e garantire un'interazione proficua con la Commissione.
-

↓ 94/57/CE considerando 23
(adattato)
⇒ nuovo

- (29) È opportuno obbligare ~~Le società di classificazione devono~~ gli organismi riconosciuti ad aggiornare ~~e applicare~~ le rispettive norme tecniche e ad applicarle per armonizzare le disposizioni relative alla sicurezza e per applicare uniformemente le norme internazionali all'interno della Comunità. ⇒ Ove le norme tecniche degli organismi riconosciuti siano identiche o molto simili, sarà opportuno prendere in considerazione il riconoscimento reciproco dei certificati di classe. ⇐
-

↓ 2001/105/CE considerando 18

- (30) Poiché la trasparenza e lo scambio di informazioni tra gli interessati, nonché il diritto del pubblico di accedere alle informazioni, sono strumenti fondamentali per evitare gli incidenti in mare, gli organismi riconosciuti dovrebbero fornire tutte le informazioni di carattere obbligatorio riguardanti le condizioni delle navi da loro classificate alle autorità di controllo dello Stato di approdo e metterle a disposizione del pubblico.
-

↓ 2001/105/CE considerando 19
⇒ nuovo

- (31) Al fine di impedire alle navi di cambiare classe per sottrarsi alle riparazioni necessarie, gli organismi riconosciuti dovrebbero procedere allo scambio di tutte le informazioni utili relative alle condizioni delle navi che cambiano classe ⇒ e coinvolgere, ove necessario, lo Stato di bandiera ⇐.
-

↓ nuovo

- (32) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ dovrebbe fornire il sostegno necessario a garantire l'attuazione della presente direttiva.

- (33) Poiché l'obiettivo del provvedimento da adottare, vale a dire l'adozione di norme e regole comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle

¹⁰ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1; regolamento modificato da ultimo del regolamento (CE) n. 724/2004, GU L 129 del 29.4.2004, pag. 1.

navi che operano nella Comunità e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, vista l'entità dell'intervento, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(34) L'obbligo di attuare la presente direttiva nel diritto nazionale dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono modifiche sostanziali della direttiva precedente. L'obbligo d'attuazione delle disposizioni rimaste immutate nella sostanza deriva dalla direttiva precedente.

(35) La presente direttiva deve far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini d'attuazione nel diritto nazionale delle direttive di cui all'allegato II, parte B,

↓ 94/57/CE

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva stabilisce le misure che devono adottare gli Stati membri e le organizzazioni responsabili dell'ispezione, del controllo e della certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino pur perseguendo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. Questo processo comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici e di controllo delle navi che rientrano nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

a) "nave":	qualsiasi nave che rientri nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali;
------------	--

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 1
 → 2002/84/CE Art. 3, punto 1
 ⇨ nuovo

b) "nave battente bandiera di uno Stato membro":	una nave registrata in uno Stato membro e battente bandiera di uno Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo. Le navi che non corrispondono a questa definizione sono equiparate alle navi battenti bandiera di un paese terzo;
--	--

c) "ispezioni e controlli":	ispezioni e controlli imposti dalle convenzioni internazionali;
-----------------------------	---

d) "convenzioni internazionali":	la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) ⇒ ad eccezione del capo XI-2 dell'allegato e del Codice ISPS - <i>International Ship and Port Facility Security</i> ⇐, la convenzione internazionale del 1966 sulla linea di carico e la convenzione internazionale del 1973/1978 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri → ₁ nelle loro versioni aggiornate ←;
----------------------------------	---

↓ 94/57/CE (adattato)
⇒ nuovo

e) "organismo":	⇒ un soggetto giuridico, le sue controllate e qualsiasi altro soggetto sotto il suo controllo che, congiuntamente o separatamente, svolgono compiti che rientrano nel campo d'applicazione della presente direttiva ⇐ società di classificazione od altro ente privato che effettua valutazioni della sicurezza delle navi per conto di un'amministrazione;
-----------------	--

⇒ f) "controllo": ⇐	⇒ ai fini del punto e): i diritti, i contratti o ogni altro mezzo, giuridico o di fatto che, separatamente o in combinazione tra di loro, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su un soggetto giuridico oppure consentono a tale soggetto di svolgere i compiti che rientrano nel campo d'applicazione della presente direttiva; ⇐
---------------------	---

g) "organismo riconosciuto":	qualsiasi organismo riconosciuto a norma dell'articolo 4 ☒ in conformità della presente direttiva ☒;
------------------------------	---

h) "autorizzazione":	l'atto con cui gli Stati membri autorizzano o delegano un organismo riconosciuto;
----------------------	---

i) "certificato legale ⇐":	il certificato rilasciato ⇒ da uno Stato di bandiera ⇐ dagli Stati membri oppure per suo conto conformemente alle convenzioni internazionali;
----------------------------	--

⇒ j) "norme e regolamenti": ⇐	⇒ le prescrizioni fissate da un organismo riconosciuto per la progettazione, la costruzione, l'equipaggiamento, la manutenzione e il controllo tecnico delle navi; ⇐
-------------------------------	--

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 1 (adattato)

k) "certificato di classe":	il documento rilasciato da un ☒ organismo riconosciuto ☒ società di classifica che certifica l'idoneità strutturale e meccanica delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e i regolamenti da esso fissati e resi pubblici;
-----------------------------	---

l) "certificato di sicurezza radio per navi da carico":	il certificato introdotto dai regolamenti Radio SOLAS 74/78 modificati, adottati dall'IMO;
---	--

↓ 94/57/CE (adattato)
 →₁ 2001/105/CE Art. 1, punto 2
 ⇒ nuovo

m) "sede":	la località in cui è situata la sede legale, l'amministrazione centrale oppure in cui si svolge l'attività principale di un organismo.
------------	--

Articolo 3

1. Gli Stati membri, nell'esercizio delle responsabilità e nell'adempimento degli obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali, si adoperano affinché le loro amministrazioni competenti diano adeguata esecuzione alle norme delle convenzioni internazionali, in particolare riguardo alle ispezioni e al controllo delle navi e al rilascio dei certificati ⇒ legali ⇐, nonché dei certificati di esenzione ⇒ a norma delle convenzioni internazionali ⇐ . →₁ Gli Stati membri operano secondo le pertinenti disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO. ←
2. Lo Stato membro che, ai sensi del paragrafo 1, decide, per le navi battenti la propria bandiera:
 - i) di autorizzare determinati organismi ad eseguire, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli relativi ai certificati ⇒ legali ⇐, ivi compresi quelli necessari per valutare la conformità alle norme di cui all'articolo ~~14~~ ☒ 19, paragrafo 2 ☒ e, se del caso, a rilasciare o rinnovare i relativi certificati, ovvero

- ii) di affidare ad organismi, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli di cui al punto i),

affida questi incarichi unicamente ad organismi riconosciuti.

Il primo rilascio del certificato di esenzione è comunque soggetto all'approvazione dell'amministrazione competente.

Tuttavia, per quanto riguarda il certificato di sicurezza radiofonica per navi da carico, detti compiti possono essere affidati a un ente privato riconosciuto da un'amministrazione competente e avente competenze adeguate e personale qualificato per effettuare, per conto di tale amministrazione, accertamenti specifici di sicurezza in materia di radiocomunicazioni.

3. Il presente articolo non si applica alla certificazione di apparecchiature navali specifiche.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 3
(adattato)

Articolo 4

~~4.~~ Gli Stati membri che desiderano autorizzare un organismo non ancora riconosciuto presentano alla Commissione una richiesta di riconoscimento corredata di informazioni esaurienti e documenti di prova circa il rispetto dei criteri definiti nell'allegato ~~☒~~ I ~~☒~~ e il principio e l'impegno di conformarsi alle disposizioni di cui ~~all'articolo 15, paragrafi 2, 4 e 5~~ ~~☒~~ agli articoli 20 e 21 ~~☒~~.

La Commissione, unitamente agli Stati membri che hanno presentato le rispettive richieste, procedono alla valutazione degli organismi oggetto di una richiesta di riconoscimento al fine di verificarne la conformità e l'impegno a conformarsi ai summenzionati principi. ~~La decisione in merito al riconoscimento tiene conto dei precedenti degli organismi per quanto riguarda le loro prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui all'articolo 9.~~

↓ nuovo

Articolo 5

La Commissione nega il riconoscimento agli organismi che non rispettino i requisiti di cui al primo comma dell'articolo 4 o le cui prestazioni costituiscano, sulla base dei criteri fissati conformemente all'articolo 14, una minaccia inaccettabile per la sicurezza o l'ambiente.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 3
(adattato)

⊠ Articolo 6 ⊠

1. Il riconoscimento è concesso dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 7 ⊠ 9 ⊠ , paragrafo 2.

↓ nuovo

2. Il riconoscimento è concesso al soggetto capogruppo in seno all'organismo, sempre che sussista un tale soggetto, ed è valido per tutti soggetti in seno all'organismo.
3. La Commissione, in base a modalità determinate secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, può in qualsiasi momento limitare o estendere il riconoscimento per taluni tipi di navi, per navi di una determinata stazza, per certe operazioni commerciali o una combinazione di questi elementi, a seconda della capacità dimostrata dell'organismo interessato.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 3
(adattato)
⇒ nuovo

~~2. Gli Stati membri possono presentare alla Commissione una richiesta speciale di riconoscimento limitato per la durata di tre anni per gli organismi che si conformano a tutti i principi di cui all'allegato diversi da quelli fissati ai punti 2 e 3 della sezione A dell'allegato stesso. A tali richieste speciali si applica la stessa procedura descritta al paragrafo 1, salvo che i criteri dell'allegato, di cui va valutata l'osservanza nel corso della valutazione effettuata dalla Commissione unitamente allo Stato membro, sono tutti i criteri diversi da quelli fissati ai punti 2 e 3 della sezione A. Gli effetti di tali riconoscimenti limitati si limitano esclusivamente allo Stato o agli Stati membri che hanno presentato una richiesta in tal senso.~~

~~3. Tutti gli organismi cui è concesso il riconoscimento sono soggetti alla stretta sorveglianza da parte del comitato istituito a norma dell'articolo 7, in particolare gli organismi di cui al precedente paragrafo 2, ai fini di eventuali decisioni in merito alla proroga del riconoscimento limitato. Riguardo a questi ultimi organismi, una decisione sulla proroga di tale riconoscimento non tiene conto dei criteri fissati ai punti 2 e 3 della sezione A dell'allegato, ma dei precedenti dell'organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui all'articolo 9, paragrafo 2. Qualsiasi decisione relativa alla proroga del riconoscimento limitato stabilisce a quali condizioni la proroga è eventualmente concessa.~~

4. La Commissione redige e tiene ⇒ regolarmente ⇐ aggiornato un elenco di tutti gli organismi riconosciuti ai sensi ⊠ del presente articolo ⊠ dei paragrafi 1, 2 e 3. L'elenco è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* ⊠ dell'Unione europea ⊠ delle Comunità europee.

~~5. Gli organismi che, il 22 gennaio 2002, sono già stati riconosciuti ai sensi della presente direttiva conservano il proprio riconoscimento. Tuttavia, detti organismi hanno l'obbligo di~~

~~conformarsi alle nuove disposizioni previste dalla presente direttiva e la loro conformità è valutata in occasione delle prime valutazioni di cui all'articolo 11.~~

↓ 94/57/CE

Articolo 7

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 4, lett. a) (adattato)

1. Gli Stati membri, quando agiscono in applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, non possono, in linea di massima, rifiutare di autorizzare un organismo riconosciuto a svolgere dette funzioni, salve le disposizioni del paragrafo ~~2~~ 2 del presente articolo ~~3~~ e degli articoli ~~8~~ 8 e 16 ~~6 e 11~~. Possono tuttavia, in funzione delle loro esigenze qualora vi siano motivi obiettivi e trasparenti, limitare il numero degli organismi da essi autorizzati.

Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione adotta le misure appropriate secondo la procedura di cui all'articolo ~~7~~ 9, paragrafo 2 ~~2~~.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 4, lett. c)

2. Per autorizzare un organismo riconosciuto situato in un paese terzo a svolgere i compiti indicati nell'articolo 3 o una parte di essi, gli Stati membri possono chiedere allo Stato terzo interessato di accordare un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità.

Inoltre la Comunità può esigere che lo Stato terzo nel quale ha sede l'organismo riconosciuto accordi un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità.

↓ 94/57/CE

Articolo 8

1. Gli Stati membri che decidano di agire in conformità dell'articolo 3, paragrafo 2 instaurano un rapporto funzionale tra l'amministrazione nazionale competente e gli organismi che agiscono per loro conto.
-

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 5, lett. a) (adattato)

2. Il rapporto funzionale è disciplinato da un patto scritto formale e non discriminatorio o da un atto giuridico equivalente che definisca gli specifici compiti e le funzioni dell'organismo e contenga quantomeno:

- a) le disposizioni dell'appendice II della risoluzione IMO A.739 (18) relativa agli orientamenti in materia di autorizzazione degli organismi che operano per conto dell'amministrazione, ispirandosi nel contempo all'allegato, alle appendici e altri elementi dei documenti IMO MSC/Circular 710 e MEPC/Circular 307 sul modello di accordo per il rilascio di autorizzazioni a favore di organismi che operano per conto dell'amministrazione;
- b) le seguenti disposizioni in materia di responsabilità finanziaria:
- i) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un incidente da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di indennizzare le parti lese, in caso di perdite o danni materiali, lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione volontaria ovvero da una colpa grave dell'organismo riconosciuto, dei suoi servizi, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto a un indennizzo da parte dell'organo riconosciuto nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le perdite, i danni materiali, le lesioni o la morte siano dovuti all'organismo riconosciuto;
 - ii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un incidente da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le lesioni personali o la morte siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 4 milioni di EUR;
 - iii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un incidente da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le lesioni personali o la morte siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 2 milioni di EUR;

- c) disposizioni relative a un controllo periodico ad opera dell'amministrazione o di un ente imparziale esterno designato da quest'ultima sui compiti che gli organismi svolgono per suo conto come stabilito all'articolo ~~14~~ 16 , paragrafo 1;
 - d) disposizioni relative alla possibilità di approfondite ispezioni a campione delle navi;
 - e) disposizioni per la comunicazione delle informazioni essenziali sulla propria flotta classificata, su modifiche, sospensioni e ritiri della classe, come indicato all'articolo ~~15~~ 20 , paragrafo 3.
-

↓ 94/57/CE

- 3. L'accordo o l'intesa giuridica equivalente può stabilire il requisito che l'organismo riconosciuto abbia una rappresentanza locale nel territorio dello Stato membro per conto del quale svolge i compiti di cui all'articolo 3. Una rappresentanza locale con uno status giuridico che assicuri la personalità giuridica conformemente alle leggi dello Stato membro e la competenza delle sue giurisdizioni nazionali può soddisfare siffatto requisito.
 - 4. I singoli Stati membri forniscono alla Commissione informazioni precise sul rapporto funzionale instaurato ai sensi del presente articolo. La Commissione ne informa successivamente gli altri Stati membri.
-

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 5, lett. b)

- 5. Entro il 22 luglio 2006, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione per valutare l'impatto economico del regime di responsabilità di cui al presente articolo sugli interessati e, in particolare, le sue ripercussioni sull'equilibrio finanziario degli organismi riconosciuti.

Tale relazione è redatta in collaborazione con le autorità competenti degli Stati membri e gli interessati, in particolare gli organismi riconosciuti. Se necessario per la suddetta valutazione, la Commissione presenta una proposta di modifica della presente direttiva, con particolare riguardo al principio della responsabilità e delle responsabilità massime.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 6

Articolo 9

↓ 2002/84/CE Art. 3, punto 2

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 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.
-

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 6

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 tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.
-

↓ 94/57/CE

Articolo 10

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 7
(adattato)

1. La presente direttiva può essere modificata, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, secondo la procedura di cui all'articolo 7 ~~9~~ ~~9~~, paragrafo 2, per:
- a) applicare, ai fini della presente direttiva, le modifiche, successivamente entrate in vigore, delle convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni internazionali di cui agli articoli 2, lettera d), 3, paragrafo 1 e ~~8~~ ~~8~~, paragrafo 2,
 - b) aggiornare i criteri dell'allegato ~~I~~ ~~I~~ prendendo in considerazione segnatamente le decisioni dell'IMO,
 - c) modificare gli importi di cui ai punti ii) e iii) dell'articolo ~~8~~ ~~8~~, paragrafo 2, lettera b).
-

↓ 94/57/CE

2. Dopo l'adozione di nuovi strumenti o protocolli delle convenzioni di cui all'articolo 2, lettera d) il Consiglio, su proposta della Commissione, decide, tenuto conto delle
-

¹¹ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

procedure parlamentari degli Stati membri nonché delle pertinenti procedure seguite nell'ambito dell'IMO, in merito alle modalità dettagliate di ratifica di questi nuovi strumenti o protocolli e vigila a che siano applicati uniformemente e simultaneamente negli Stati membri.

↓ 2002/84/CE Art. 3, punto 3
(adattato)

Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2, lettera d), e all'articolo 8 possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

↓ nuovo

Articolo 11

Ove ritenga che un organismo riconosciuto non abbia rispettato i criteri fissati nell'allegato I o i suoi obblighi a norma della presente direttiva, oppure che le sue prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di un organismo riconosciuto siano peggiorate significativamente pur non costituendo una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente, la Commissione prescrive all'organismo interessato di adottare i necessari provvedimenti preventivi e correttivi al fine di garantire il pieno rispetto di detti criteri e obblighi e, in particolare, eliminare ogni potenziale minaccia per la sicurezza o per l'ambiente o al fine di eliminare, con altri mezzi, le cause del peggioramento delle prestazioni.

I provvedimenti preventivi e correttivi possono comprendere misure di protezione provvisorie nel caso in cui la minaccia potenziale per la sicurezza o per ambiente sia immediata.

Articolo 12

1. Oltre ai provvedimenti adottati a norma dell'articolo 11, la Commissione può infliggere ammende all'organismo riconosciuto:
 - a) ove il mancato rispetto dei criteri fissati nell'allegato I o degli obblighi ai sensi della presente direttiva oppure il peggioramento delle prestazioni riveli gravi carenze nei suoi sistemi, strutture, procedure o controlli interni, oppure
 - b) ove esso abbia fornito alla Commissione informazioni inesatte, incomplete o fuorvianti nell'ambito della valutazione condotta dalla stessa a norma dell'articolo 16, paragrafo 3, o abbia altrimenti ostacolato tale valutazione.
2. Fatto salvo il paragrafo 1, qualora l'organismo non adotti i provvedimenti preventivi e correttivi prescritti dalla Commissione, o intervenga con un ritardo ingiustificato, la Commissione può infliggere una penalità di mora fino a quando i provvedimenti richiesti non siano pienamente attuati.
3. Le ammende e le penalità di mora di cui ai paragrafi 1 e 2 sono dissuasive e commisurate sia alla gravità del caso che alla capacità economica dell'organismo

interessato, tenendo conto, in particolare, della misura in cui la sicurezza ne risulta compromessa.

Le ammende e le penalità sono inflitte solo dopo che l'organismo interessato abbia avuto la possibilità di presentare osservazioni.

L'importo complessivo delle ammende e delle penalità di mora non deve superare il 10% del fatturato totale dell'organismo riconosciuto nell'anno di attività precedente, relativo alle attività che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva.

Articolo 13

1. La Commissione revoca il riconoscimento degli organismi:

- a) se il mancato rispetto dei criteri fissati nell'allegato I o dei loro obblighi a norma della presente direttiva è tale da costituire una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente;
- b) se le prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono tali da costituire una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente;
- c) se essi impediscono od ostacolano ripetutamente la valutazione da parte della Commissione, oppure
- d) se essi non pagano le ammende e/o le penalità di mora di cui all'articolo 12, paragrafi 1 e 2.

2. Ai fini delle lettere a) e b) del paragrafo 1, la Commissione decide sulla base di tutte le informazioni disponibili, ed in particolare in base:

- a) ai risultati della propria valutazione dell'organismo interessato, a norma dell'articolo 16, paragrafo 3;
- b) alle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 18;
- c) alle analisi degli incidenti in cui sono state coinvolte navi classificate dagli organismi riconosciuti;
- d) ad ogni eventuale ripetersi delle carenze di cui all'articolo 12, paragrafo 1, lettera a);
- e) alla misura in cui è colpita la flotta classificata dall'organismo, e
- f) all'inefficacia dei provvedimenti di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

3. La revoca del riconoscimento è decisa dalla Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, con la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, e dopo aver dato all'organismo interessato la possibilità di presentare osservazioni.

Articolo 14

La Commissione adotta , con la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2:

- a) criteri intesi a misurare le prestazioni in materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento da parte degli organismi riconosciuti, tenendo conto, in particolare, dei dati prodotti dal protocollo d'intesa di Parigi sul controllo da parte dello Stato di approdo e/o da altri sistemi analoghi;
- b) criteri intesi a determinare quando tali prestazioni debbano essere considerate una minaccia inaccettabile alla sicurezza o all'ambiente; tenendo conto di circostanze specifiche relative a organismi di piccole dimensioni o altamente specializzati, e
- c) norme dettagliate per l'attuazione dell'articolo 12 e, se del caso, dell'articolo 13.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 8

~~1. Il riconoscimento è revocato agli organismi di cui all'articolo 4 che non soddisfano più i criteri stabiliti nell'allegato o che non dispongono di precedenti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento di cui al paragrafo 2. La revoca del riconoscimento è decisa dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2, dopo aver dato all'organismo in questione la possibilità di presentare le proprie osservazioni.~~

~~2. Nell'elaborare i progetti di decisione sulla revoca del riconoscimento di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto del risultato della valutazione degli organismi riconosciuti di cui all'articolo 11, nonché dei precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, misurate per l'insieme delle navi da loro classificate, indipendentemente dalla bandiera battuta.~~

~~I precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono ottenuti sulla base dei dati prodotti nell'ambito del Memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo e/o di altri programmi simili. Altre indicazioni possono essere ottenute dall'analisi dei sinistri che hanno coinvolto navi classificate dall'organismo riconosciuto.~~

~~Per valutare i precedenti degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono inoltre prese in considerazione le relazioni elaborate dagli Stati membri sulla base dell'articolo 12.~~

~~Il comitato istituito ai sensi dell'articolo 7 stabilisce i criteri da rispettare per decidere, sulla base delle informazioni descritte nel presente paragrafo, in che momento le prestazioni dell'organismo che opera per conto dello Stato di bandiera possono essere considerate come una minaccia inaccettabile per la sicurezza e l'ambiente.~~

~~I progetti di decisioni riguardanti la revoca del riconoscimento di cui al paragrafo 1 sono presentati al comitato dalla Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro.~~

Articolo 15

⚡ In deroga ai criteri specificati nell'allegato I, quando uno Stato membro considera che l'organismo riconosciuto non possa più essere autorizzato a svolgere per suo conto i compiti indicati all'articolo 3, può sospendere tale autorizzazione applicando la seguente procedura:

- a) lo Stato membro informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione, indicando gli elementi che l'hanno motivata;
- b) la Commissione esamina se la sospensione sia giustificata per motivi di grave rischio per la sicurezza o per l'ambiente;
- c) la Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, informa lo Stato membro se la sua decisione di sospendere l'autorizzazione è giustificata o meno da motivi di grave rischio per la sicurezza o l'ambiente e, in caso negativo, chiede allo Stato membro di ritirare la sospensione.

~~2. Ogniqualvolta ritenga che le prestazioni di un organismo riconosciuto in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento peggiorino senza tuttavia giustificare la revoca del riconoscimento sulla base dei criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 2, la Commissione può decidere di informarne l'organismo riconosciuto e invitarlo ad adottare le misure adeguate per migliorare le proprie prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, e informare gli Stati membri al riguardo. Qualora l'organismo riconosciuto non abbia fornito una risposta soddisfacente o la Commissione consideri che le misure adottate dall'organismo riconosciuto non abbiano migliorato le prestazioni dello stesso in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, questa può decidere di sospendere il riconoscimento dell'organismo per un periodo di un anno secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2, dopo aver dato all'organismo in questione la possibilità di presentare le proprie osservazioni. Durante questo periodo l'organismo riconosciuto non è autorizzato a rilasciare o rinnovare certificati alle navi battenti bandiera degli Stati membri. I certificati precedentemente rilasciati o rinnovati da detto organismo conservano la loro validità.~~

~~3. La procedura di cui al paragrafo 2 si applica anche qualora la Commissione abbia la prova che un organismo riconosciuto non ha rispettato le disposizioni dell'articolo 15, paragrafi 3, 4 o 5.~~

~~4. Un anno dopo l'adozione della propria decisione di sospendere il riconoscimento di un organismo, la Commissione valuta se è stato posto rimedio alle carenze di cui ai paragrafi 2 e 3, che hanno motivato la sospensione. In caso di persistenza di tali carenze il riconoscimento è revocato secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2.~~

Articolo 16

1. Ciascuno Stato membro deve accertarsi che gli organismi riconosciuti che agiscono per suo conto ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, svolgano efficacemente le funzioni specificate in detto articolo con soddisfazione dell'amministrazione nazionale competente.
2. Gli Stati membri effettuano il controllo almeno ogni due anni e trasmettono alla Commissione e agli altri Stati membri una relazione sui risultati delle verifiche effettuate al più tardi entro il 31 marzo ~~di ogni~~ ☒ dell' ☒ anno successivo all'anno per il quale è stata valutata la conformità.
3. Gli organismi riconosciuti sono valutati dalla Commissione in collaborazione con lo Stato membro che ha presentato la corrispondente richiesta di riconoscimento, su base regolare e almeno ogni due anni, onde verificare se ⇒ rispettano gli obblighi loro incombenti in applicazione della presente direttiva e ⇐ soddisfano i criteri stabiliti nell'allegato ☒ I ☒.

Nel selezionare gli organismi da valutare, la Commissione dedica particolare attenzione alle prestazioni dell'organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, alle relazioni sui sinistri e alle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo ~~12~~ ☒ 18 ☒.

La valutazione può comprendere una visita alle sedi regionali dell'organismo nonché un'ispezione a campione delle navi ⇒, sia in servizio che in costruzione, ⇐ a fini di verifica delle prestazioni dell'organismo. In tal caso la Commissione informa, ove opportuno, gli Stati membri in cui sono ubicate le sedi regionali. La Commissione comunica agli Stati membri una relazione sui risultati della valutazione.

4. Ciascun organismo riconosciuto mette annualmente a disposizione del comitato istituito ai sensi dell'articolo ~~7~~ ☒ 9, paragrafo 1, ☒ i risultati dell'esame della gestione del suo sistema di qualità.

Articolo 17

1. Nessuna clausola di un contratto concluso da un organismo riconosciuto con un soggetto terzo o di un accordo di autorizzazione concluso con uno Stato di bandiera può essere invocata per limitare l'accesso da parte della Commissione alle informazioni necessarie ai fini della valutazione di cui all'articolo 16, paragrafo 3.
2. Gli organismi fanno sì che, nei contratti da essi conclusi con un soggetto terzo ai fini del rilascio di certificati legali o certificati di classe per una determinata nave, il

rilascio stesso sia subordinato alla condizione che il soggetto terzo non si opponga all'accesso degli ispettori comunitari alla nave ai fini dell'articolo 16, paragrafo 3.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 11
(adattato)

Articolo 18

Nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento degli obblighi in materia di ispezione quali Stati di approdo, gli Stati membri comunicano alla Commissione e agli altri Stati membri se ~~quanto~~ hanno accertato ~~in merito all'eventuale~~ il rilascio di certificati legali validi da parte di organismi operanti a nome di uno Stato di bandiera a navi non conformi ai requisiti pertinenti delle convenzioni internazionali, oppure ~~in merito ad~~ eventuali difetti di navi aventi un certificato di classe valido, relativi ad elementi oggetto del certificato, e ne informano lo Stato di bandiera interessato. Solo i casi di navi che rappresentano una minaccia grave per la sicurezza e per l'ambiente o che rivelano un comportamento particolarmente negligente da parte degli organismi sono soggetti all'obbligo di informazione di cui al presente articolo. L'organismo riconosciuto è informato in merito al caso in questione al momento dell'ispezione iniziale di modo che esso possa adottare immediatamente appropriate misure di *follow-up*.

↓ 94/57/CE (adattato)
→₁ 2001/105/CE Art. 1, punto 13
⇒ nuovo

Articolo 19

1. Gli Stati membri si assicurano che le navi battenti la loro bandiera siano progettate, costruite , attrezzate e mantenute in efficienza conformemente alle norme e ai regolamenti relativi alle prescrizioni in materia di scafo, macchinari e impianti elettrici e di controllo fissati da un organismo riconosciuto.
2. Uno Stato membro può decidere di valersi di norme da esso ritenute equivalenti a quelle di un organismo riconosciuto purché le notifichi immediatamente alla Commissione e agli altri Stati membri, conformemente alla procedura prevista dalla della direttiva ~~83/189/CEE~~ 98/34/CE e purché gli Stati membri o la Commissione non abbiano obiezioni al riguardo e le norme non risultino, secondo la procedura dell'→₁ articolo 7 9 , paragrafo 2 ←, della presente direttiva non essere equivalenti.

↓ nuovo (adattato)

3. Gli Stati membri cooperano, con gli organismi riconosciuti che essi autorizzano nell'elaborazione delle norme e/o dei regolamenti degli organismi stessi ~~riconosciuti che autorizzano~~. Essi consultano gli organismi riconosciuti ai fini di un'interpretazione coerente delle convenzioni internazionali in conformità all'articolo 20, paragrafo 1.

↓ 94/57/CE

Articolo 20

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 14,
lett. a)
⇒ nuovo

1. Gli organismi riconosciuti si consultano periodicamente per mantenere l'equivalenza delle rispettive ~~norme tecniche~~ ⇒ norme e regolamenti ⇐ e della loro applicazione. ⇒ Essi collaborano tra loro ai fini di un'interpretazione coerente delle convenzioni internazionali, fatti salvi i poteri degli Stati di bandiera. Gli organismi riconosciuti concordano le condizioni in base alle quali essi riconoscono reciprocamente i certificati di classe rilasciati in base a norme equivalenti, tenendo conto in particolare dell'attrezzature marittima recante il marchio di conformità a norma della direttiva 96/98/CE¹². ⇐ ~~conformemente al disposto della risoluzione IMO A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO.~~

Essi trasmettono periodicamente alla Commissione relazioni sui principali sviluppi relativi alle norme ⇒ e al riconoscimento reciproco ⇐ .

↓ 94/57/CE

2. Gli organismi riconosciuti devono dimostrare di essere disposti a collaborare con l'amministrazione di controllo dello Stato d'approdo riguardo alle navi che rientrano nella loro classificazione in particolare per agevolare l'eliminazione delle inadeguatezze o delle altre divergenze accertate.
-

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 14,
lett. b) (adattato)
⇒ nuovo

3. Gli organismi riconosciuti forniscono alle amministrazioni di tutti gli Stati membri che hanno concesso una delle autorizzazioni previste all'articolo 3 e alla Commissione tutte le informazioni pertinenti in merito alla flotta iscritta nella loro classe, ai trasferimenti, alle modifiche, alle sospensioni o alle revoche di classe, indipendentemente dalla bandiera battuta dalle navi.

Le informazioni relative ai trasferimenti, alle modifiche, alle sospensioni e ai ritiri di classe, comprese le informazioni ⊗ sui ritardi nelle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni o delle condizioni di classe, sulle condizioni operative o sulle restrizioni operative stabilite nei confronti delle navi da loro classificate ⊗ , indipendentemente dalla bandiera battuta, sono altresì comunicate ⇒ elettronicamente ⇐ alla ~~sistema di informazione Sirenae per le ispezioni previste~~

¹² GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

dal controllo dello Stato di approdo e ⇒ base dati comune delle ispezioni utilizzata dagli Stati membri per l'attuazione della direttiva [...]/.../CE] del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, nello stesso momento in cui sono registrate all'interno dei sistemi dell'organismo e comunque entro 72 ore dall'evento che ha fatto sorgere l'obbligo di comunicare le informazioni. Tali informazioni, ad eccezione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe i cui termini di adempimento non siano ancora scaduti, ⇐ sono pubblicate ~~nell'eventuale~~ ☒ nel ☒ sito web di detti organismi riconosciuti.

4. Gli organismi riconosciuti non rilasciano certificati ⇐ legali ⇐ a una nave, indipendentemente dalla bandiera battuta, che venga declassata o che cambi classe per motivi di sicurezza se non dopo aver dato l'opportunità all'amministrazione competente dello Stato di bandiera di formulare il proprio parere entro un termine ragionevole per stabilire se sia necessaria un'ispezione completa.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 14,
lett. c) (adattato)

5. In caso di trasferimento di una nave da un organismo riconosciuto a un altro, l'organismo precedente comunica al nuovo organismo:

- a) gli eventuali ritardi nell'esecuzione delle visite e
- b) ☒ gli eventuali ritardi ☒ nell'applicazione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe,
- ~~e) le condizioni di classe,~~
- c) le condizioni operative ☒ stabilite nei confronti della nave, e ☒
- d) le restrizioni operative ☒ stabilite nei confronti della nave ☒.

All'atto del trasferimento, l'organismo precedente fornisce il fascicolo completo dei precedenti della nave al nuovo organismo. Quest'ultimo può rilasciare i certificati della nave solo una volta che saranno state effettuate con successo tutte le visite in ritardo e sarà stato dato seguito alle raccomandazioni o condizioni di classe precedentemente pronunciate nei confronti della nave, come stabilito dall'organismo precedente.

Prima del rilascio dei certificati il nuovo organismo deve notificare al precedente la data di rilascio dei certificati e confermare la data, il luogo e le misure adottate per porre rimedio ai ritardi nell'esecuzione delle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe.

↓ nuovo

Gli organismi riconosciuti fissano e attuano prescrizioni comuni adeguate per i casi di trasferimento di classe che richiedono precauzioni particolari. Tali casi devono

¹³ GUL [...] del [...], pag. [...].

comprendere quanto meno il trasferimento di classe di navi di quindici anni o più e il trasferimento da un organismo non riconosciuto a un organismo riconosciuto.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 14, lett. c)

Gli organismi riconosciuti collaborano per dare corretta attuazione alle disposizioni del presente paragrafo.

↓ nuovo

Articolo 21

1. Gli organismi riconosciuti istituiscono un organo comune entro il e ne assicurano l'operatività per i seguenti compiti:

- a) valutazione continua del sistema di gestione della qualità;
- b) certificazione del sistema di qualità;
- c) elaborazione di interpretazioni vincolanti degli standard di qualità riconosciuti a livello internazionale, con particolare riguardo alla natura specifica e agli obblighi specifici degli organismi riconosciuti e
- d) adozione di raccomandazioni individuali e collettive in vista del miglioramento delle norme, delle procedure e dei meccanismi di controllo interno degli organismi riconosciuti.

L'organo comune è indipendente dagli organismi riconosciuti e dispone dei mezzi necessari per svolgere efficacemente le sue funzioni conformemente alle norme professionali più elevate.

Esso adotta un piano di lavoro annuale.

L'organo comune fornisce alla Commissione e agli Stati membri che autorizzano gli organismi tutte le informazioni relative al proprio piano di lavoro annuale, nonché le proprie osservazioni e raccomandazioni, in particolare per quanto riguarda le situazioni in cui la sicurezza possa essere stata compromessa.

2. L'organo comune di cui al paragrafo 1 è oggetto di una valutazione periodica da parte della Commissione, che può prescrivere agli organismi riconosciuti di adottare i provvedimenti da essa ritenuti necessari per garantire la piena applicazione del paragrafo 1.

La Commissione riferisce agli Stati membri sui risultati e sulle conseguenze della sua valutazione.

Articolo 22

1. Gli organismi che, al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva, abbiano ottenuto il riconoscimento conformemente alla direttiva 94/57/CE, conservano tale riconoscimento, alle condizioni di cui ai paragrafi 2 e 3 bis.
2. Gli organismi riconosciuti rispettano le nuove disposizioni fissate dalla presente direttiva fin dalla sua entrata in vigore.
3. Fatti salvi gli articoli 11 e 13, la Commissione riesamina tutti i riconoscimenti limitati concessi in applicazione della direttiva 94/57/CE alla luce dell'articolo 6, paragrafo 3, della presente direttiva entro il [dodici mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva oggetto di rifusione], al fine di decidere, con la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, se sia opportuno sostituire o eliminare le limitazioni. Le limitazioni resteranno in vigore fino a quando la Commissione non avrà deciso.

Articolo 23

Nel corso della valutazione effettuata in applicazione dell'articolo 16, paragrafo 3, la Commissione verifica che il titolare del riconoscimento sia il soggetto capogruppo in seno all'organismo. In caso contrario, essa modifica opportunamente il riconoscimento con una decisione.

Ove la Commissione modifichi il riconoscimento, gli Stati membri adeguano alla modificazione stessa gli accordi da essi conclusi con l'organismo.

Articolo 24

La Commissione informa periodicamente il Parlamento e il Consiglio in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della direttiva negli Stati membri.

↓ 94/57/CE (adattato)

Articolo 25

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] ed ai punti [...] della presente direttiva [articoli o partizioni di articoli e punti dell'allegato I che hanno subito modificazioni sostanziali rispetto alla direttiva precedente] entro ~~anterioremente al 31 dicembre 1995~~ ☒ diciotto mesi dalla data fissata all'articolo 27. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni e trasmettono una tavola di corrispondenza tra tali disposizioni e la presente direttiva. ☒
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. ~~Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.~~ ☒ Esse contengono inoltre una dichiarazione in base alla quale i riferimenti presenti nelle disposizioni legislative, normative e amministrative esistenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva s'intendono come fatti alla

presente direttiva. Gli Stati membri fissano le modalità di tali riferimenti e la formulazione della dichiarazione. ☒

3. Gli Stati membri comunicano ~~immediatamente~~ alla Commissione il testo delle ☒ principali ☒ disposizioni di diritto ~~interne~~ ☒ nazionale ☒ che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva. ~~La Commissione ne informa gli altri Stati membri.~~

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto 15

~~4. Inoltre la Commissione informa periodicamente il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi compiuti nell'attuazione della direttiva negli Stati membri.~~

↓

Articolo 26

La direttiva 94/57/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato II, parte A, è abrogata a con effetto a decorrere dal [data di entrata in vigore della direttiva oggetto di rifusione], fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini per il recepimento nell'ordinamento nazionale delle direttive indicate nell'allegato II, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di corrispondenza di cui all'allegato III.

Articolo 27

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

Gli articoli [...] ed i punti [...] dell'allegato I [articoli o partizioni di articoli e punti dell'allegato I che hanno subito modificazioni sostanziali rispetto alla direttiva precedente] si applicano a decorrere dal [data di entrata in vigore della direttiva oggetto di rifusione].

↓ 94/57/CE

Articolo 28

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

ALLEGATO

CRITERI MINIMI PER GLI ORGANISMI DI CUI ALL'ARTICOLO 3

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 16, lett. a)

A. CRITERI MINIMI GENERALI

↓ nuovo

1. Un organismo riconosciuto deve avere personalità giuridica nello Stato in cui ha sede. La sua contabilità deve essere certificata da revisori indipendenti.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 16, lett. a) (adattato)

~~1.~~ 2. L'organismo riconosciuto deve poter dimostrare di avere una vasta esperienza in materia di valutazione degli aspetti inerenti alla progettazione e alla costruzione di navi mercantili.

~~2. L'organismo deve avere nella sua classe una flotta di almeno 1 000 navi (di stazza superiore a 100 TSL) per un totale di almeno 5 milioni di TSL.~~

~~3. L'organismo deve occupare personale tecnico adeguato alla consistenza della flotta classificata. Per soddisfare i requisiti di cui al punto 2 sono necessari almeno 100 ispettori che si dedicano esclusivamente ai controlli.~~

↓ nuovo

3. L'organismo deve disporre di un personale dirigente, tecnico, di supporto e di ricerca proporzionato alla dimensione della flotta iscritta nella sua classificazione, alla sua composizione e alla partecipazione dell'organismo alla costruzione e alla trasformazione delle navi. L'organismo deve essere in grado di assegnare a tutte le sedi di lavoro, in funzione delle esigenze, mezzi e personale proporzionati ai compiti da svolgere conformemente ai criteri generali minimi 6 e 7 e ai criteri minimi specifici.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 16, lett. a) (adattato)
⇒ nuovo

4. L'organismo deve avere ed applicare norme e regolamenti completi, , in materia di progettazione, costruzione e controllo periodico delle navi mercantili, ⇒ e che possiedono la qualità di norme riconosciute a livello internazionale. ⇐ ~~che devono essere~~ ⇒ Tali norme e regolamenti sono ⇐ pubblicati nonché tenuti costantemente aggiornati e migliorati con programmi di ricerca e sviluppo.

5. L'organismo deve pubblicare annualmente il proprio registro navale o lo mantiene in una banca dati elettronica accessibile al pubblico.

6. L'organismo non deve essere controllato dagli armatori o dai costruttori, né da altri terzi coinvolti commercialmente nella costruzione, nell'armamento, nella riparazione o nell'esercizio di navi. L'organismo non deve dipendere essenzialmente da un'unica impresa commerciale per quanto concerne le sue entrate. L'organismo riconosciuto non deve svolgere attività di classificazione o regolamentari se è esso stesso armatore o esercente della nave oppure ha legami professionali, personali o familiari con questi ultimi. Tale incompatibilità si applica parimenti agli ispettori alle dipendenze dell'organismo riconosciuto.

7. L'organismo deve operare in conformità delle disposizioni stabilite nell'allegato della risoluzione A.789(19) dell'IMO relativa alle disposizioni in materia di visite di controllo e funzioni di certificazione degli organismi riconosciuti che agiscono per conto dell'amministrazione, nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili i sensi della presente direttiva.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 16, lett. b)

B. CRITERI SPECIFICI MINIMI

↓ nuovo

1. L'organismo assicura una copertura mondiale grazie al suo personale tecnico esclusivo o, in casi eccezionali e debitamente giustificati, grazie al personale tecnico esclusivo di altri organismi riconosciuti.

↓ 94/57/CE

~~1. L'organismo dispone di:~~

~~a) un personale adeguato a livello tecnico e dirigenziale, nonché sul piano delle attività di sostegno e di ricerca, proporzionato ai compiti e alle navi classificate, che provvede anche allo sviluppo della capacità e all'applicazione delle norme e regolamentazioni;~~

~~b) personale tecnico esclusivo proprio o di altri organismi riconosciuti tale da assicurare una copertura in tutto il mondo.~~

2. L'attività dell'organismo è disciplinata da un codice etico.

3. L'organismo è gestito e amministrato in modo tale da tutelare il carattere riservato delle informazioni richieste dall'amministrazione.

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 16,
lett. b) (adattato)
⇒ nuovo

4. L'organismo ~~è disposto a fornire~~ ⇒ fornisce ⇐ le informazioni pertinenti all'amministrazione, alla Commissione e agli interessati.

5. La direzione dell'organismo definisce e documenta i propri programmi, obiettivi e impegni in materia di qualità e verifica che tali programmi siano compresi, attuati e mantenuti a tutti i livelli dell'organismo. La politica dell'organismo ~~deve fondarsi~~ ☒ si fonda ☒ su obiettivi e indicatori di prestazioni relativi alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento.

6. L'organismo ~~sviluppa, applica e mantiene un sistema di qualità interno efficace, basato sugli elementi pertinenti degli standard di qualità riconosciuti sul piano internazionale. Il sistema deve essere conforme alle norme EN 45004 (enti responsabili dell'ispezione) ed EN 29001, secondo l'interpretazione dei "Requisiti per la certificazione dei sistemi di qualità dell'IACS" e assicurare, tra l'altro,~~ ☒ assicura ☒ quanto segue:

- a) ☒ le sue ☒ norme e i ☒ suoi ☒ regolamenti ~~dell'organismo~~ sono stabiliti e aggiornati in modo sistematico;
- b) ☒ le sue ☒ le norme e i ☒ suoi ☒ regolamenti ~~dell'organismo~~ sono rispettati ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto a tali norme e regolamenti;
- c) sono soddisfatti i requisiti dell'attività prevista dalla legge che l'organismo è autorizzato a svolgere ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto all'osservanza delle convenzioni internazionali;
- d) sono definiti e documentati le responsabilità, i poteri e l'interrelazione del personale la cui attività incide sulla qualità dei servizi dell'organismo;
- e) tutte le attività sono svolte in condizioni controllate;
- f) è in vigore un sistema di supervisione che controlla le operazioni e le attività svolte dagli ispettori e dal personale tecnico e amministrativo impiegato ~~direttamente~~ dall'organismo;
- g) ~~le norme delle attività regolamentari che l'organismo è autorizzato a svolgere sono applicate soltanto da ispettori esclusivi dell'organismo o da ispettori esclusivi di altri organismi riconosciuti. In entrambi i casi~~ Gli ispettori esclusivi ~~devono avere~~ ☒ hanno ☒ una conoscenza approfondita del tipo di nave sul quale effettuano le ⇒ loro ⇐ attività ~~regolamentari~~ per quanto attiene alla specifica ispezione da svolgere e delle norme applicabili in materia;
- h) è attuato un sistema di qualificazione e aggiornamento costante degli ispettori;
- i) è tenuta una documentazione per dimostrare il grado di realizzazione degli standard richiesti per gli aspetti inerenti ai servizi svolti, nonché l'efficace funzionamento del sistema di qualità;

- j) è applicato un vasto sistema di audit interni pianificati e documentati riguardo alle attività inerenti alla qualità in tutte le sedi;
- k) le ispezioni e le visite regolamentari previste dal sistema armonizzato di visite e di certificazione alle quali l'organismo è autorizzato a procedere sono effettuate conformemente alle disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO ~~A.746 (18)~~ A948(23) relativa agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione;
- l) tra i servizi centrali e regionali della società e tra gli organismi di classifica e i rispettivi ispettori sono definite modalità chiare e dirette in materia di responsabilità e di controllo.

~~7. L'organismo deve dimostrare di essere in grado:~~

~~a) di mettere a punto e tenere aggiornata una serie completa e adeguata di norme e regolamenti propri relativi allo scafo, ai macchinari e agli impianti elettrici e di controllo aventi la qualità di standard tecnici riconosciuti a livello internazionale in base ai quali possono essere rilasciati certificati di sicurezza per le navi passeggeri conformi alla convenzione Solas (riguardo all'adeguatezza della struttura e dei principali macchinari a bordo) e ai certificati di bordo libero (per quanto riguarda l'adeguatezza della resistenza);~~

~~b) di effettuare tutte le ispezioni e i controlli stabiliti dalle convenzioni internazionali per il rilascio dei certificati, compresi i mezzi necessari per valutare — ricorrendo a professionisti qualificati e conformemente alle disposizioni dell'allegato della "Risoluzione IMO A.788 (19) relativa agli orientamenti in materia di attuazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM) da parte delle amministrazioni" — l'applicazione e la manutenzione del sistema di gestione della sicurezza sia a terra che a bordo ai fini della certificazione.~~

⇩ nuovo (adattato)

7. L'organismo ha elaborato, attuato e mantiene in funzione n sistema efficace di qualità interna basato su parti pertinenti di norme di qualità riconosciute a livello internazionale e conformi alle norme EN ISO/IEC 17020:2004 (organismi di controllo) e EN ISO 9001:2000, in base all'interpretazione e certificazione date dall'organo comune di cui all'articolo 21, paragrafo 1.

8. Le norme e i regolamenti dell'organismo sono attuati in modo tale che l'organismo abbia sempre la possibilità di formulare, in base alle proprie conoscenze e valutazioni, una dichiarazione affidabile e oggettiva circa la sicurezza delle navi interessate, per mezzo dei certificati di classe sulla base dei quali possono essere rilasciati i certificati di legge.

9. L'organismo possiede i mezzi necessari per valutare, ai fini della certificazione, - attraverso il ricorso a professionisti qualificati e conformemente alle disposizioni fissate nell'allegato della risoluzione A.913 (22) dell'IMO relativa agli orientamenti per l'applicazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM, *International Safety Management*) da parte delle amministrazioni - l'attuazione e il mantenimento del sistema di gestione della sicurezza, sia a terra che sulle navi.

↓ 94/57/CE

~~8. L'organismo è soggetto alla certificazione del sistema di qualità da parte di revisori indipendenti riconosciuti dall'amministrazione dello Stato in cui essa è situata.~~

↓ 2001/105/CE Art. 1, punto. 16,
lett. b) (adattato)

9. 10. L'organismo deve autorizzare i rappresentanti dell'amministrazione e di altre parti interessate a partecipare all'elaborazione delle norme e/o dei regolamenti.



ALLEGATO II

Parte A

Direttiva abrogata e sue successive modifiche (menzionate all'articolo 26)

Direttiva 94/57/CE del Consiglio	GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20
Direttiva 97/58/CE della Commissione	GU L 274 del 7.10.1997, pag. 8
Direttiva 2001/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio	GU L 19 del 22.1.2002, pag. 9
Direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio	GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53

Parte B

Elenco dei termini per il recepimento nell'ordinamento nazionale (menzionati all'articolo 26)

Direttiva	Termine per il recepimento
94/57/CE	31 dicembre 1995
97/58/CE	30 settembre 1998
2001/105/CE	22 luglio 2003
2002/84/CE	23 novembre 2003



ALLEGATO III

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 94/57/CE	La presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, frase introduttiva	Articolo 2, frase introduttiva
Articolo 2, primo trattino	Articolo 2, lettera a)
Articolo 2, secondo trattino	Articolo 2, lettera b)
Articolo 2, terzo trattino	Articolo 2, lettera c)
Articolo 2, quarto trattino	Articolo 2, lettera d)
Articolo 2, quinto trattino	Articolo 2, lettera e)
---	Articolo 2, lettera f)
Articolo 2, sesto trattino	Articolo 2, lettera g)
Articolo 2, settimo trattino	Articolo 2, lettera h)
Articolo 2, ottavo trattino	Articolo 2, lettera i)
---	Articolo 2 lettera j)
Articolo 2, nono trattino	Articolo 2, lettera k)
Articolo 2, decimo trattino	Articolo 2, lettera l)
Articolo 2, undicesimo trattino	Articolo 2, lettera m)
Articolo 3	Articolo 3
Articolo 4, paragrafo 1, prima e seconda frase	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, ultima frase	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafi 2 e 3	---
---	Articoli 5 e 6, paragrafi 2 e 3
Articolo 4, paragrafo 4	Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 4, paragrafo 5	---

Articoli 5, 6, 7 e 8

Articolo 9

Articolo 10, paragrafo 1

Articolo 10, paragrafi 2, 3 e 4

Articolo 11

Articolo 12

Articolo 14

Articolo 15

Articolo 16

Articolo 17

Allegato

Articoli 7, 8, 9 e 10

Articoli da 11 a 14

Articolo 15

Articolo 16

Articolo 17

Articolo 18

Articolo 19, paragrafi 1 e 2

Articolo 19, paragrafo 3

Articolo 20

Articoli da 21 a 24

Articolo 25

Articolo 26

Articolo 27

Articolo 28

Allegato I

Allegato II

Allegato III

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime.

2. QUADRO ABM/ ABB

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	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	-
Stanziamenti di pagamento		b+c	0	0	0	0	0	0	-

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 interessato.

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 il cofinanziamento 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 terzo decimale)

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

⁶ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

⁷ Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

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

(La gestione è affidata al 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

Dall'esame del sistema attuale introdotto dalla direttiva 94/57/CE, compresi i risultati della valutazione degli organismi riconosciuti dalla Commissione, si può concludere che esistono notevoli punti deboli per quanto riguarda il processo di ispezione e certificazione della sicurezza della flotta comunitaria.

Per risolvere questo problema è necessario rafforzare i controlli relativi al processo di ispezione e certificazione che consentano di dare l'allarme in caso di errore e che allo stesso tempo possano adeguarsi naturalmente al dualismo "classificazione-compiti previsti dalla legge".

È anche opportuno procedere a uniformare la terminologia della direttiva, in base a nozioni più precise e definite più accuratamente, come ad esempio una chiara distinzione tra «certificato di legge» e «certificato di classe».

Tutto ciò impone la modifica del quadro legislativo in vigore.

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

Il sistema internazionale per la certificazione delle navi ha una struttura complessa. Storicamente, il sistema pubblico (o "statutario") si è innestato sulla struttura privata pre-esistente e rappresentata dalle società di classificazione, senza tuttavia sostituirla. Tutto ciò ha fatto sì che la ripartizione dei compiti tra i vari soggetti sia variabile.

Nella pratica, le norme tecniche sono elaborate in parte dall'IMO e in parte dalle società di classificazione. Ciò che compete all'una o alle altre dipende dalla convenzione, dall'argomento o dal tipo di nave.

L'intervento a livello comunitario garantisce una maggiore affidabilità del processo di ispezione e certificazione e comporta, conseguentemente, l'introduzione di controlli incrociati che possano dare l'allarme in caso di errore. Queste misure miglioreranno la capacità di correzione alla fonte di tali errori e serviranno a superare eventuali ostacoli alla sicurezza nel lungo periodo.

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

L'obiettivo principale è quello di aumentare l'affidabilità del processo di ispezione e di certificazione della sicurezza delle navi che battono bandiera europea.

Gli obiettivi intermedi sono i seguenti:

- Obiettivo intermedio n. 1: rafforzamento dei sistemi di controllo degli organismi riconosciuti.
- Obiettivo intermedio n. 2: riforma del riconoscimento limitato.
- Obiettivo intermedio n. 3: riforma dei criteri di riconoscimento.

5.4 Modalità di attuazione (indicativa)

Indicare di seguito la scelta delle modalità⁸ di attuazione:

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:

Non pertinente.

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

La proposta di direttiva contiene una disposizione che impone agli Stati membri di comunicare le misure di attuazione nazionali da adottare per il recepimento delle direttive nel diritto nazionale.

La mancata comunicazione di tali misure o una comunicazione parziale avvia automaticamente un procedimento di infrazione a norma dell'articolo 226 del trattato.

⁸ Se sono indicate più modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni" della presente sezione.

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima seguirà gli sviluppi dell'applicazione della direttiva da parte degli Stati membri.

6.1 Valutazione

6.1.1 Valutazione ex-ante

Vantaggi e inconvenienti messi in luce nell'analisi dell'impatto.

Vantaggi: mentre tutte le variazioni dell'ipotesi 1 potrebbero riguardare solo le navi battenti bandiera europea, l'ipotesi 2 contribuirebbe ad aumentare la sicurezza di tutta la flotta classificata dagli organismi riconosciuti, a prescindere dalla bandiera (cioè la quasi totalità della flotta mondiale). Tutto ciò rappresenta un elemento determinante per la protezione delle acque comunitarie. D'altra parte, il costo marginale della proposta e l'assenza di discriminazione per gli armatori europei sono altri due elementi che vanno ad aggiungersi all'elevata efficacia presunta dell'intervento. La proposta comporta infine un periodo di transizione breve e relativamente agevole.

Inconvenienti: poiché interviene a valle del problema principale e richiede un notevole grado di cooperazione da parte degli organismi riconosciuti, questa soluzione comporterà un attento controllo da parte della Commissione, compresa l'eventuale imposizione di sanzioni, al fine di riunire tutti gli elementi necessari al buon funzionamento del sistema.

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

Non pertinente.

7. MISURE ANTIFRODE

Non pertinente.

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1 Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari: **non pertinente**.

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 1⁹																
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																

⁹ 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 ¹⁰ (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 ¹¹ con l'art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Altro personale ¹² finanziato 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: taches

La direttiva sulle società di classificazione rafforza la competenza comunitaria nel campo della sicurezza marittima. Per garantire un controllo adeguato dell'applicazione della direttiva è necessario un rafforzamento delle risorse umane, quantificato in ½ funzionario A.

8.2.3 Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti preassegnati 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

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

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

¹² Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4 Altre spese amministrative non 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 ¹³							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	0,324
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	0,324

Calcolo – **Funzionari e agenti temporanei**

*(108 000 EUR * 0,5 = 54 000 EUR)*

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

Non pertinente.

¹³ 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)

	Année 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 ¹⁴	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

* nessuna incidenza sull'attuale bilancio stanziato per le missioni.

Calculation – *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Non pertinente

¹⁴ Indicare il tipo di comitato ed il gruppo cui appartiene.