

**DIRETTIVA 2001/105/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 19 dicembre 2001**

che modifica la direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e 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 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 13 novembre 2001,

considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino possono essere migliorate se gli Stati di bandiera attuano in modo adeguato e obbligatorio le convenzioni attualmente in vigore a livello internazionale.
- (2) La direttiva 94/57/CE del Consiglio ⁽⁵⁾ ha istituito un sistema di riconoscimento comunitario degli organismi tecnici che, in virtù delle convenzioni internazionali, possono essere autorizzati, a diversi livelli, a effettuare ispezioni delle navi e a rilasciare certificati di sicurezza per conto degli Stati membri.
- (3) L'attuazione pratica di tale direttiva ha rivelato che taluni adattamenti al sistema comunitario di riconoscimento degli organismi tecnici avrebbero consentito di rafforzare significativamente il sistema e di semplificare nel contempo gli obblighi imposti agli Stati membri in materia di controllo e di presentazione delle relazioni.
- (4) Dall'adozione della direttiva 94/57/CE la normativa comunitaria e internazionale in questo settore ha conosciuto diversi sviluppi che richiedono un ulteriore adattamento della suddetta direttiva.
- (5) In particolare, ai fini della direttiva 94/57/CE è opportuno applicare le modifiche apportate alle convenzioni internazionali nonché i protocolli e i corrispondenti

codici di carattere obbligatorio di cui all'articolo 2, lettera d), della suddetta direttiva, entrati in vigore dopo l'adozione della medesima, e le risoluzioni adottate in questo settore dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

- (6) Per favorire un'attuazione efficace degli obblighi che incombono agli Stati di bandiera in forza delle convenzioni internazionali, il 27 novembre 1997 l'Assemblea dell'IMO ha adottato la risoluzione A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO.
- (7) L'IMO ha adottato il codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM) mediante la risoluzione A.741 (18) del 4 novembre 1993, reso obbligatorio tramite il nuovo Capitolo IX della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS).
- (8) Al fine di garantire un'attuazione uniforme del Codice ISM, l'IMO ha adottato, mediante la risoluzione A.788 (19) del 23 novembre 1995, orientamenti relativi all'attuazione del Codice ISM da parte delle amministrazioni marittime.
- (9) Al fine di armonizzare le visite e le ispezioni obbligatorie delle amministrazioni dello Stato di bandiera ai sensi delle convenzioni internazionali, l'IMO ha adottato la risoluzione A.746 (18) del 4 novembre 1993, relativa agli orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazione.
- (10) Buoni precedenti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, misurati in relazione all'insieme delle navi classificate da un organismo, indipendentemente dalla bandiera battuta, sono un importante indicatore delle prestazioni dell'organismo e costituisce pertanto una condizione essenziale ai fini del riconoscimento e del relativo mantenimento.
- (11) Ai fini del rilascio del primo riconoscimento agli organismi che desiderano essere autorizzati a operare per conto degli Stati membri, la conformità 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.

⁽¹⁾ GU C 212 E del 25.7.2000, pag. 114 e GU C 154 E del 29.5.2001, pag. 51.

⁽²⁾ GU C 14 del 16.1.2001, pag. 22.

⁽³⁾ GU C 22 del 24.1.2001, pag. 19.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 30 novembre 2000 (GU C 228 del 13.8.2001, pag. 150, posizione comune del Consiglio del 26 febbraio 2001 (GU C 101 del 30.3.2001, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 16 maggio 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo del 24 ottobre 2001 e decisione del Consiglio del 6 dicembre 2001.

⁽⁵⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20. Direttiva modificata dalla direttiva 97/58/CE (GU L 274 del 7.10.1997, pag. 8).

- (12) Allo stesso modo, il continuo controllo a posteriori degli organismi riconosciuti per valutare la loro conformità alle disposizioni della direttiva 94/57/CE può essere più efficacemente garantita 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.
- (13) Oltre alla facoltà degli Stati membri di sospendere l'autorizzazione di un organismo che opera per loro conto, un'autorità simile dovrebbe essere conferita su scala comunitaria, in virtù della quale la Commissione sia autorizzata, sulla base di una procedura di comitato, a sospendere temporaneamente il riconoscimento di un organismo qualora il livello qualitativo delle prestazioni di tale organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento diminuisca e l'organismo in questione non adotti le misure correttive.
- (14) Secondo l'approccio che coinvolge tutta la Comunità la decisione di revocare il riconoscimento di un organismo che non osservi le disposizioni della direttiva, 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.
- (15) Poiché 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.
- (16) La divergenza tra i regimi di responsabilità finanziaria degli organismi che operano a nome degli Stati membri ha costituito un ostacolo all'attuazione corretta 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.
- (17) Le misure necessarie per l'attuazione 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 Commissione ⁽¹⁾.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) Un organismo non dovrebbe essere sottoposto a controllo da parte del proprietario o del costruttore di una nave o da altre persone che svolgono attività commerciali nel settore della costruzione, dell'equipaggiamento, della riparazione o dello sfruttamento delle navi. Le entrate dell'organismo non dovrebbero dipendere in modo significativo da una sola impresa commerciale. Al momento della domanda di riconoscimento, gli organi di classificazione e i loro ispettori dovrebbero, a titolo individuale, impegnarsi per iscritto a non accettare di svolgere attività obbligatorie qualora sussista il rischio di un conflitto di interessi ovvero se essi stessi sono armatori o esercenti della nave da sottoporre ed ispezionare oppure hanno legami professionali, personali o familiari con questi ultimi.
- (21) I criteri qualitativi che devono soddisfare gli organismi tecnici per essere riconosciuti a livello comunitario e per conservare tale riconoscimento dovrebbero comprendere disposizioni che garantiscano che solo gli ispettori esclusivi possano effettuare le ispezioni e i controlli richiesti dalle convenzioni internazionali ossia i compiti obbligatori relativi al rilascio dei pertinenti certificati di sicurezza. Tali organismi devono operare uno stretto controllo su tutto il personale e i servizi, comprese tutte le sedi e gli uffici all'interno e all'esterno della Comunità e stabilire i propri obiettivi e indicatori di prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento. Gli organismi devono attuare un sistema di misura della qualità dei propri servizi.
- (22) La direttiva 94/57/CE dovrebbe essere modificata di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 94/57/CE del Consiglio è così modificata:

- 1) all'articolo 2, le lettere b), c), d), i) e j) sono sostituite dal testo seguente:
- «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;

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- d) "convenzioni internazionali": la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), 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 vigenti il 19 dicembre 2001;
- i) "certificato di classe": il documento rilasciato da una società di classifica che certifica l'idoneità strutturale e meccanica delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e i regolamenti da essa fissati e resi pubblici;
- j) "certificato di sicurezza radio per navi da carico": il certificato introdotto dai regolamenti Radio Solas 74/78 modificati, adottati dall'IMO»;
- 2) all'articolo 3, alla fine del paragrafo 1 è aggiunta la frase seguente:

«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»;

- 3) l'articolo 4 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 4

1. 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 e il principio e l'impegno di conformarsi alle disposizioni di cui all'articolo 15, paragrafi 2, 4 e 5. 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. Il riconoscimento è concesso dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2.

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 aggiornato un elenco di tutti gli organismi riconosciuti ai sensi dei paragrafi 1, 2 e 3. L'elenco è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale 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.»;

- 4) l'articolo 5 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«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 3 e degli articoli 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.»;

b) il paragrafo 2 è abrogato;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«3. 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.»;

5) l'articolo 6 è modificato come segue:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

«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 11, 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, paragrafo 3.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«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»;

6) l'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 7

1. La Commissione è assistita da un comitato.

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.»;

7) l'articolo 8, paragrafo 1, è sostituito dal testo seguente:

«1. La presente direttiva può essere modificata, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2, per:

- 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 6, paragrafo 2,
- aggiornare i criteri dell'allegato prendendo in considerazione segnatamente le decisioni dell'IMO,
- modificare gli importi di cui ai punti ii) e iii) dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera b).»;

8) l'articolo 9 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 9

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.»;

9) l'articolo 10 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 10

1. In deroga ai criteri specificati nell'allegato, 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 7, 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.»;

10) l'articolo 11 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 11

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 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 soddisfano i criteri stabiliti nell'allegato. Nel selezionare gli organismi da valutare, la Commissione dedica particolare attenzione ai precedenti 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. La valutazione può comprendere una visita alle sedi regionali dell'organismo nonché un'ispezione a campione delle navi 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 i risultati dell'esame della gestione del suo sistema di qualità.»

11) l'articolo 12 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 12

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 quanto hanno accertato in merito all'eventuale rilascio di certificati 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.»

12) l'articolo 13 è abrogato;

13) alla fine dell'articolo 14, paragrafo 2, il riferimento all'«articolo 13» è sostituito da un riferimento all'«articolo 7, paragrafo 2»;

14) l'articolo 15 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«1. Gli organismi riconosciuti si consultano periodicamente per mantenere l'equivalenza delle rispettive norme tecniche e della loro applicazione 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.»

b) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dal testo seguente:

«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 revocche 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 sulle visite programmate, ma non effettuate o nell'applicazione delle raccomandazioni, le condizioni di classe, le condizioni o le restrizioni operative stabilite nei confronti delle navi della loro classe, indipendentemente dalla bandiera battuta, sono altresì comunicate al sistema di informazione Sirenac per le ispezioni previste dal controllo dello Stato di approdo e sono pubblicate nell'eventuale sito web di detti organismi riconosciuti.

4. Gli organismi riconosciuti non rilasciano certificati 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.»

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«5. In caso di trasferimento di una nave da un organismo riconosciuto a un altro, l'organismo precedente comunica al nuovo organismo gli eventuali ritardi nell'esecuzione delle visite e nell'applicazione delle raccomandazioni, alle condizioni di classe, alle condizioni e alle 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. Gli organismi riconosciuti collaborano per dare corretta attuazione alle disposizioni del presente paragrafo.»

15) all'articolo 16, è aggiunto il paragrafo seguente:

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

16) l'allegato della direttiva è modificato come segue:

a) la sezione A è sostituita dal testo seguente:

«A. CRITERI MINIMI GENERALI

1. 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.
4. L'organismo deve avere norme e regolamenti completi relativi alla progettazione, alla costruzione e al controllo periodico delle navi mercantili, che devono essere pubblicati nonché tenuti costantemente aggiornati e migliorati con programmi di ricerca e sviluppo.
5. L'organismo deve pubblicare annualmente il proprio registro navale o mantenerlo 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 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.»

b) alla sezione B:

i) il titolo è sostituito dal testo seguente:

«B. CRITERI SPECIFICI MINIMI»;

ii) i paragrafi 4, 5, 6, 7 e 9 sono sostituiti dal testo seguente:

«4. L'organismo è disposto a fornire 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 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, quanto segue:

- a) le norme e i regolamenti dell'organismo sono stabiliti e aggiornati in modo sistematico;
- b) le norme e i 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 una conoscenza approfondita del tipo di nave sul quale effettuano le 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) 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.»;

«9. L'organismo deve autorizzare i rappresentanti dell'amministrazione e degli altri interessati a partecipare all'elaborazione delle norme e/o dei regolamenti.»

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 22 luglio 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

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

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 19 dicembre 2001.

Per il Parlamento europeo

La Presidente

N. FONTAINE

Per il Consiglio

Il Presidente

A. NEYTS-UYTTEBROECK