



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Bruxelles, 10 luglio 2013
(OR. en)

2012/0062 (COD)

PE-CONS 24/13

MAR 50
TRANS 189
SOC 282
CODEC 928

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

DIRETTIVA 2013/.../UE
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del

**recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo
da parte dello Stato di approdo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 299 del 4.10.2012, pag. 153.

² Posizione del Parlamento europeo del 2 luglio 2013 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del

considerando quanto segue:

- (1) Il 23 febbraio 2006 l'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) ha adottato la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006) al fine di creare un unico strumento coerente che incorpori, nella misura del possibile, tutte le norme più aggiornate delle convenzioni e raccomandazioni internazionali vigenti sul lavoro marittimo, nonché i principi fondamentali di altre convenzioni internazionali sul lavoro.
- (2) La decisione 2007/431/CE del Consiglio¹ ha autorizzato gli Stati membri, nell'interesse della Comunità europea, a ratificare la CLM 2006. È pertanto opportuno che gli Stati membri la ratifichino il prima possibile.
- (3) Nell'effettuare ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo², in relazione a materie disciplinate da convenzioni che non hanno ancora ratificato e che prevedono che ogni nave sia soggetta al controllo di funzionari debitamente autorizzati quando si trova in un porto di altro Stato o parte contraente, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per conformarsi alle procedure e pratiche previste da dette convenzioni e dovrebbero quindi astenersi dal fare rapporto, riguardo al controllo da parte dello Stato di approdo, all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e/o all'OIL. Gli Stati membri che non hanno ancora ratificato una convenzione internazionale di cui alla direttiva 2009/16/CE all'atto della sua entrata in vigore dovrebbero adoperarsi per stabilire a bordo delle loro navi condizioni analoghe a quelle previste da tale convenzione.

¹ GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63.

² GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

- (4) Per garantire un approccio armonizzato all'efficace applicazione delle norme internazionali da parte degli Stati membri nell'esecuzione di ispezioni di controllo dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo ed evitare conflitti tra diritto internazionale e diritto dell'Unione, gli Stati membri dovrebbero mirare a ratificare le convenzioni entro la data della loro entrata in vigore, almeno per quanto riguarda le parti delle convenzioni che rientrano nella competenza dell'Unione.
- (5) La CLM 2006 stabilisce norme per il lavoro marittimo applicabili a tutti i lavoratori marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave su cui lavorano.
- (6) Ai fini della direttiva 2009/16/CE è preferibile, invece di definire i termini "marittimo" e "equipaggio", intenderli in ciascun caso nel modo in cui sono definiti o intesi nelle pertinenti convenzioni internazionali. In particolare, per le questioni relative all'applicazione della CLM 2006, il termine "equipaggio" dovrebbe essere inteso nel senso di "marittimo" secondo la definizione contenuta nella CLM 2006.
- (7) Per le questioni disciplinate dalla presente direttiva che concernono l'applicazione della CLM 2006, incluso per le navi alle quali non si applica il codice internazionale per la gestione della sicurezza, i riferimenti a "compagnia" nella direttiva 2009/16/CE dovrebbero essere intesi nel senso di "armatore" secondo la definizione figurante nella pertinente disposizione della CLM 2006, in quanto quest'ultima definizione corrisponde meglio alle esigenze specifiche della CLM 2006.

- (8) Una parte sostanziale delle norme della CLM 2006 è attuata nel diritto dell'Unione dalla direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006¹, e dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST)². Le norme della CLM 2006 che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/13/CE o della direttiva 1999/63/CE devono essere attuate dagli Stati membri conformemente a tali direttive.
- (9) In linea di massima, le misure adottate per attuare la presente direttiva non dovrebbero in alcun caso costituire per gli Stati membri un motivo per giustificare una riduzione del livello generale di protezione dei marittimi a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato membro ai sensi del diritto sociale dell'Unione applicabile.
- (10) La CLM 2006 contempla disposizioni di applicazione che definiscono le responsabilità degli Stati che assolvono gli obblighi in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Al fine di proteggere la sicurezza e di evitare distorsioni della concorrenza, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a verificare il rispetto delle disposizioni della CLM 2006 su tutte le navi che fanno scalo nei loro porti o ancoraggi, a prescindere dallo Stato di bandiera.

¹ GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30.

² GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33.

- (11) Il controllo da parte dello Stato di approdo è disciplinato dalla direttiva 2009/16/CE, che dovrebbe citare la CLM 2006 fra le convenzioni la cui attuazione è verificata dalle autorità degli Stati membri nei loro porti.
- (12) Nell'effettuare ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo in applicazione della direttiva 2009/16/CE, gli Stati membri dovrebbero tenere conto delle disposizioni della CLM 2006 che prevedono che il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo debbano essere accettati come elementi di prova prima facie della conformità alle prescrizioni della CLM 2006.
- (13) Il diritto dell'Unione dovrebbe inoltre riflettere le procedure stabilite nella CLM 2006 con riguardo alla gestione a terra degli esposti inerenti alle materie da essa contemplate.

- (14) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 2009/16/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Alla Commissione dovrebbe essere consentito di adottare atti di esecuzione: per applicare un metodo per l'esame dei parametri di rischio generici riguardanti in particolare i criteri dello Stato di bandiera e i criteri relativi alle prestazioni della compagnia; per garantire condizioni uniformi per la portata delle ispezioni estese, compresi i settori a rischio da controllare; per garantire l'applicazione uniforme delle procedure per i controlli di sicurezza delle navi; per stabilire un formato elettronico armonizzato per la trasmissione degli esposti riguardanti la CLM 2006; per stabilire procedure armonizzate destinate ad essere utilizzate da piloti e autorità o organismi portuali per segnalare anomalie apparenti e registrare il seguito dato dagli Stati membri; nonché per stabilire le modalità di pubblicazione delle informazioni sulle compagnie con un livello di prestazione basso o molto basso, i criteri per l'aggregazione dei dati pertinenti e la frequenza degli aggiornamenti. Si tratta di un esercizio altamente tecnico da effettuare nel quadro dei principi e criteri stabiliti dalla citata direttiva. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹.

¹ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

- (15) Gli atti di esecuzione relativi al metodo per la valutazione dei parametri di rischio generici riguardanti in particolare i criteri dello Stato di bandiera e i criteri relativi alle prestazioni della compagnia, ai rapporti dei piloti e delle autorità o organismi portuali, incluse le procedure armonizzate destinate ad essere utilizzate da piloti e autorità o organismi portuali per segnalare anomalie apparenti e registrare il seguito dato dagli Stati membri, e alle modalità di pubblicazione delle informazioni sulle compagnie con un livello di prestazione basso o molto basso non dovrebbero essere adottati dalla Commissione qualora il comitato di cui alla presente direttiva non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.
- (16) Nello stabilire le modalità di attuazione, la Commissione dovrebbe tenere specificamente conto della competenza e dell'esperienza acquisite con l'uso del sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basarsi sulle competenze del memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella versione aggiornata ("MOU di Parigi").
- (17) Le modalità di attuazione, inclusi i riferimenti alle istruzioni e agli orientamenti del MOU di Parigi, non dovrebbero compromettere l'esercizio del giudizio personale degli ispettori o dell'autorità competente, né la flessibilità nella direttiva 2009/16/CE.
- (18) È opportuno adattare e sviluppare la banca dati sulle ispezioni di cui alla direttiva 2009/16/CE in linea con le modifiche introdotte dalla presente direttiva o le modifiche adottate nel contesto del MOU di Parigi.

- (19) Il MOU di Parigi è inteso a sopprimere l'utilizzo di navi che non soddisfano le norme attraverso un sistema armonizzato di controllo da parte dello Stato di approdo, comprendente un'ispezione coordinata delle navi che attraccano ai porti, compresi quelli degli Stati membri, nella regione del MOU di Parigi. Tali ispezioni intendono verificare che le navi soddisfino le norme internazionali in materia di sicurezza, protezione e ambiente e che i marittimi abbiano condizioni di vita e di lavoro adeguate, in conformità con le vigenti convenzioni internazionali. Allorché si effettuano ispezioni e si fa riferimento alle istruzioni e agli orientamenti del MOU di Parigi, è opportuno tenere conto del fatto che tali istruzioni ed orientamenti sono elaborati e adottati per assicurare la coerenza e orientare le ispezioni allo scopo di favorire il massimo grado di convergenza possibile.
- (20) Il controllo delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo delle navi, della loro formazione e delle loro qualifiche, al fine di verificare che queste rispettino le prescrizioni della CLM 2006, richiede che gli ispettori dispongano del necessario livello di formazione. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima e gli Stati membri dovrebbero promuovere il tema della formazione per gli ispettori ai fini della verifica dell'osservanza della CLM 2006.

- (21) Al fine di consentire alla Commissione di aggiornare rapidamente le procedure pertinenti, contribuendo in tal modo alla creazione di condizioni di parità a livello globale per il trasporto marittimo, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle modifiche dell'allegato VI della direttiva 2009/16/CE, contenente l'elenco delle "istruzioni" adottate dal MOU di Parigi, al fine di mantenere le procedure applicabili ed esecutive nel territorio degli Stati membri, in linea con quelle convenute a livello internazionale e conformemente alle pertinenti convenzioni. È di particolare importanza importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (22) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della portata o degli effetti dell'azione, essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (23) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE.

- (24) Ai sensi del suo articolo VIII, la CLM 2006 entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui siano registrate le ratifiche di almeno trenta membri dell'OIL rappresentanti una quota totale pari al 33 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale. Tale condizione si è realizzata il 20 agosto 2012, cosicché la CLM 2006 entra in vigore il 20 agosto 2013.
- (25) La presente direttiva dovrebbe entrare in vigore lo stesso giorno della CLM 2006,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Modifiche della direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 2 è così modificato:
 - a) il punto 1 è così modificato:
 - i) la lettera g) è soppressa;
 - ii) sono aggiunte le lettere seguenti:
 - "i) convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006);
 - j) convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 (AFS 2001);
 - k) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi, del 2001 (convenzione "Bunker Oil" 2001).";

b) sono aggiunti i punti seguenti:

"23) "certificato di lavoro marittimo" il certificato di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006;

24) "dichiarazione di conformità del lavoro marittimo" la dichiarazione di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006.";

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

"Tutti i riferimenti fatti nella presente direttiva a convenzioni, codici e risoluzioni internazionali, inclusi quelli per i certificati e altri documenti, sono intesi come riferimenti a tali convenzioni, codici e risoluzioni internazionali nella loro versione aggiornata.";

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una convenzione, gli Stati membri si accertano che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione. Tale nave è sottoposta ad un'ispezione più dettagliata secondo le procedure istituite dal MOU di Parigi.";

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

"5. Le misure adottate per applicare la presente direttiva non comportano una riduzione del livello generale di protezione dei marittimi previsto dal diritto sociale dell'Unione nei settori a cui si applica la presente direttiva, in confronto alla situazione già esistente in ciascuno Stato membro. Nell'attuare tali misure, se l'autorità competente dello Stato di approdo viene a conoscenza di una chiara violazione del diritto dell'Unione a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro, essa informa immediatamente, conformemente al diritto e alla pratica nazionali, qualsiasi altra autorità competente interessata, al fine di intraprendere, se del caso, ulteriori azioni.";

3) all'articolo 8, il paragrafo 4 è soppresso;

4) all'articolo 10, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Alla Commissione sono attribuite competenze di esecuzione ai fini dell'applicazione di un metodo per l'esame dei parametri di rischio generici riguardanti in particolare i criteri dello Stato di bandiera e i criteri relativi alle prestazioni della compagnia. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.";

5) all'articolo 14, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. La Commissione può adottare misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione dell'allegato VII. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.";

6) all'articolo 15, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La Commissione può adottare misure particolareggiate per garantire l'applicazione uniforme delle procedure di cui al paragrafo 1 e dei controlli di sicurezza di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.";

7) all'articolo 17 sono aggiunti i commi seguenti:

"Qualora un'ispezione più dettagliata accerti condizioni di vita e di lavoro sulla nave difformi dalle prescrizioni della CLM 2006, l'ispettore segnala immediatamente le carenze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione della situazione.

Qualora un ispettore ritenga che le carenze siano rilevanti o qualora esse riguardino un possibile esposto a norma dell'allegato V, parte A, punto 19, segnala le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato membro in cui è effettuata l'ispezione e può:

- a) darne notifica ad un rappresentante dello Stato di bandiera;
- b) fornire alle competenti autorità del successivo porto di scalo le informazioni pertinenti.

Riguardo a materie legate alla CLM 2006, lo Stato membro in cui è effettuata l'ispezione ha la facoltà di trasmettere copia della relazione dell'ispettore, corredata delle eventuali repliche pervenute entro il termine prescritto dalle competenti autorità dello Stato di bandiera, al direttore generale dell'Ufficio internazionale del lavoro, affinché l'azione possa essere ritenuta pertinente e idonea al fine di garantire che i dati in questione siano registrati e trasmessi ai soggetti eventualmente interessati ad avvalersi delle procedure di ricorso pertinenti.";

8) all'articolo 18, il quarto comma è sostituito dal seguente:

"L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave in questione. L'ispettore adotta le misure necessarie per salvaguardare la riservatezza degli esposti dei marittimi, ivi compresa la riservatezza durante i colloqui con i marittimi.";

9) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 18 bis

Procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla CLM 2006

1. L'esposto di un marittimo concernente una violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) può essere trasmesso a un ispettore nel porto in cui ha fatto scalo la nave del marittimo. In tali casi l'ispettore effettua una prima indagine.
2. Se del caso, a seconda dalla natura dell'esposto, l'indagine iniziale include la valutazione del rispetto delle procedure per presentare un esposto a bordo previste ai sensi della regola 5.1.5 della CLM 2006. L'ispettore può anche effettuare un'ispezione più dettagliata in conformità dell'articolo 13 della presente direttiva.

3. L'ispettore cerca, se del caso, di favorire una soluzione in relazione all'esposto a bordo della nave.
4. Nel caso in cui dall'indagine o dall'ispezione emerga una mancata conformità che rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 19, si applica detto articolo.
5. Qualora il paragrafo -1 quater non si applichi e non sia stata trovata, a bordo della nave, una soluzione in relazione all'esposto di un marittimo relativo a materie contemplate dalla CLM 2006, l'ispettore ne dà immediata notifica allo Stato di bandiera chiedendo a quest'ultimo di presentare, entro un termine impartito, un parere e un piano di azione correttivo. Una relazione di ogni ispezione effettuata è trasmessa per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 24.
6. Qualora non sia stata trovata una soluzione in relazione all'esposto a seguito dell'azione intrapresa conformemente al paragrafo 1, lo Stato di approdo trasmette alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro una copia della relazione dell'ispettore, accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dalla competente autorità dello Stato di bandiera entro il termine impartito. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato di approdo. Inoltre, lo Stato di approdo presenta periodicamente alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro dati statistici e informazioni riguardanti gli esposti in relazione ai quali è stata trovata una soluzione.

Tali trasmissioni sono effettuate affinché, sulla base delle azioni ritenute appropriate e opportune, sia tenuto un registro di tali informazioni che sia portato a conoscenza delle parti, incluse le organizzazioni dei marittimi e degli armatori, che potrebbero essere interessate ad avvalersi delle pertinenti procedure di ricorso.

7. Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente articolo, sono attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire un formato elettronico armonizzato e la procedura di comunicazione del seguito dato dagli Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.
 8. Il presente articolo fa salvo l'articolo 18. L'articolo 18, quarto comma, si applica altresì agli esposti relativi a materie contemplate dalla CLM 2006.";
- 10) l'articolo 19 è così modificato:
- a) è inserito il paragrafo seguente:

"2 bis. In caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi oppure di carenze che costituiscono una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi), l'autorità competente dello Stato di approdo in cui la nave è ispezionata assicura che questa sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze.

Il provvedimento di fermo o di interruzione di un'operazione non è revocato fino a quando non si sia posto rimedio alle carenze riscontrate oppure finché l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le carenze stesse e si sia accertata che il piano sarà attuato in modo rapido. Prima di accettare un piano d'azione, l'ispettore può consultare lo Stato di bandiera.";

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Qualora si proceda ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, e accludendo il rapporto di ispezione, l'amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito a tutte le circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Sono inoltre informati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati obbligatori conformemente alle convenzioni, se del caso. Inoltre, se è fatto divieto a una nave di riprendere il mare a causa di una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) oppure a motivo di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentano un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei lavoratori marittimi, l'autorità competente ne informa immediatamente lo Stato di bandiera e invita un rappresentante di quest'ultimo ad essere presente, se possibile, chiedendo allo Stato di bandiera di rispondere entro un termine impartito. L'autorità competente informa immediatamente anche le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato di approdo in cui è stata effettuata l'ispezione.";

11) all'articolo 23, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Alla Commissione sono attribuite competenze di esecuzione affinché adottate le misure necessarie per l'applicazione del presente articolo, incluse le procedure armonizzate destinate ad essere utilizzate da piloti e autorità o organismi portuali per segnalare anomalie apparenti e registrare il seguito dato dagli Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.";

12) all'articolo 27, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Alla Commissione sono attribuite competenze di esecuzione affinché stabilisca le modalità di pubblicazione delle informazioni di cui al primo comma, i criteri per l'aggregazione dei dati pertinenti e la frequenza degli aggiornamenti. Detti atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.";

13) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 30 bis

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 30 ter riguardo alle modifiche dell'allegato VI al fine di aggiungere all'elenco figurante in detto allegato ulteriori istruzioni relative al controllo da parte dello Stato di approdo adottate dall'organizzazione del MOU di Parigi.

Articolo 30 ter

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 30 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da ...*. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 30 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

* GU: si prega di inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 30 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";

14) l'articolo 31 è sostituito dal seguente:

"Articolo 31

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio*. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere su un progetto di atto di esecuzione da adottare rispettivamente a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, dell'articolo 23, paragrafo 5, e dell'articolo 27, secondo comma, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

* GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1."

- 15) l'articolo 32 è soppresso;
- 16) l'articolo 33 è sostituito dal seguente:

"Articolo 33

Modalità di attuazione

Nello stabilire le modalità di attuazione di cui all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 4, all'articolo 18 bis, paragrafo 2, all'articolo 23, paragrafo 5, e all'articolo 27 secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 3, la Commissione fa particolare attenzione a che dette modalità tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basandosi sulle competenze maturate nell'ambito del MOU di Parigi.";

- 17) all'allegato I, parte II, il punto 2B è così modificato:
- a) il testo del quinto trattino è sostituito dal seguente:

"– Navi che sono state oggetto di rapporto o di un esposto, incluso un esposto a terra, da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che lo Stato membro in questione ritenga che il rapporto o l'esposto siano manifestamente infondati.";

b) è aggiunto il trattino seguente:

"– Navi per le quali è stato approvato un piano d'azione inteso a correggere le carenze di cui all'articolo 19, paragrafo 2 bis, ma in relazione alle quali l'attuazione di tale piano non è stata controllata da un ispettore.";

18) l'allegato IV è così modificato:

a) i punti 14, 15 e 16 sono sostituiti dai seguenti:

"14. Certificati medici (cfr. CLM 2006).

15. Tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (cfr. CLM 2006 e STCW 78/95).

16. Registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (cfr. CLM 2006).";

b) sono aggiunti i punti seguenti:

"45. Certificato di lavoro marittimo.

46. Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II.

47. Certificato internazionale del sistema antivegetativo.

48. Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi.";

- 19) all'allegato V, parte A, sono aggiunti i punti seguenti:
- "16. I documenti richiesti ai sensi della CLM 2006 non sono prodotti o non sono aggiornati, oppure non sono aggiornati in modo veritiero, o i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla CLM 2006 o non sono validi per altri motivi.
 - 17. Le condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della CLM 2006.
 - 18. Esistono ragionevoli motivi per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera per evitare di dover conformarsi alla CLM 2006.
 - 19. È stato presentato un esposto relativo ad una presunta non conformità delle condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave alle prescrizioni della CLM 2006.";
- 20) all'allegato X, il punto 3.10 è così modificato:
- a) il titolo è sostituito dal seguente:
"Ambito di pertinenza della CLM 2006";
 - b) sono aggiunti i punti seguenti:
"8. Le condizioni a bordo presentano un chiaro rischio per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi.

9. La non conformità costituisce una violazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) relative alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo della nave, quale previsto dal certificato di lavoro marittimo della nave e dalla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo."

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ...*. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

* GU: si prega di inserire la data: 15 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 3
Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il 20 agosto 2013, giorno dell'entrata in vigore della CLM 2006.

Articolo 4
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente