



Bruxelles, 1.6.2023
COM(2023) 272 final

2023/0172 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato
di bandiera**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta riguarda una modifica della direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera¹.

A causa della sua storia e della sua natura internazionale, il trasporto marittimo ha sviluppato una struttura normativa specifica. La sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino sono disciplinate dalla convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), di cui anche l'Unione è parte contraente². La convenzione, che stabilisce tra l'altro le responsabilità di uno Stato in quanto Stato di bandiera, costituisce la base per la formulazione di disposizioni e norme internazionali dettagliate in materia di progettazione, armamento, esercizio, gestione, manutenzione, qualifiche e composizione degli equipaggi e smantellamento delle navi. Tale compito è svolto a livello internazionale dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO)³.

La direttiva 2009/21/CE (di seguito "direttiva") disciplina a livello dell'Unione l'applicazione delle norme applicabili agli Stati di bandiera. La responsabilità di controllare la conformità delle navi alle singole convenzioni IMO⁴ spetta allo Stato in cui la nave è immatricolata e di cui la nave possiede la nazionalità, ossia lo Stato di bandiera. L'obiettivo principale della direttiva è duplice: da un lato, applicare le norme di sicurezza e prevenire l'inquinamento; dall'altro, garantire che gli Stati membri rispettino i loro obblighi in quanto Stati di bandiera. La direttiva mira pertanto a garantire che le navi battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'UE rispettino tutti gli obblighi in materia di sicurezza⁵ e di prevenzione dell'inquinamento e siano idonee al servizio⁶. Essa mira altresì ad assicurare che gli Stati membri dell'UE dispongano di risorse adeguate al fine di ottemperare in modo corretto, con efficacia e

¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

² L'UNCLOS è stata sottoscritta nel 1982. L'Unione europea l'ha ratificata nel 1984 (https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm).

³ Mentre a bordo la competenza giurisdizionale e l'applicazione sono quelle della nazione di cui si batte bandiera, l'elaborazione delle norme e delle regolamentazioni è effettuata a livello internazionale dall'Organizzazione marittima internazionale (www.imo.org). L'IMO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite; tutti gli Stati membri dell'UE sono membri dell'IMO. L'Unione europea non ne è membro, ma la Commissione detiene lo status di osservatore in quanto organizzazione intergovernativa (OIG), al pari di molte altre organizzazioni analoghe.

⁴ Tra le norme internazionali figurano, ad esempio, la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL 73/78), le norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (STCW), la convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966, la convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972 (COLREG 72) ecc. Le norme relative alle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi sono promulgate da un'altra agenzia delle Nazioni Unite, l'Organizzazione internazionale del lavoro (*International Labour Organization*, ILO).

⁵ Generalmente la nozione di "sicurezza" ricomprende la sicurezza, la protezione e la prevenzione dell'inquinamento.

⁶ Prima che ne inizi l'esercizio, la nave dispone di tutti i certificati pertinenti rilasciati dallo Stato di bandiera per il tipo di nave.

coerenza ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera⁷. Ciò costituisce la prima linea di difesa in materia di sicurezza marittima.

Tuttavia, dato che le norme dello Stato di bandiera si applicano solo alle navi che battono tale bandiera e alcuni Stati di bandiera non sono disposti a imporre alle loro flotte il rispetto delle norme applicabili, o non sono in grado di farlo, il controllo da parte dello Stato di approdo prevede lo svolgimento di ispezioni delle navi straniere durante la loro permanenza nei porti. Si tratta di un sistema di ispezioni delle navi straniere nei porti di Stati diversi dallo Stato di bandiera svolte dai funzionari incaricati del controllo da parte dello Stato di approdo (PSC) per verificare che le competenze del comandante, degli ufficiali e dell'equipaggio a bordo, le condizioni di una nave e il suo equipaggiamento siano conformi ai requisiti delle convenzioni internazionali e, nell'Unione europea, al diritto dell'UE applicabile. Tale sistema costituisce la seconda linea di difesa.

Nonostante questi due livelli di prevenzione, possono comunque verificarsi incidenti sulle cui cause è opportuno indagare per garantire un miglioramento continuo ed evitare il ripetersi di incidenti analoghi. La direttiva 2009/18/CE⁸ relativa alle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo costituisce pertanto la terza linea di difesa.

La direttiva contiene norme volte a raggiungere una certa armonizzazione per i casi in cui una nave cambia bandiera e quelli in cui una nave (battente bandiera di uno Stato membro) è stata sottoposta a fermo a seguito di un'ispezione nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo. Stabilisce altresì l'obbligo di tutti gli Stati membri dell'UE di sottoporsi all'audit IMO. La direttiva prevede anche requisiti più stringenti di quelli prescritti a livello internazionale, in quanto impone agli Stati membri di adottare e mantenere un sistema di gestione della qualità (SGQ) certificato a livello internazionale per le loro attività in quanto Stato di bandiera. Contiene inoltre riferimenti alla misurazione dei risultati della flotta di bandiera in base al protocollo d'intesa (MOU) di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.

A dimostrazione della sicurezza della nave e dell'idoneità della stessa a prendere il mare, prima di rilasciare o far rilasciare a proprio nome i pertinenti certificati navali, spetta a ciascuno Stato membro dell'UE, in quanto Stato di bandiera, adottare tutte le misure necessarie, comprese le ispezioni e/o le visite di controllo a bordo, per accertare che la nave ottemperi a tutte le norme e regolamentazioni internazionali nonché, a seconda dei casi, alle norme e alle regolamentazioni regionali e/o nazionali. Tali visite di controllo e certificati sono pertanto definiti "obbligatori"⁹. Spetta all'armatore mettere la nave a disposizione per tutte le visite di controllo e le ispezioni ed effettuare tutti gli ammodernamenti e le riparazioni necessari al mantenimento e all'aggiornamento di tutti i certificati obbligatori indispensabili per la navigazione¹⁰.

⁷ Lo "Stato di bandiera" di una nave è la giurisdizione a norma del cui diritto la nave è immatricolata, vale a dire la nazionalità della nave. L'UNCLOS stabilisce che una nave può battere una sola bandiera di uno Stato ed è soggetta alla giurisdizione esclusiva di tale Stato di bandiera, che è responsabile della condotta della nave e della sua conformità ai requisiti in materia di sicurezza e di protezione dell'ambiente.

⁸ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

⁹ Come prescritto dal sistema armonizzato di visite e certificazioni (HSSC, risoluzione IMO A.1140(31), 2019).

¹⁰ È possibile assicurare una nave soltanto in presenza di tali certificati di sicurezza obbligatori; di norma la navigazione non è consentita in assenza di assicurazione.

Il regime internazionale, attuato anche nell'*acquis* dell'UE sulla sicurezza marittima, consente a uno Stato di bandiera di delegare le attività tecniche a società di classificazione (organizzazioni non governative che definiscono e mantengono norme tecniche per la costruzione e l'esercizio delle navi) affinché effettuino per conto dello stesso le visite di controllo obbligatorie necessarie per verificare l'idoneità della nave allo scopo. Quando agisce in questo senso, una società di classificazione diventa un organismo riconosciuto per lo Stato di bandiera in questione. Lo Stato di bandiera può anche consentire all'organismo riconosciuto di rilasciare certificati per conto dello Stato di bandiera. La responsabilità che incombe allo Stato di bandiera non può invece costituire oggetto di delega. Il ricorso a organismi riconosciuti non è obbligatorio; si tratta di una scelta compiuta dal singolo Stato di bandiera in funzione delle dimensioni e del tipo della flotta di cui dispone e delle proprie risorse. Attualmente quasi tutti gli Stati membri dell'UE, in quanto Stati di bandiera, hanno scelto di avvalersi di organismi riconosciuti per lo svolgimento di varie attività tecniche. Il diritto dell'UE consente e disciplina tale pratica¹¹ e la Commissione ha stilato un elenco¹² delle società di classificazione tra cui gli Stati membri possono scegliere.

Dato che le loro responsabilità non possono essere delegate, è necessario, de jure e de facto, che gli Stati di bandiera continuino a ispezionare le navi battenti la loro bandiera e a effettuare controlli sulle attività obbligatorie svolte per loro conto dagli organismi riconosciuti. Gli Stati membri agiscono in tal senso, ancorché in misura diversa e disponendo anche di un margine di discrezionalità per quanto riguarda la portata delle ispezioni dello Stato di bandiera. Esistono sostanzialmente due tipi di controllo principali da parte dello Stato di bandiera a bordo delle navi di bandiera: 1) le visite di controllo obbligatorie, che si concludono con il rilascio della certificazione obbligatoria della nave, e 2) le ispezioni dello Stato di bandiera, denominate ispezioni supplementari, che non si concludono con la certificazione della nave. Le ispezioni dello Stato di bandiera devono essere effettuate esclusivamente dallo Stato di bandiera e sono pertanto un elemento fondamentale al fine di garantire la conformità e monitorare gli aspetti relativi alla sicurezza. Necessitano di risorse tecniche dotate di competenze adeguate e costituiscono un elemento centrale di qualsiasi amministrazione marittima. A livello internazionale, il presupposto di base è che tutti gli Stati di bandiera dispongano di risorse e rispettino gli obblighi cui sono soggetti. In tal modo si garantisce che gli Stati di bandiera di tutto il mondo attuino correttamente i rispettivi obblighi internazionali e offrano pertanto parità di condizioni. Tuttavia ciò non si verifica in tutti i casi.

Per contrastare tale situazione, dopo l'adozione della direttiva l'IMO ha reso obbligatori¹³ a partire dal 2016 il "codice per l'applicazione degli strumenti IMO" (codice III) e l'audit IMO per tutti gli Stati di bandiera nel mondo, compresi gli Stati membri dell'UE. Il codice III e l'audit IMO mirano a garantire che gli Stati adottino tutte le misure necessarie per attuare e applicare correttamente le convenzioni e siano dotati delle risorse e dei poteri di cui necessitano per assolvere i propri obblighi internazionali in quanto Stati di bandiera e garantire il rispetto di tali norme da parte delle navi battenti la loro bandiera. Il sistema di audit IMO impone alle parti dell'IMO di sottoporsi a un audit ogni sette anni. Nel corso di tali audit si verifica l'attuazione del codice III e delle convenzioni pertinenti da parte di tutti gli Stati aderenti all'IMO dotati di un registro di bandiera. Tuttavia l'IMO non dispone di poteri esecutivi. La legislazione dell'UE in materia di sicurezza marittima, che dal 1992 fa parte della politica di sicurezza marittima, attua le norme e le regolamentazioni concordate dagli Stati di bandiera aderenti all'IMO, compresi tutti gli Stati membri dell'UE aventi una flotta di

¹¹ Regolamento (CE) n. 391/2009 e direttiva 2009/15/CE.

¹² GU C 466 del 7.12.2022, pag. 24.

¹³ Tuttavia l'IMO non dispone di poteri esecutivi.

bandiera, al fine di assicurare l'applicabilità e consentire controlli di conformità. A differenza di quanto avviene nel caso dell'IMO, a livello dell'UE la violazione delle norme da parte di uno Stato, in quanto Stato di bandiera, comporta il ricorso a una procedura di infrazione.

Occorre pertanto procedere alla revisione della direttiva e incorporare nella legislazione dell'UE le parti del codice III relative allo Stato di bandiera per renderlo esecutivo nell'ordinamento giuridico dell'UE.

In considerazione dell'importanza della convenzione sul lavoro marittimo, che, in quanto di competenza e sotto il controllo dell'Organizzazione internazionale del lavoro, non rientra nell'ambito degli audit effettuati dall'IMO, nel 2013 la direttiva è stata integrata da una direttiva distinta, relativa all'applicazione da parte degli Stati di bandiera della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM, 2006)¹⁴.

Inoltre, dall'adozione della direttiva nel 2009, si sono registrati progressi tecnologici soprattutto per quanto riguarda la digitalizzazione, tra i quali la trasmissione per via elettronica dei certificati relativi alle navi e dei rapporti di ispezione delle navi. Sono state adottate alcune iniziative per lo scambio di tali informazioni tra gli Stati membri dell'UE e con i sistemi pertinenti, compreso il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi¹⁵ ospitato presso l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), sia sul piano della condivisione dei rapporti elettronici a seguito delle ispezioni delle navi roll-on e roll-off da passeggeri adibite a servizi di linea¹⁶, sia in relazione ad alcuni dati contenuti nei certificati obbligatori rilasciati da un organismo riconosciuto. Tali elementi dovrebbero essere ripresi e ulteriormente sviluppati nella direttiva relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera per quanto concerne la totalità di visite di controllo, ispezioni e audit svolti sulle navi di bandiera. Questo è anche l'ambito in cui è possibile ottenere incrementi di efficienza e ridurre gli oneri amministrativi, poiché la condivisione di tali informazioni all'interno di un unico sistema ospitato presso l'EMSA consente di migliorare la preparazione e l'individuazione delle navi da ispezionare e di realizzare ispezioni più mirate e quindi più efficaci. Tale aspetto è altresì alla base delle sinergie con la direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo.

La direttiva è stata oggetto di una valutazione ex post e di un vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo (insieme ad altri atti legislativi dell'UE), conclusosi nel 2018. La direttiva è stata altresì oggetto di un monitoraggio continuo da parte della Commissione, nel corso del quale è stato individuato un certo numero di questioni problematiche. Queste riguardano 1) l'incertezza giuridica sull'attuazione delle nuove norme internazionali a livello dell'UE e 2) la mancanza di un approccio armonizzato in materia di ispezioni, controllo, monitoraggio e condivisione delle informazioni della flotta di bandiera. Nella valutazione e nel vaglio di adeguatezza è stata anche sottolineata l'opportunità di dotare le autorità nazionali delle risorse e dei poteri necessari per assolvere gli obblighi internazionali in quanto Stati di bandiera e garantire la conformità delle navi battenti la loro bandiera.

¹⁴ Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione (GU L 329 del 10.12.2013, pag. 1).

¹⁵ Istituito dalla direttiva 2002/59/CE.

¹⁶ Direttiva (UE) 2017/2110, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

Alla luce di quanto precede, è stata elaborata una proposta di modifica della direttiva 2009/21/CE. Tra gli obiettivi specifici della sua revisione figurano:

- l'aggiornamento della direttiva e il suo allineamento alle norme internazionali per fornire una coerenza e una chiarezza giuridica maggiori, in particolare per quanto riguarda il codice III;
- la garanzia di adeguate ispezioni delle navi di bandiera e il monitoraggio della sorveglianza degli organismi riconosciuti che operano per conto dello Stato di bandiera. Rientra in questo ambito la garanzia di livelli di ispezione più armonizzati e di una sorveglianza coerente degli organismi riconosciuti che coinvolga tutti gli Stati membri in un sistema di sorveglianza a livello dell'UE;
- la garanzia di una maggiore diffusione delle soluzioni digitali. In particolare, la garanzia della comunicazione, dell'uso e della condivisione di certificati elettronici interoperabili con le banche dati ospitate dall'EMSA, passando da complessi sistemi di certificazione cartacei a una maggiore efficienza per le amministrazioni e per le navi;
- la garanzia di un approccio armonizzato per quanto riguarda la comprensione, la comunicazione e la misurazione dei risultati delle flotte degli Stati di bandiera e dell'adempimento degli obblighi dei medesimi. Rientrano in questo ambito la cooperazione rafforzata tra le autorità nazionali competenti in un forum specifico, così come lo sviluppo di capacità e la formazione dello Stato di bandiera. Inoltre l'aggiornamento e la modernizzazione del sistema di misurazione dei risultati sono necessari per un miglioramento continuo più efficace.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La proposta è pienamente coerente con la direttiva 2009/16/CE¹⁷ relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e con la direttiva 2009/18/CE¹⁸ relativa alle inchieste sugli incidenti. Le tre direttive, tutte contemporaneamente in fase di modifica, devono essere tra loro coerenti e qualsiasi proposta di modifica di una di esse deve tenere conto delle altre due direttive e del più ampio contesto normativo internazionale.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta fa parte del programma REFIT della Commissione e mantiene gli impegni dell'agenda "Legiferare meglio" della Commissione garantendo che la legislazione in vigore sia semplice e chiara, non crei oneri inutili e resti al passo con l'evoluzione politica, sociale e tecnologica, segnatamente quella legata alla digitalizzazione. La semplificazione mediante l'uso di certificati elettronici e la comunicazione elettronica da parte dello Stato di bandiera possono essere realizzate riducendo gli oneri amministrativi. La condivisione di tali informazioni all'interno di un unico sistema ospitato presso l'EMSA consente anche di migliorare la preparazione e l'individuazione delle navi da ispezionare e di realizzare ispezioni più mirate e quindi più efficienti. Ciò può ridurre la durata della permanenza a bordo e, di conseguenza, il tempo che la nave non trascorre in navigazione (miglioramento dei tempi di rotazione), a vantaggio degli operatori di qualità. La presente proposta di modifica e quelle relative alle altre direttive sulla sicurezza marittima fanno anche parte del più ampio *acquis* in materia di sicurezza marittima, che comprende elementi quali la legislazione dell'UE relativa

¹⁷ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

¹⁸ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

agli organismi riconosciuti¹⁹, il sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione dell'UE (SafeSeaNet)²⁰, il regolamento istitutivo dell'EMSA²¹ e la direttiva sulle navi ro-ro da passeggeri²², e hanno un'interazione significativa con esso.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della direttiva di modifica è l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, che prevede misure per migliorare la sicurezza dei trasporti e disposizioni specifiche per la navigazione marittima.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Dal momento che gli strumenti internazionali in materia di conformità dello Stato di bandiera nel settore del trasporto marittimo sono di competenza esclusiva dell'Unione a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, il principio di sussidiarietà non si applica né a tali strumenti né alle norme dell'Unione che attuano tali accordi.

• Proporzionalità

La proposta è stata elaborata alla luce degli ultimi sviluppi a livello internazionale e dei risultati degli esercizi REFIT di cui sopra. La Commissione ha anche effettuato una valutazione d'impatto per individuare, esaminare e valutare misure alternative per conseguire gli stessi obiettivi.

Obiettivo della proposta di modifica è migliorare la sicurezza marittima mediante l'istituzione di un sistema aggiornato, coerente e armonizzato di conformità e monitoraggio degli Stati di bandiera, anche attraverso le ispezioni degli Stati di bandiera e il controllo degli organismi riconosciuti in tutta l'UE. Nell'insieme ciò è già stato concordato dagli Stati membri al momento dell'adozione²³ del codice III obbligatorio e dell'audit IMO entrati in vigore nel 2016. La misura proposta dovrebbe migliorare ulteriormente le prestazioni ambientali e di sicurezza delle unità battenti bandiera degli Stati membri dell'UE e riequilibrare le responsabilità verso gli Stati di bandiera, riducendo eventualmente l'onere del controllo da parte degli Stati di approdo.

Il passaggio alla digitalizzazione e l'uso di certificati elettronici comporteranno costi, ma ne compenseranno la limitata entità attraverso gli effetti positivi in termini di sicurezza ed efficienza che sono in grado di apportare.

¹⁹ Regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11) e direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47).

²⁰ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

²¹ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

²² Direttiva (UE) 2017/2110 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

²³ La questione è formalmente e giuridicamente di competenza esclusiva dell'Unione, come riconosciuto dalla decisione 2013/268/UE del Consiglio, che stabilisce la posizione dell'Unione che gli Stati membri dovevano adottare in seno all'IMO (nel 2013) in occasione dell'accordo sul codice III e sull'audit dell'IMO.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Data la necessità di apportare solo alcune modifiche alla direttiva 2009/21/CE, una direttiva di modifica è lo strumento giuridico più adeguato.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Dalla valutazione ex post del 2018²⁴ e dal vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo²⁵ è emerso che il valore aggiunto dell'azione dell'UE risiede nell'attuazione e nell'applicazione armonizzate delle norme internazionali nella legislazione dell'UE e nel quadro della stessa, come pure nel rendere necessaria la cooperazione tra gli Stati membri e nel favorirla. Nella valutazione si è evidenziato il contributo della direttiva relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera nel garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme e parità di condizioni tra gli Stati membri, aspetto che a sua volta ha contribuito al conseguimento di un trasporto marittimo sicuro e sostenibile.

Inoltre la Commissione ha dato attivamente seguito ai casi in cui i risultati ottenuti dagli Stati membri in quanto Stati di bandiera sono stati inferiori a quelli previsti dal diritto internazionale e dell'UE. In tali casi la Commissione ha chiesto agli Stati membri interessati di effettuare un'analisi dettagliata delle cause di fondo dei problemi e di adottare un piano d'azione per porvi rimedio. Ciò ha stimolato molti Stati di bandiera a prestare maggiore attenzione alla qualità della propria flotta.

Dal vaglio di adeguatezza è emersa tuttavia la necessità di un più ampio riequilibrio della politica di sicurezza marittima dell'UE. Ciò significa soprattutto rafforzare il livello UE per quanto riguarda la "prima linea di difesa", la conformità e l'azione preventiva che compete agli Stati di bandiera. Nella valutazione si è concluso che le politiche attuali si concentrano sugli Stati membri, in quanto Stati di approdo e Stati costieri, e riservano un'attenzione minore agli Stati di bandiera. Secondo le conclusioni del vaglio di adeguatezza, ciò che manca nella direttiva relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera sono le parti pertinenti del codice III obbligatorio relative allo Stato di bandiera. Allo stesso tempo è stata sottolineata l'importanza del mantenimento dell'audit IMO. D'altro canto, il vaglio di adeguatezza ha individuato diversi ambiti in cui è possibile migliorare la conformità degli Stati di bandiera.

- **Consultazioni dei portatori di interesse**

Si riportano di seguito le principali attività di consultazione:

- tra marzo e aprile 2021 si sono svolti quattro colloqui esplorativi con i rappresentanti a livello UE dei principali portatori di interesse, in particolare al fine di sostenere e perfezionare la definizione generale del problema e le possibili opzioni strategiche;
- tra aprile e settembre 2021 il consulente incaricato dello studio di sostegno esterno alla valutazione d'impatto ha svolto 23 colloqui mirati con le categorie di portatori di interesse seguenti: autorità nazionali (19), rappresentanti dell'industria (3) ed esperti (1);
- il consulente incaricato dello studio di sostegno esterno alla valutazione d'impatto ha organizzato un'indagine mirata rivolta alle amministrazioni nazionali e alle categorie

²⁴ SWD(2018) 232 final.

²⁵ SWD(2018) 228 final.

di portatori di interesse del settore, condotta tra dicembre 2021 e febbraio 2022. A settembre 2022 è stata effettuata un'ulteriore richiesta mirata di dati e statistiche, in particolare per quanto riguarda gli ispettori dello Stato di bandiera e il numero di ispezioni;

- il 21 ottobre 2021 si è svolto un seminario ad hoc con le amministrazioni degli Stati di bandiera (17) e i rappresentanti del settore (8) — armatori, società di classificazione, organizzazioni portuali e rappresentanti dei lavoratori — che ha riguardato le possibili modifiche della misurazione dei risultati degli Stati di bandiera (il cambiamento di paradigma negli indicatori chiave di prestazione (KPI): dalla flotta alla governance);
 - il 20 gennaio 2022 è stato organizzato un seminario finale. L'evento è stato suddiviso in due sessioni tenutesi con differenti gruppi di portatori di interesse: una con le autorità dello Stato di bandiera negli Stati membri dell'UE (23 Stati membri rappresentati) e una con i portatori di interesse del settore marittimo. I lavori si sono concentrati in modo specifico sulla raccolta di pareri in merito alle versioni finali delle misure strategiche e sulla valutazione dei vari impatti. La DG MOVE e il consulente incaricato dello studio di sostegno esterno alla valutazione d'impatto hanno organizzato ulteriori attività di consultazione al fine di interpellare gli Stati membri e i principali portatori di interesse sulle diverse misure strategiche, ma anche di convalidare i risultati emergenti e quelli finali dello studio di sostegno alla valutazione d'impatto in termini di quantificazione degli impatti. Tali attività si sono svolte nel contesto di una riunione informale dei direttori dei trasporti marittimi UE/SEE (30 novembre 2021) e di riunioni del comitato dell'UE per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (17 maggio 2021, 11 novembre 2021 e 31 maggio 2022). In tutte le occasioni è stata confermata la necessità di un allineamento con le norme IMO (codice III);
 - su loro richiesta, nell'autunno 2022 (agosto-ottobre) si sono svolte discussioni bilaterali con gli Stati membri e l'industria. Gli interlocutori hanno espresso un generale sostegno, concentrandosi principalmente sugli aspetti relativi alla digitalizzazione e sulla necessità di integrarla nella scelta strategica privilegiata; alcuni di essi hanno espresso preoccupazioni (in termini di impatto sulla sicurezza) per quanto riguarda l'approccio di riaffidare le visite di controllo obbligatorie agli Stati di bandiera;
 - le informazioni raccolte presso i portatori di interesse sono state fondamentali per consentire alla Commissione di perfezionare l'elaborazione delle opzioni strategiche e valutare i relativi impatti economici, sociali ed ambientali, di porle a confronto e di individuare l'opzione strategica più adatta a ottimizzare il rapporto costi/benefici per la società e a contribuire pienamente al conseguimento di un controllo misurato ma più efficace ed efficiente da parte dello Stato di bandiera, tale da garantire la conformità. La Commissione ha anche tratto spunto dalle consultazioni per valutare come prendere in considerazione un approccio misurato che garantisca la massima sicurezza possibile ma riduca al minimo il rischio di porre le bandiere degli Stati membri dell'UE in una situazione di svantaggio competitivo, nella quale si rischierebbero cambiamenti di bandiera dai registri degli Stati membri dell'UE a quelli di paesi terzi. I risultati di tali processi hanno integrato la ricerca documentale svolta nel contesto dello studio di sostegno esterno.
- Tutte le amministrazioni degli Stati di bandiera e i portatori di interesse del settore sono a favore di un quadro giuridico chiaro, coerente e allineato che recepisca le norme

internazionali, ossia il codice III e l'audit dell'IMO. L'opzione strategica prescelta gode del sostegno delle amministrazioni nazionali in quanto garantisce un elevato grado di coerenza interna ed esterna. Tale opzione è considerata misurata e proporzionata alla notevole molteplicità delle dimensioni e dei tipi delle flotte degli Stati membri dell'UE. Le amministrazioni degli Stati di bandiera sostengono l'uso della digitalizzazione, ad esempio i rapporti di ispezione elettronici e i certificati elettronici degli Stati di bandiera, e la condivisione di tali rapporti e certificati con altri Stati membri dell'UE e con i responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo. I portatori di interesse del settore considerano tale digitalizzazione un vantaggio. Gli Stati membri dell'UE sostengono pienamente l'ulteriore armonizzazione delle ispezioni e della sorveglianza degli organismi riconosciuti, come pure lo sviluppo di capacità e la formazione. Anche gli Stati membri che dispongono delle flotte più grandi (in termini di numero di navi) sostengono l'approccio misurato previsto dall'opzione strategica prescelta rispetto all'altro, in quanto è considerato meno destabilizzante e garantisce la competitività della flotta battente bandiera degli Stati membri dell'UE e, di conseguenza, la sua affidabilità e la sua resilienza.

- **Assunzione e uso di perizie**

Il presente riesame si basa principalmente sui dati raccolti durante la valutazione ex post del 2018 e sul vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo cui si è fatto riferimento in precedenza.

Oltre ai dati raccolti e alla consultazione effettuata in tale quadro, la preparazione della presente proposta ha reso necessario un contributo da parte di esperti tecnici e giuridici riguardo alla formulazione concreta delle definizioni tecniche e a un linguaggio giuridico chiaro. Tali competenze sono state raccolte presso la Commissione e l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) e sono presentate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la proposta.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta si basa sui risultati di una valutazione d'impatto fondata su uno studio di sostegno realizzato da un consulente esterno in possesso di conoscenze specifiche nel settore.

La valutazione d'impatto ha esaminato quattro opzioni strategiche per la revisione della direttiva, basandosi sui principi orientativi seguenti:

- (1) la necessità di recepimento delle norme e delle procedure internazionali elaborate dopo l'adozione della direttiva nel 2009 e concordate dagli Stati membri dell'UE, nonché di allineamento alle stesse;
- (2) la garanzia della cooperazione, del miglioramento continuo e dei risultati attraverso la riflessione sugli insegnamenti tratti durante l'attuazione della direttiva;
- (3) il rafforzamento della digitalizzazione, per consentire ispezioni e controlli degli organismi riconosciuti più approfonditi e mirati da parte dello Stato di bandiera. La direttiva dovrebbe altresì agevolare l'uso dei certificati elettronici;
- (4) la garanzia di un approccio efficiente e armonizzato allo sviluppo di capacità, alle ispezioni e al monitoraggio della flotta di bandiera, al fine di assicurare la capacità tecnica e operativa delle amministrazioni degli Stati di bandiera dell'Unione europea di adempiere gli obblighi loro incombenti.

Tutte le opzioni propongono soluzioni ai problemi individuati, ma variano in termini di livello e ambizione dell'armonizzazione e del controllo volti a garantire la conformità, mentre gli Stati membri conservano una certa discrezionalità per quanto riguarda l'ispezione e il monitoraggio della flotta di bandiera. In tutte le opzioni strategiche si prevede di modificare la

direttiva includendovi le parti del codice III relative allo Stato di bandiera, attualmente obbligatorie, e mantenendo l'obbligatorietà dell'audit IMO.

L'opzione 1 proporrebbe inoltre misure volte a impedire il ricorso a personale tecnico non esclusivo per lo svolgimento di qualsiasi tipo di attività per conto delle amministrazioni dello Stato di bandiera. Le amministrazioni dovrebbero disporre di risorse per assumere, impiegare e mantenere personale tecnico competente incaricato di effettuare le ispezioni e il controllo degli organismi riconosciuti da parte dello Stato di bandiera.

L'opzione 2 non vieterebbe l'impiego di personale tecnico non esclusivo, ma "circoscriverebbe" i tempi e le tipologie di visite di controllo e in circostanze eccezionali il ricorso a tale personale non esclusivo potrebbe essere consentito. Questa opzione introduce requisiti specifici in materia di ispezioni, commisurati alle dimensioni e al tipo della flotta, per garantire che tutte le amministrazioni degli Stati di bandiera dell'UE mantengano personale tecnico di base al proprio interno. Sarebbe istituito un gruppo di esperti dello Stato di bandiera e sarebbero introdotti requisiti in materia di digitalizzazione per quanto riguarda lo scambio di informazioni relative alle navi, quali i rapporti di ispezione elettronici dello Stato di bandiera e i certificati elettronici. Sarebbe infine affrontata anche la questione dello sviluppo comune di capacità e della formazione armonizzata (post-qualifica) per gli ispettori dello Stato di bandiera.

Anche l'opzione 3 eviterebbe l'impiego di personale tecnico non esaustivo e imporrebbe inoltre alle amministrazioni degli Stati membri di bandiera di disporre della capacità di svolgere gli incarichi obbligatori e di rilasciare i certificati obbligatori relativi al codice internazionale di gestione della sicurezza. Eventuali audit successivi potrebbero in seguito essere svolti dagli organismi riconosciuti. Infine anche l'opzione 4 imporrebbe alle amministrazioni degli Stati membri di bandiera di disporre della capacità di svolgere le attività legate alle visite di controllo obbligatorie e di rilasciare i corrispondenti certificati obbligatori per le navi "a rischio elevato" prima di consentirne l'esercizio sotto la bandiera di uno Stato membro. Anch'essa vieterebbe quindi l'impiego di personale tecnico non esclusivo.

Qualsiasi misura a livello dell'UE deve essere bilanciata dal possibile impatto sulla flotta battente bandiera degli Stati membri dell'UE e, di conseguenza, dalla resilienza strategica e dagli impatti sugli scambi da/verso l'UE nel suo insieme (per evitare i cambiamenti di bandiera verso paesi terzi). Nella valutazione d'impatto si è concluso che l'opzione 2 costituisce l'opzione strategica prescelta.

La valutazione d'impatto è stata presentata per l'approvazione al comitato per il controllo normativo nel gennaio 2023. Il comitato ha emesso un parere positivo con riserve. Tali osservazioni sono state trattate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente proposta legislativa.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

L'iniziativa presenta una dimensione REFIT in termini di allineamento e semplificazione della legislazione sulla sicurezza e di assistenza alle autorità degli Stati membri affinché queste possano adempiere meglio ai loro obblighi di ispezione e comunicazione.

Inoltre l'opzione prescelta comprende elementi di semplificazione, in quanto chiarirà il rilascio, l'uso e lo scambio di documenti elettronici relativi, ad esempio, alle ispezioni effettuate dallo Stato di bandiera e ai certificati elettronici relativi alla nave. Ciò consentirà di preparare e orientare in modo più efficiente le ispezioni effettuate dallo Stato di bandiera (nonché delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo) e di rafforzare il monitoraggio della nave e di qualsiasi attività svolta per conto dello Stato di bandiera. In tal modo si favorisce il controllo costante della conformità delle navi battenti bandiera.

L'assistenza prestata dall'EMSA alle autorità nazionali dello Stato di bandiera mediante lo sviluppo di capacità e la formazione sulle modalità di esecuzione delle ispezioni dello Stato di bandiera, unita alla messa a disposizione di una banca dati dedicata sulle ispezioni per la comunicazione di queste ultime, aumenterà l'armonizzazione e la standardizzazione in tutta l'UE.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta comporta costi netti attuali per il bilancio dell'Unione compresi tra 7 e 8,1 milioni di EUR nel periodo 2025-2050. L'incidenza sul bilancio della proposta è descritta più dettagliatamente nella scheda finanziaria legislativa allegata alla presente proposta a titolo di informazione. L'incidenza sul bilancio della proposta è già inclusa nella proposta della Commissione di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La proposta è corredata di un piano di attuazione che elenca le azioni necessarie per attuare le misure e individua le principali sfide tecniche, giuridiche e di tempistica relative all'attuazione.

Sono state individuate opportune modalità di monitoraggio e comunicazione. L'EMSA svolgerà un ruolo importante in questo processo, in quanto l'Agenzia è responsabile dello sviluppo e del funzionamento di sistemi elettronici di dati per il trasporto marittimo, in particolare la banca dati di comunicazione delle ispezioni.

L'attuazione sarà monitorata dalla Commissione in cooperazione con l'EMSA. L'EMSA effettua inoltre cicli di visite negli Stati membri per verificare le operazioni sul campo nell'ambito del suo ruolo di sostegno alla Commissione²⁶. Gli Stati membri dovranno continuare a disporre di un sistema di gestione della qualità (SGQ) per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione degli Stati membri sono adeguati all'adempimento delle rispettive responsabilità. Tale sistema dovrà essere certificato e successivamente sottoposto ad audit periodico. Gli Stati membri dovranno condividere con la Commissione e/o con l'EMSA i risultati degli audit effettuati dall'IMO e dall'organismo accreditato in modo tale da consentire alle autorità nazionali dello Stato di bandiera di conservare la loro certificazione SGQ. Il sistema di prestazioni riveduto, insieme ai rapporti di ispezione e ai certificati elettronici caricati nella banca dati, consentirà un monitoraggio mirato.

²⁶ L'EMSA effettua tali visite a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1406/2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima nell'ambito dei suoi compiti principali; pertanto non si prevedono costi aggiuntivi.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non sono necessari documenti esplicativi in quanto la proposta mira a semplificare e chiarire il regime esistente.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 del progetto di direttiva di modifica ne costituisce la parte principale e contiene modifiche a numerose disposizioni della direttiva 2009/21/CE.

Oggetto, ambito di applicazione e definizioni

Al punto 1, l'articolo 3 è modificato al fine di aggiornare alcuni riferimenti agli strumenti dell'IMO nelle definizioni vigenti e di includere ulteriori definizioni pertinenti per la direttiva, in particolare la definizione del codice III.

Condizioni per consentire la navigazione di una nave

Al punto 2, l'articolo 4 è modificato per introdurre l'utilizzo della banca dati per la verifica delle condizioni della nave (o per il suo trasferimento, a seconda dei casi) prima che ne sia consentito l'esercizio.

Il punto 3 inserisce gli articoli da 4 bis a 4 quater.

Il nuovo articolo 4 bis impone allo Stato membro di bandiera di aderire al codice III e all'obbligo di effettuare ispezioni supplementari dello Stato di bandiera al fine di garantire la sicurezza delle navi battenti bandiera di uno Stato membro.

Il nuovo articolo 4 ter introduce l'obbligo per le amministrazioni di disporre di risorse sufficienti, commisurate alle dimensioni e al tipo della flotta (di navi battenti bandiera), per soddisfare l'obbligo di ispezione supplementare e le prescrizioni relative al controllo e al monitoraggio dell'organismo riconosciuto dell'UE. Le caratteristiche precise di tali risorse per lo svolgimento delle ispezioni della flotta di bandiera e per il controllo degli organismi riconosciuti saranno definite mediante una misura di esecuzione. Il nuovo articolo 4 quater stabilisce le responsabilità e lo sviluppo comune delle capacità del personale dello Stato di bandiera. Ciò comprende lo sviluppo continuo di programmi e materiali di formazione che rispecchino gli aggiornamenti delle convenzioni internazionali dell'IMO, così come eventuali nuovi requisiti derivanti da considerazioni ambientali, in particolare per quanto riguarda le nuove tecnologie (ad esempio propulsione, nuovi tipi di carburante ecc.).

Azioni connesse o successive al monitoraggio delle navi di bandiera

Al punto 4, l'articolo 5 è modificato al fine di imporre agli Stati membri, in quanto Stati di bandiera, di utilizzare il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) per controllare e monitorare le navi battenti la loro bandiera e verificare, ad esempio, se siano sottoposte a fermo nell'ambito del controllo da parte dello Stato di approdo. La modifica affronta anche la mancanza di flessibilità del regime dello Stato di bandiera in caso di crisi o di eventi imprevisti, come la pandemia di COVID-19.

Informazioni elettroniche e banca dati sulle ispezioni

Al punto 5, l'articolo 6 è modificato per introdurre i documenti elettronici di cui sono obbligatorie la registrazione, la conservazione, la comunicazione e la condivisione attraverso un registro nazionale della certificazione elettronica compatibile con la banca dati delle

ispezioni di cui al nuovo articolo 6 bis. I documenti elettronici comprendono, tra gli altri, i rapporti di ispezione elettronici e i certificati elettronici.

Il punto 6 introduce il nuovo articolo 6 bis e istituisce la banca dati sulle ispezioni ospitata dalla Commissione. Tale banca dati si basa su quella già in funzione per i rapporti delle ispezioni PSC e delle navi passeggeri e utilizzerà le stesse caratteristiche tecniche. Per quanto riguarda la trasmissione elettronica dei certificati elettronici, si utilizzeranno le stesse soluzioni tecniche stabilite dalla direttiva PSC, basate sulla soluzione tecnica già in vigore per l'adempimento da parte degli organismi riconosciuti delle prescrizioni per la condivisione dei certificati elettronici previste dalla legislazione dell'UE in materia di organismi riconosciuti.

L'approccio mira a prendere spunto dai sistemi esistenti, creare ulteriori sinergie, evitare duplicazioni e riutilizzare per quanto possibile le informazioni, basandosi su un sistema interoperabile.

Controllo della conformità e dei risultati

Al punto 7, l'articolo 7 è modificato al fine di chiarire quali informazioni devono essere pubblicate a seguito di un audit IMO. Introduce inoltre l'obbligo dello Stato membro, in quanto parte sottoposta ad audit, di consentire alla Commissione, assistita dall'EMSA, di partecipare a tali audit IMO in veste di osservatore. L'obiettivo è garantire la trasparenza e facilitare le sinergie tra gli audit IMO e le visite dell'EMSA.

Gestione della qualità e risultati degli Stati di bandiera

Al punto 8, l'articolo 8 è modificato e si chiarisce che l'ambito di applicazione e la portata del sistema di gestione della qualità riguardano tutti i registri, siano essi tradizionali (i cosiddetti "primi registri"), internazionali, d'oltremare o simili (denominati "secondi registri"), sotto l'autorità dello Stato di bandiera e relativi alle navi battenti la bandiera di tale Stato, nonché tutte le attività connesse allo Stato di bandiera.

Si introducono inoltre le condizioni per il controllo se lo Stato di bandiera si avvale o si avvarrà di ispettori non esclusivi e l'obbligo di tutte le parti coinvolte di garantire l'assenza di conflitti di interessi.

Infine è opportuno rivedere e aggiornare l'attuale misurazione dei risultati mediante un atto di esecuzione, tenendo conto di una serie di ulteriori criteri e di un sistema di prestazioni analogo per gli organismi riconosciuti. Sono introdotti i criteri che gli Stati membri devono applicare per la propria valutazione dei risultati e l'obbligo da parte della Commissione di rendere pubblici gli esiti complessivi.

Al punto 9, l'articolo 9 è soppresso.

Cooperazione e scambio di informazioni

Il punto 10 introduce gli articoli 9 bis e 9 ter.

Il nuovo articolo 9 bis istituisce un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera, composto dalle autorità dello Stato di bandiera e dagli esperti dello Stato di bandiera degli Stati membri, per discutere tutte le questioni correlate e attinenti allo Stato di bandiera. Il nuovo articolo 9 ter istituisce uno strumento elettronico dinamico di comunicazione per la raccolta di informazioni e statistiche.

Procedura di comitato

Al punto 11, l'articolo 10 è aggiornato con il testo più recente relativo alle procedure di comitato per gli atti di esecuzione.

Atti delegati

Il punto 12 prevede che alla Commissione sia conferito il potere di adottare atti delegati per aggiornare l'allegato e che qualsiasi aggiornamento sia soggetto alla clausola standard di non regressione. Ciò significa che, se vi sono cambiamenti a livello internazionale, le norme dello strumento dell'UE sono mantenute perlomeno al livello attuale.

Esercizio della delega

Il punto 13 contiene il testo standard per l'esercizio della delega.

Allegati

Il punto 14 contiene un nuovo allegato recante le parti 1 e 2 relative allo Stato di bandiera della risoluzione A.1070 (28) sul codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO (CODICE III).

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera

(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 europeo²⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni²⁸,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza dei trasporti marittimi dell'Unione e dei cittadini che li utilizzano e la protezione dell'ambiente dovrebbero essere garantiti in via permanente.
- (2) A norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO, rientra fra le responsabilità degli Stati che sono parti di questi strumenti adottare leggi e regolamenti e provvedere a tutte le altre misure necessarie per dare piena e completa attuazione a detti strumenti affinché, dal punto di vista della sicurezza della vita in mare e della protezione dell'ambiente marino, le navi siano idonee al servizio cui sono destinate.
- (3) Per assicurare l'effettiva applicazione delle convenzioni IMO nell'Unione, visto che tutti gli Stati membri devono essere parti di dette convenzioni e sono tenuti ad adempiere gli obblighi in esse stabiliti riguardo alle navi che battono la loro bandiera, è opportuno recepire le disposizioni obbligatorie di dette convenzioni nella legislazione dell'Unione. A tal fine gli Stati membri sono tenuti a ottemperare effettivamente e coerentemente ai loro obblighi di Stati di bandiera in conformità delle della risoluzione IMO A.1070(28) (adottata il 4 dicembre 2013) sul codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO (CODICE III), contenente le disposizioni obbligatorie la cui applicazione incombe agli Stati di bandiera.
- (4) Dato che la risoluzione A.948(23) dell'IMO è stata revocata dalla risoluzione A.1156(32) dell'IMO, gli Stati membri dovrebbero applicare alle navi battenti la loro bandiera le regole armonizzate in materia di certificazione e visite di controllo da

²⁷ GU C del , pag. .

²⁸ GU C del , pag. .

parte dello Stato di bandiera previste dalle procedure e dagli orientamenti pertinenti allegati alla risoluzione A.1156(32) dell'assemblea dell'IMO, che adotta gli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione.

- (5) A livello internazionale, il compito di indagare sugli incidenti marittimi rientra nelle responsabilità dello Stato di bandiera, mentre a livello dell'Unione è resa indipendente e disciplinata dalla direttiva n. 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹. La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata la direttiva 2009/18/CE.
- (6) È opportuno tenere conto di alcuni atti di esecuzione adottati a seguito dell'entrata in vigore della direttiva 2009/21/CE, che già attuano in parte gli aspetti relativi alla delega di poteri agli organismi riconosciuti.
- (7) Per l'attuazione dei loro obblighi di Stato di bandiera, le amministrazioni marittime degli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di disporre di risorse idonee, compresa la capacità di adottare decisioni tecniche, commisurate alle dimensioni e alla natura della loro flotta e basate sulle pertinenti prescrizioni dell'IMO. Al fine di migliorare la qualità complessiva dei risultati ottenuti dalle navi battenti bandiera degli Stati membri, è altresì necessario armonizzare il monitoraggio rigoroso e approfondito, comprendente l'elaborazione di norme e il riesame del progetto, degli organismi riconosciuti che adempiono agli obblighi dello Stato di bandiera per conto degli Stati membri.
- (8) I criteri minimi e gli obiettivi delle ispezioni relativi a tali risorse dovrebbero essere stabiliti mediante misure di attuazione sulla base dell'esperienza pratica degli Stati membri, compreso l'impiego di ispettori non esclusivi.
- (9) L'attuazione di un sistema armonizzato di sviluppo delle capacità (post qualifica) da parte dei controllori e degli ispettori degli Stati di bandiera dovrebbe garantire parità di condizioni tra le amministrazioni marittime e concorrere a migliorare la qualità dei risultati ottenuti dalle navi battenti bandiera degli Stati membri.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero utilizzare il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) e i relativi servizi, istituiti dalla direttiva 2002/59/CE³⁰, a fini di monitoraggio delle navi di bandiera, la sorveglianza marittima e conoscenza della situazione in mare.
- (11) L'istituzione e lo sviluppo di una banca dati che fornisca informazioni essenziali, in formato elettronico, sulle navi battenti bandiera di uno Stato membro dovrebbero contribuire a potenziare lo scambio di informazioni, migliorare ulteriormente la trasparenza delle prestazioni di una flotta di qualità elevata e consentire un monitoraggio rafforzato degli obblighi incombenti allo Stato di bandiera, al fine di assicurare parità di condizioni tra le amministrazioni marittime.
- (12) Le informazioni essenziali, compresi i rapporti elettronici e i certificati navali a seguito delle ispezioni dello Stato di bandiera, dovrebbero essere messe a

²⁹ Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114).

³⁰ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

disposizione di tutte le autorità interessate e della Commissione a fini di controllo e di miglioramento dell'efficienza nello svolgimento di qualsiasi tipo di ispezione.

- (13) Il sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO segue l'approccio classico in materia di gestione della qualità per determinare in quale misura gli Stati membri attuano e impongono il rispetto degli obblighi e delle responsabilità degli Stati di bandiera contenuti nelle convenzioni IMO obbligatorie di cui sono parti, assicurando così un'attuazione coerente ed efficace degli strumenti dell'IMO applicabili e aiutando gli Stati membri a migliorare le loro capacità. Gli Stati membri dovrebbero pertanto continuare a dimostrare la propria conformità agli strumenti IMO obbligatori, come da risoluzione A 1067(28) relativa al quadro e alle procedure del sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, adottata dall'assemblea IMO del 4 dicembre 2013.
- (14) La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹, dovrebbe essere invitata e coinvolta come osservatore dallo Stato sottoposto ad audit in quanto di Stato di bandiera al fine di garantire la coerenza tra l'audit IMO e le valutazioni della Commissione, eseguite dall'EMSA per conto della Commissione stessa attraverso il programma di visite e ispezioni dell'EMSA e finalizzate a verificare l'attuazione della legislazione dell'Unione in materia di sicurezza marittima.
- (15) Per migliorare ulteriormente la qualità delle navi di bandiera e garantire condizioni di parità tra le amministrazioni marittime, è opportuno chiarire che la certificazione di qualità delle procedure amministrative inclusa nel sistema di gestione della qualità conformemente all'ISO o a norme equivalenti riguarda tutti i registri, siano essi nazionali (primi registri) o internazionali (secondi registri o registri d'oltremare), sotto la responsabilità dello Stato membro in quanto Stato di bandiera. È inoltre opportuno indicare chiaramente tutte le attività correlate, tra cui le responsabilità, i poteri, i mezzi di segnalazione e comunicazione di tutto il personale dello Stato di bandiera che effettua visite di controllo o ispezioni o vi partecipa, nonché del resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni, non è alle esclusive dipendenze dell'autorità competente dello Stato membro e può effettuare determinate ispezioni, diverse dalle visite di controllo obbligatorie, e le relazioni fra i membri di tale personale. Al fine di garantire l'indipendenza dovrebbe essere documentata l'assenza di qualsiasi conflitto di interessi del personale coinvolto.
- (16) La valutazione e il riesame del sistema di prestazioni per gli Stati di bandiera sulla base di criteri chiave di prestazione comuni trasparenti, affidabili e oggettivi e di sistemi analoghi attualmente in vigore dovrebbero sostenere tutti gli Stati membri nell'adempimento dei loro obblighi e nel miglioramento continui.
- (17) Al fine di discutere le questioni relative allo Stato di bandiera, comprese le questioni tecniche, e facilitare lo scambio di competenze e informazioni, è opportuno istituire un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera, composto dalle autorità nazionali degli Stati membri, da esperti e ispettori dello Stato di bandiera nonché, se del caso, da esperti del settore privato.

³¹ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

- (18) È opportuno istituire uno strumento elettronico di comunicazione al fine di migliorare ulteriormente la raccolta coerente di statistiche pertinenti e di dati e informazioni marittimi provenienti dagli Stati membri.
- (19) Al fine di consentire un'applicazione aggiornata delle disposizioni della presente direttiva e permettere agli Stati membri di adempiere i loro obblighi a norma del diritto internazionale in conformità della direttiva, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'aggiornamento dell'allegato. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016³². In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (20) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio³³. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della direttiva 2009/21/CE per quanto riguarda le misure uniformi volte a determinare i requisiti minimi per le risorse sufficienti, adeguate alle dimensioni e al tipo della flotta, e per un sistema comune armonizzato di misurazione dei risultati dello Stato di bandiera. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (21) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) dovrebbe fornire il sostegno necessario a garantire l'attuazione della direttiva 2009/21/CE.
- (22) In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nell'articolo 5 del trattato, la presente direttiva si limita a quanto necessario per il conseguimento di tali obiettivi.
- (23) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/21/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/21/CE

La direttiva 2009/21/CE è così modificata:

- (1) l'articolo 3 è così modificato:
- (a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

³² GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

³³ 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 Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- "e) "audit IMO" un audit condotto in conformità delle disposizioni della risoluzione A 1067(28) ("Quadro e procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO"), nella versione aggiornata, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO);";
- (b) sono aggiunte le lettere seguenti:
- "f) "convenzioni" le convenzioni e i relativi protocolli e emendamenti, nonché connessi codici vincolanti, nella loro versione aggiornata, quali definiti all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴, ad eccezione della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006);
- g) "codice III" le parti 1 e 2 della risoluzione A.1070(28) ("codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO"), adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), ad eccezione dei punti 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 e 32 della parte 2;
- h) "controllore dello Stato di bandiera" un dipendente pubblico alle esclusive dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro, da essa debitamente autorizzato a svolgere visite di controllo e audit in relazione ai certificati obbligatori e che soddisfa il requisito di indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;
- i) "ispettore dello Stato di bandiera" un dipendente del settore pubblico alle esclusive dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro, da essa debitamente autorizzato a effettuare ispezioni supplementari dello Stato di bandiera e che soddisfa il requisito di indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1, e i criteri minimi di cui all'allegato XI della direttiva 2009/16/CE;
- j) "resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni" le persone non alle esclusive dipendenze dell'autorità competente dello Stato membro, ma ad essa contrattualmente legate e da essa debitamente autorizzate, che possono effettuare determinate ispezioni, diverse dalle visite di controllo obbligatorie, specificate dall'autorità competente e che soddisfano i criteri di comunicazione, qualifica e indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;
- k) "ispezione supplementare dello Stato di bandiera" un'ispezione a bordo che non si conclude con la certificazione;
- j) "HSSC" la risoluzione A.1156(32) (orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (HSSC) del 2021, nella sua versione aggiornata, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO));";

(2) all'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la sua bandiera, lo Stato membro interessato assicura che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. In particolare

³⁴ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

verifica i precedenti relativi alla sicurezza della nave utilizzando i rapporti di ispezione e i certificati contenuti nella banca dati di cui all'articolo 6 bis. Se necessario, consulta l'amministrazione del precedente Stato di bandiera per accertare se sussistano ancora anomalie o problemi di sicurezza da questo individuati e rimasti irrisolti.";

- (3) sono inseriti i seguenti articoli da 4 bis a 4 quater:

"Articolo 4 bis

Sicurezza delle navi battenti la bandiera di uno Stato membro

1. Nel trasporto marittimo internazionale, gli Stati membri applicano integralmente le disposizioni obbligatorie relative allo Stato di bandiera stabilite dalle convenzioni IMO conformemente alle condizioni e in relazione alle navi ivi menzionate e applicano il codice III di cui all'allegato della presente direttiva, ad eccezione dei punti 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 e 32 della parte 2.
2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare il rispetto delle regole e delle norme internazionali da parte delle navi autorizzate a battere la loro bandiera. Tali misure comprendono le seguenti:
 - (a) vietare alle navi autorizzate a battere la loro bandiera di salpare finché non possono prendere il mare nel rispetto delle regole e delle norme internazionali;
 - (b) assicurare che le navi autorizzate a battere la loro bandiera siano state sottoposte a visite di controllo conformemente agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (HSSC); e
 - (c) effettuare ispezioni supplementari delle navi in quanto Stati di bandiera per verificare che le condizioni reali della nave siano conformi ai certificati che trasporta.
3. Gli Stati membri si accertano che siano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente al paragrafo 2, lettera c).
4. Al termine di ogni ispezione effettuata, l'ispettore dello Stato di bandiera redige un rapporto sulla base dell'allegato IX della direttiva 2009/16/CE.

Articolo 4 ter

Requisiti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché le loro amministrazioni dispongano di risorse sufficienti, adeguate alle dimensioni e al tipo della flotta, in particolare al fine di assolvere gli obblighi di cui all'articolo 4 bis e ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo.
2. Gli Stati membri provvedono alla sorveglianza delle attività dei controllori dello Stato di bandiera, degli ispettori dello Stato di bandiera e degli organismi riconosciuti e partecipano al sistema di sorveglianza a livello dell'UE degli organismi riconosciuti definito dal gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1.
3. Gli Stati membri sviluppano o mantengono capacità di riesame del progetto e di adozione delle decisioni tecniche adeguate alle dimensioni e al tipo della loro flotta.

4. Al fine di assicurare l'armonizzazione delle ispezioni supplementari dello Stato di bandiera di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 2, lettera c), la Commissione, previa consultazione del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, adotta atti di esecuzione per definire le misure uniformi atte a stabilire i requisiti minimi per l'attuazione degli obblighi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Articolo 4 quater

Sviluppo comune delle capacità del personale dello Stato di bandiera

1. Gli Stati membri provvedono affinché il personale responsabile o incaricato di svolgere visite di controllo, ispezioni e audit a bordo di navi e presso società partecipi al sistema armonizzato di cui al paragrafo 2.

2. Avvalendosi del parere del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, la Commissione elabora un sistema di sviluppo comune delle capacità (post qualifica a livello nazionale) e lo mantiene aggiornato, tenendo conto delle nuove tecnologie e in relazione a obblighi nuovi o supplementari derivanti dai pertinenti strumenti internazionali per i controllori e gli ispettori degli Stati membri in quanto Stati di bandiera.";

(4) l'articolo 5 è così modificato:

- (a) il comma unico diventa il paragrafo 1;
- (b) è aggiunto il seguente paragrafo 2:

"2. Gli Stati membri elaborano e attuano un adeguato programma di controllo e monitoraggio, utilizzando, se del caso, il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi ("SafeSeaNet") di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 3, e all'allegato III della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁵, per fornire una risposta tempestiva nelle situazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo, nonché in caso di incidenti di sicurezza e nei casi presunti di inquinamento.";

(5) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Informazioni e scambi elettronici

1. Gli Stati membri provvedono affinché almeno le informazioni seguenti relative alle navi battenti la loro bandiera siano conservate e rese accessibili in un formato elettronico compatibile e interoperabile con le banche dati dell'Unione sulla sicurezza marittima:

- (a) estremi di riconoscimento della nave (nome, numero IMO ecc.);
- (b) certificati obbligatori (completi, provvisori o temporanei), comprese date delle visite di controllo, delle eventuali visite di controllo addizionali e supplementari e degli audit;

³⁵ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

- (c) identificazione degli organismi riconosciuti coinvolti nella certificazione e nella classificazione della nave;
- (d) identificazione dell'autorità competente che ha ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e date delle ispezioni;
- (e) risultato delle ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo (deficienze: sì o no; fermi: sì o no);
- (f) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera dello Stato membro in questione negli ultimi 12 mesi;
- (g) uno o più rapporti redatti a seguito di una visita di controllo o di un'ispezione da parte dello Stato di bandiera effettuata a norma dell'articolo 4 bis, paragrafo 2, lettere b) o c).

2. Le informazioni sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 6 bis. Anche il comandante riceve copia del rapporto.";

- (6) è inserito l'articolo 6 bis seguente:

"Articolo 6 bis

Banca dati sulle ispezioni

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni contenente le informazioni di cui all'articolo 6. Tutti gli Stati membri sono collegati a tale banca dati. Tale banca dati è basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE, rispetto alla quale ha funzionalità simili.

2. Gli Stati membri provvedono a che siano trasferite senza ritardo nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva, comprese quelle relative alle deficienze, non appena siano ultimati il rapporto o i rapporti di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 4.

3. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato inerente all'attuazione della presente direttiva sulla base dei dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri.

4. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo e al sistema di ispezioni previsto dalla direttiva 2009/16/CE. Nessuna disposizione della presente direttiva osta alla condivisione di tali informazioni tra le pertinenti autorità competenti all'interno degli Stati membri e tra di essi, con la Commissione o con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁶.

5. Gli Stati membri provvedono affinché i certificati obbligatori di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), siano trasmessi per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo utilizzando le specifiche funzionali e tecniche di un'interfaccia elettronica armonizzata di comunicazione previste dall'articolo 24 bis della direttiva 2009/16/CE.";

- (7) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

³⁶ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

Monitoraggio dell'osservanza delle norme da parte degli Stati membri e dei risultati degli Stati membri

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le loro amministrazioni siano sottoposte a un audit dell'IMO almeno una volta ogni sette anni e pubblicano i risultati dell'audit e le eventuali azioni correttive nella banca dati del sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo (GISIS) istituita dall'IMO. Gli Stati membri mettono inoltre le stesse informazioni a disposizione del pubblico conformemente alla pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.

2. Gli Stati membri garantiscono che la Commissione, assistita dall'EMSA, sia autorizzata a partecipare in qualità di osservatore al processo di audit IMO e che qualsiasi relazione di audit e le informazioni sulle successive azioni intraprese siano immediatamente messe a disposizione della Commissione.

3. Al fine di garantire l'applicazione efficace della presente direttiva e di monitorare il funzionamento generale per quanto riguarda la conformità degli Stati di bandiera e il sistema di sorveglianza a livello dell'UE degli organismi riconosciuti, la Commissione raccoglie le informazioni necessarie ed effettua visite negli Stati membri conformemente all'articolo xx del regolamento (UE) xx/xx del Parlamento europeo e del Consiglio³⁷ [*regolamento EMSA da adottare*];";

(8) l'articolo 8 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"Ciascuno Stato membro attua e mantiene un sistema di gestione della qualità riguardante tutti i registri posti sotto la propria autorità per tutte le attività della propria amministrazione in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili.

Il sistema di gestione della qualità comprende le responsabilità e i poteri definiti di tutto il personale dello Stato di bandiera, compreso il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni, preposto alla gestione, all'esecuzione e alla verifica delle attività relative alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento e che possono avere ripercussioni su tali elementi, nonché le relazioni definite fra i membri del personale. Tali responsabilità sono documentate precisando il tipo e la portata dell'attività ispettiva che può essere svolta dal resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni, nonché le modalità tramite cui tale personale deve comunicare e riferire.

Ciascuno Stato membro provvede affinché il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni disponga di un'istruzione, di una formazione e di una supervisione adeguate ai compiti che è autorizzato a svolgere.

Tutti i membri del personale che effettuano una visita di controllo o un'ispezione firmano una dichiarazione di assenza di conflitto di interessi che attesta la loro indipendenza rispetto all'attività da svolgere ed è conservata dall'autorità competente dello Stato membro.";

(b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

³⁷ Regolamento (UE) xx/xx del Parlamento europeo e del Consiglio... [regolamento EMSA].

"2 bis. Gli Stati membri valutano annualmente i rispettivi risultati e individuano i settori suscettibili di possibile miglioramento sulla base degli esiti delle attività svolte nell'ambito del sistema di gestione della qualità di cui al paragrafo 1 del presente articolo e dei risultati dello Stato di bandiera di cui al paragrafo 2 ter del presente articolo, nonché all'articolo 7.

2 ter. Per garantire un sistema comune armonizzato di prestazioni ai fini del paragrafo 2 bis, la Commissione, previa consultazione del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, adotta atti di esecuzione per definire i dettagli di un sistema di prestazioni riveduto di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente all'articolo 10, paragrafo 2.

Al fine di determinare se l'equipaggio, le risorse e le procedure amministrative sono adatte a soddisfare gli obblighi dello Stato di bandiera, le misure volte a valutare i risultati degli Stati di bandiera tengono conto, tra l'altro, dei risultati delle ispezioni dello Stato di bandiera, delle percentuali di fermo delle navi a seguito dei controlli da parte dello Stato di approdo, delle statistiche sui sinistri, dei processi di comunicazione e informazione, delle statistiche sulle perdite annue (escluse le perdite totali) e di altri indicatori ritenuti idonei.

2 quater. La Commissione mette a disposizione e tiene aggiornate su un sito web pubblico le informazioni relative ai risultati degli Stati di bandiera.";

- (9) l'articolo 9 è soppresso;
- (10) sono inseriti i seguenti articoli:

"Articolo 9 bis

Gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera

1. La Commissione istituisce un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera per discutere le questioni relative allo Stato di bandiera e agevolare lo scambio di esperienze tra le autorità nazionali degli Stati membri, gli esperti e gli ispettori dello Stato di bandiera, compresi, se del caso, quelli del settore privato.

Il gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera è composto da rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, assistiti dall'EMSA.

Esso adotta il proprio regolamento interno.

2. Il gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera svolge, tra gli altri, i compiti seguenti:

- (a) formulare raccomandazioni per un approccio comune alle ispezioni dello Stato di bandiera; elaborare procedure e orientamenti in materia di controllo delle navi;
- (b) assistere la Commissione nell'elaborazione di un formato comune per la comunicazione, compresa la determinazione dei tempi delle ispezioni dello Stato di bandiera/del monitoraggio degli organismi riconosciuti;
- (c) assistere la Commissione nello sviluppo del metodo tecnico di definizione delle risorse adeguate, commisurate alle dimensioni e al tipo della flotta, di cui all'articolo 4 ter;

- (d) assistere la Commissione nell'individuazione delle misure che possono essere elaborate per migliorare lo sviluppo di capacità di cui all'articolo 4 quater, in particolare per quanto riguarda il mantenimento di conoscenze aggiornate per quanto riguarda le modifiche delle convenzioni e i cambiamenti provocati dalle nuove tecnologie;
- (e) sviluppare e attuare il sistema di monitoraggio e sorveglianza degli organismi riconosciuti dell'UE, di cui all'articolo 7;
- (f) fornire orientamenti sulle modalità di utilizzo delle informazioni contenute nelle pertinenti banche dati marittime dell'Unione per la preparazione delle ispezioni dello Stato di bandiera/del monitoraggio degli organismi riconosciuti al fine di aumentare l'efficienza nell'uso/nella messa in comune delle risorse per il monitoraggio degli organismi riconosciuti, ad esempio per settori prioritari;
- (g) assistere la Commissione nella definizione tecnica dei criteri di prestazione di cui all'articolo 8, paragrafo 2 ter;
- (h) assistere la Commissione nell'elaborazione di orientamenti, modelli e strumenti simili per l'assolvimento degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 9 ter;
- (i) fornire assistenza nell'analisi dei risultati in quanto Stato di bandiera, degli audit del sistema di gestione della qualità e degli audit IMO, effettuando un raffronto tra i risultati e le azioni di verifica successiva al fine di individuare le migliori pratiche;
- (j) assistere la Commissione nell'individuazione delle possibili misure da elaborare, al fine di stabilire:
 - i) procedure armonizzate per l'applicazione di deroghe e provvedimenti equivalenti applicati conformemente alle convenzioni IMO,
 - ii) interpretazioni armonizzate di questioni che le convenzioni lasciano alla discrezione delle amministrazioni,
 - iii) l'applicazione di interpretazioni armonizzate per le disposizioni contenute nelle convenzioni.

Articolo 9 ter

Informazioni e dati

La Commissione istituisce uno strumento elettronico di comunicazione al fine di raccogliere informazioni e dati presso gli Stati membri in relazione alla presente direttiva. Gli Stati membri forniscono alla Commissione periodicamente e almeno una volta all'anno le informazioni indicate di seguito.

- (a) Applicazione dei requisiti di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento:
 - i) dimensioni ed età della flotta di bandiera, in termini di numero e tonnellate lorde di navi convenzionali;
 - ii) numero di ispettori/controllori/addetti agli audit dello Stato di bandiera e del resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni;

- iii) numero di visite di controllo, ispezioni e audit effettuati dagli Stati di bandiera in quanto Stati di bandiera;
 - iv) numero di navi di cui è stata effettuata l'iscrizione nei rispettivi registri e numero di navi di cui è stato effettuato il cambiamento di bandiera, per tipo di nave e per paese di origine o paese di destinazione.
- (b) Gestione della qualità e audit:
- i) date previste o confermate per l'audit IMO;
 - ii) date previste o confermate per l'audit del sistema di gestione della qualità e ambito di applicazione della certificazione del sistema di gestione della qualità.
- (c) Delega di poteri:
- i) organismi riconosciuti autorizzati, funzioni delegate e certificati rilasciati per conto dello Stato membro.";
- (11) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002. 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.";
- (12) è inserito il seguente articolo 10 bis:

"Articolo 10 bis

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 ter riguardo alle modifiche dell'allegato 1 per tenere conto di nuovi impegni e disposizioni relativi allo Stato di bandiera elaborati a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO.

Le modifiche delle convenzioni IMO e del codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO (codice III) possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002.";

- (13) è inserito il seguente articolo 10 ter:

"Articolo 10 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 10 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [xx] 202X. 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 10 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. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
 4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
 5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
 6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 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) il testo che figura nell'allegato della presente direttiva è aggiunto come allegato alla direttiva 2009/21/CE.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il [*OP: inserire la data: un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica*] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva.

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 principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEMA FINANZIARIA LEGISLATIVA "AGENZIE"

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera

1.2. Settore/settori interessati

Mobilità e trasporti – sicurezza marittima

1.3. La proposta riguarda

una nuova azione

una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria³⁸

la proroga di un'azione esistente la fusione di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

Gli obiettivi generali della modifica della direttiva 2009/21/CE sono: 1) mantenere condizioni di parità ed evitare distorsioni del mercato; 2) garantire elevati livelli di sicurezza marittima; e 3) garantire la prevenzione dell'inquinamento marittimo causato dai sinistri marittimi. Tale revisione dovrebbe pertanto contribuire anche all'obiettivo di sviluppo sostenibile (OSS) 3 ("Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età") e all'OSS 14 ("Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile").

1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici della direttiva sono i seguenti:

- allineare la direttiva relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera alle nuove norme internazionali;
- garantire ispezioni e monitoraggio/controlli adeguati;
- garantire una maggiore diffusione delle soluzioni digitali;
- garantire un approccio armonizzato per quanto riguarda la comprensione, la comunicazione e la misurazione dei risultati delle flotte e dell'adempimento degli obblighi dello Stato di bandiera.

³⁸

A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

La proposta dovrebbe armonizzare gli elevati livelli di sicurezza del controllo da parte dello Stato di bandiera in tutta l'Unione e introdurre soluzioni digitalizzate a sostegno dell'efficienza del monitoraggio delle navi, dello svolgimento di qualsiasi ispezione delle navi ai fini del controllo da parte dello Stato di bandiera e della condivisione delle informazioni pertinenti. Dovrebbe altresì migliorare il funzionamento del mercato interno aumentando la chiarezza ed eliminando ogni ambiguità per le autorità degli Stati di bandiera.

La proposta dovrebbe anche comportare una diminuzione delle perdite di vite umane e di feriti gravi, nonché la quantità di olio combustibile per uso navale disperso in mare.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati.

Per quanto riguarda l'obiettivo specifico 1, l'efficacia della direttiva proposta sarà determinata sulla base degli audit IMO, monitorati tramite il GISIS dell'IMO, e delle visite svolte dall'EMSA negli Stati membri per conto della Commissione per verificare l'attuazione della direttiva.

Per quanto riguarda l'obiettivo specifico 2, l'efficacia della direttiva proposta sarà determinata sulla base del numero di rapporti di ispezione dello Stato di bandiera condivisi, dell'uso dei risultati, del seguito dato nei confronti degli organismi riconosciuti, di eventuali raccomandazioni di sicurezza formulate per le amministrazioni di bandiera, del numero di unità immatricolate nei registri di bandiera e del numero di unità sospese o radiate dai registri di bandiera, monitorate mediante il sistema THETIS, e delle relazioni delle amministrazioni degli Stati di bandiera. Sarà altresì determinata in base al numero di personale tecnico e di ispezioni, alla percentuale di ispezioni relative alla flotta battente bandiera dello Stato membro e al numero di ispettori dello Stato di bandiera per nave segnalati nell'apposito sistema dello strumento di comunicazione.

Per quanto riguarda l'obiettivo specifico 3, l'efficacia della direttiva proposta sarà determinata in base al numero di certificati elettronici e di rapporti elettronici dello Stato di bandiera presentati nel modulo di dichiarazione (THETIS).

Per quanto riguarda l'obiettivo specifico 4, l'efficacia della direttiva proposta sarà determinata sulla base degli indicatori di misurazione dei risultati, nell'ambito del sistema di misurazione dei risultati.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

L'EMSA sarà tenuta ad attuare soluzioni tecniche per il registro dei certificati elettronici, la comunicazione dei certificati elettronici e dei rapporti di ispezione elettronici dello Stato di bandiera, nonché strumenti per la convalida e l'elaborazione di nuovi moduli. L'EMSA sarà altresì tenuta a elaborare un meccanismo e un modello per la comunicazione di informazioni e statistiche e a introdurre lo sviluppo comune di capacità e una formazione armonizzata (post qualifica) per gli ispettori e/o i controllori e/o gli addetti all'audit dello Stato di bandiera, definendo un programma di studio comune per gli ispettori dello Stato di bandiera e la loro formazione alle nuove tecnologie, tra cui anche i combustibili rinnovabili e a basse emissioni

di carbonio, particolarmente pertinenti alla luce del pacchetto "Pronti per il 55 %", e l'automazione.

Entro il 2025 saranno necessari un ETP aggiuntivo per elaborare il nuovo modulo per i certificati elettronici e un ETP aggiuntivo per fornire competenze informatiche specialistiche e conoscenze marittime nei servizi di supporto marittimo.

- 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante)

In assenza di un'azione dell'UE, permarrrebbe l'attuale incertezza giuridica e gli Stati membri dell'UE recepirebbero gli obblighi internazionali nella legislazione nazionale in modo non coordinato. In ultima analisi, ciò comporterebbe una minore protezione dei cittadini dell'UE, della sicurezza marittima e dell'ambiente. L'integrazione delle norme internazionali nel diritto dell'UE consente inoltre agli Stati membri di usufruire del sostegno essenziale che l'EMSA offre in termini di orientamento, registrazione e condivisione dei risultati delle ispezioni e di formazione per le ispezioni dello Stato di bandiera da essi effettuate. I viaggiatori e i cittadini in generale possono essere certi che in tutta l'Unione esiste uno standard di sicurezza analogo e che i risultati delle ispezioni (sia da parte degli Stati di bandiera che degli Stati di approdo) sono condivisi e monitorati in modo da evitare qualsiasi anello debole in termini di sicurezza marittima.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post)

La direttiva dovrebbe garantire l'effettiva attuazione delle norme internazionali, in particolare del codice IMO III. Gli obblighi giuridici e l'applicazione previsti dalla direttiva relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera consentono un'armonizzazione, una coerenza e un'uniformità maggiori tra gli Stati membri e le relative responsabilità.

La direttiva garantisce un approccio armonizzato e coerente nei confronti delle navi battenti bandiera degli Stati membri dell'UE mediante l'integrazione e il consolidamento di norme internazionali obbligatorie e l'introduzione della certezza del diritto nel quadro dell'ordinamento giuridico dell'UE.

- 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

La direttiva relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera garantisce l'attuazione e l'applicazione armonizzate delle norme internazionali nella legislazione dell'UE e nel quadro della stessa, oltre a prescrivere e incoraggiare la cooperazione tra gli Stati membri. Dalla valutazione della direttiva è tuttavia emersa la necessità di un più ampio riequilibrio della politica dell'UE in materia di sicurezza marittima. Ciò significa rafforzare il livello UE per quanto riguarda la "prima linea di difesa", la conformità e l'azione preventiva che compete agli Stati di bandiera. Le politiche attuali si concentrano sugli Stati membri, in quanto Stati di approdo e Stati costieri, e riservano un'attenzione minore agli Stati di bandiera. Mancano pertanto le parti pertinenti del codice III obbligatorio relative allo Stato di bandiera.

I risultati della valutazione ex post sono indicati nella valutazione d'impatto che accompagna la presente iniziativa (sintetizzata nel relativo allegato 7).

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

La revisione proposta è un risultato fondamentale della comunicazione della Commissione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che definisce la visione dell'UE per il sistema dei trasporti del futuro. Nella strategia si è annunciato che la Commissione intendeva avviare una revisione approfondita della legislazione in vigore in materia di responsabilità dello Stato di bandiera, controllo da parte dello Stato di approdo e inchieste sugli incidenti nel 2021 (nell'ambito dell'iniziativa faro 10: rafforzare la sicurezza dei trasporti).

La revisione proposta creerà sinergie con altri elementi del quadro normativo dell'UE, in particolare la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e la direttiva 2009/18/CE relativa alle inchieste sugli incidenti.

La proposta è compatibile con l'attuale quadro finanziario pluriennale, anche se richiederà una riprogrammazione all'interno della rubrica 1 per quanto riguarda il contributo annuale all'EMSA (compensazione di bilancio mediante una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito dell'MCE Trasporti (02 03 01)). L'incidenza sul bilancio dell'attuale proposta è già inclusa nel bilancio della proposta della Commissione di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

L'incidenza sul bilancio della presente iniziativa si riferisce alle risorse aggiuntive necessarie per il ruolo sempre più importante dell'EMSA nell'agevolare gli obblighi dello Stato di bandiera (vale a dire, in relazione ai certificati elettronici, sviluppare e mantenere un modulo di dichiarazione (THETIS) per l'uso dei certificati elettronici negli Stati di bandiera e presso gli organismi riconosciuti, così come strumenti per la convalida e l'ispezione, oltre a un modulo per i rapporti elettronici sulle ispezioni da parte degli Stati di bandiera; in relazione alla comunicazione delle statistiche, sviluppare ulteriormente uno strumento di comunicazione/un gateway per sostenere le applicazioni e, in relazione allo sviluppo di capacità, elaborare programmi di studio comuni per gli ispettori dello Stato di bandiera e fornire loro formazione sulle nuove tecnologie, tra cui anche i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e l'automazione) ai sensi della direttiva proposta.

Il fabbisogno supplementare di risorse umane non può essere soddisfatto mediante la riassegnazione, mentre il fabbisogno di bilancio supplementare sarà soddisfatto mediante la compensazione con programmi esistenti gestiti dalla DG MOVE nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale.

L'aumento degli stanziamenti per l'EMSA sarà bilanciato da una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito dell'MCE Trasporti (02 03 01). L'incidenza sul bilancio dell'attuale proposta è già inclusa nel bilancio della proposta della Commissione di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

durata limitata

- Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA

durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA, [n.d.]
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti³⁹

Gestione diretta a opera della Commissione mediante

- agenzie esecutive

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- agli organismi o alle persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V TUE e indicati nel pertinente atto di base.

Osservazioni

La gestione della direttiva proposta sarà effettuata nel complesso dai servizi della Commissione assistiti, se del caso, dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Gli Stati membri saranno tenuti a recepire le disposizioni della direttiva entro il rispettivo termine.

³⁹ Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

La Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione della direttiva proposta.

L'EMSA, per conto della Commissione, effettua visite negli Stati membri per verificare le operazioni sul campo. Le rispettive relazioni sulle visite individueranno eventuali lacune e aree di miglioramento.

La Commissione e/o l'EMSA parteciperanno in qualità di osservatori all'audit dell'Organizzazione marittima internazionale, a complemento delle visite e delle ispezioni dell'EMSA per conto della Commissione. L'EMSA effettuerà anche un'analisi orizzontale, fornendo un'indicazione del funzionamento della legislazione e individuando le lacune e le misure da adottare per porvi rimedio, e riferirà alla Commissione e agli Stati membri, probabilmente mediante la discussione dei risultati nell'ambito di seminari.

La Commissione istituirà inoltre il gruppo di esperti dello Stato di bandiera per promuovere la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione stessa.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

La Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione della direttiva proposta. La Commissione sarà assistita dall'EMSA, se del caso, nella fornitura dei servizi informatici e nello sviluppo degli strumenti informatici necessari per le disposizioni in materia di comunicazione, monitoraggio e verifica della direttiva proposta, nonché nell'organizzazione di attività di formazione. Gli Stati membri saranno tenuti a recepire la direttiva nella loro legislazione nazionale entro il termine indicato nella direttiva. Le attività di esecuzione saranno svolte nell'ambito dei controlli esistenti, in particolare durante i controlli da parte dello Stato di bandiera e attraverso il sistema di prestazioni dello Stato di bandiera.

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

Mentre la Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione della direttiva proposta, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima sarà responsabile dell'esecuzione del suo funzionamento e dell'attuazione del suo quadro di controllo interno. Sarà necessario sviluppare strumenti e moduli informatici, nonché fornire formazione agli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di bandiera, e gli Stati membri dovranno provvedere all'applicazione delle norme.

L'EMSA è nella posizione migliore per svolgere attività di comunicazione e valutazione dei compiti di conformità, in quanto si tratterà di un lavoro tecnico, che richiederà una solida esperienza nella gestione dei dati, nonché una comprensione approfondita di questioni tecniche complesse relative ai certificati elettronici e alla formazione.

Gli Stati membri sono nella posizione migliore, anche in virtù degli obblighi derivanti dal diritto internazionale, per garantire l'applicazione della direttiva proposta, in particolare continuando ad applicare il controllo da parte dello Stato di bandiera in modo armonizzato.

La DG MOVE effettua i controlli necessari in linea con la strategia di supervisione adottata nel 2017 sulle relazioni della DG con le agenzie decentrate e le imprese comuni. Nell'ambito della strategia la DG MOVE monitora gli indicatori di prestazione per l'esecuzione del bilancio, le raccomandazioni di audit e le questioni amministrative. L'Agenzia presenta una relazione semestrale. I controlli effettuati sulla supervisione dell'Agenzia e sulla relativa gestione finanziaria e di bilancio sono conformi alla strategia di controllo della DG MOVE, aggiornata nel 2022.

Le risorse supplementari messe a disposizione dell'EMSA saranno coperte dal sistema di controllo interno e di gestione dei rischi dell'Agenzia, il quale è allineato alle pertinenti norme internazionali e comprende controlli specifici per prevenire i conflitti di interessi e garantire la protezione degli informatori.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

In base alla revisione proposta, saranno forniti finanziamenti supplementari sia all'EMSA, che dovrà sviluppare strumenti e moduli informatici e fornire attività di formazione agli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di bandiera, sia alla Commissione.

L'EMSA è pienamente responsabile dell'esecuzione del proprio bilancio, mentre la DG MOVE è responsabile del regolare pagamento dei contributi stabiliti dall'autorità di bilancio. Il livello di rischio di errore previsto al pagamento e alla chiusura è simile a quello legato alle sovvenzioni di bilancio concesse all'Agenzia.

I compiti supplementari derivanti dalla direttiva proposta non dovrebbero generare controlli supplementari specifici. Pertanto il costo del controllo per la DG MOVE (misurato rispetto al valore dei fondi gestiti) dovrebbe rimanere stabile.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio la strategia antifrode.

La revisione proposta contiene diverse disposizioni volte specificamente a prevenire le frodi e le irregolarità. Gli Stati membri dovranno disporre di un sistema di gestione della qualità (SGQ) per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione degli Stati membri sono adeguati all'adempimento delle rispettive responsabilità. Tale sistema dovrà essere certificato e successivamente sottoposto ad audit periodico. Gli Stati membri dovranno condividere con la Commissione e/o con l'EMSA i risultati degli audit effettuati dall'Organizzazione marittima internazionale e dall'organismo accreditato in modo tale da consentire alle autorità nazionali dello Stato di bandiera di conservare la loro certificazione SGQ.

L'EMSA applica i principi antifrode delle agenzie decentrate dell'UE, in linea con l'approccio della Commissione. Nel marzo 2021 l'Agenzia ha adottato una strategia antifrode aggiornata, basata sulla metodologia e sugli orientamenti per la strategia antifrode presentati dall'OLAF, nonché sulla strategia antifrode della DG MOVE. La strategia fornisce un quadro che affronta le questioni della prevenzione, dell'individuazione e delle condizioni per le indagini contro le frodi a livello di Agenzia. L'EMSA adegua e migliora costantemente le proprie politiche e azioni per promuovere il massimo livello di integrità del suo personale, sostenere un'efficace prevenzione e individuazione dei rischi di frode e stabilire procedure adeguate per segnalare e gestire i potenziali casi di frode e i relativi risultati. Inoltre nel 2015 l'EMSA ha adottato la propria politica in materia di conflitti di interessi per il consiglio di amministrazione.

L'EMSA coopera con i servizi della Commissione sulle questioni attinenti alle frodi e alle irregolarità. La Commissione si adopererà affinché tale cooperazione prosegua e sia rafforzata.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Contributo			
	Numero	Diss./Non diss. ⁴⁰	di paesi EFTA ⁴¹	di paesi candidati e potenziali candidati ⁴²	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
1	02 10 02	Non diss.	SÌ	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

⁴⁰ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁴¹ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁴² Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Contributo			
	Numero	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	1	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	---	--

Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)			Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
Titolo 1 -	Impegni	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Pagamenti	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titolo 2 -	Impegni	(1a)					
	Pagamenti	(2a)					
Titolo 3 -	Impegni	(3a)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
	Pagamenti	(3b)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
TOTALE stanziamenti per l'EMSA	Impegni	=1+1a +3a	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Pagamenti	=2+2a +3b	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		TOTALE
DG: <.....>								
• Risorse umane								
• Altre spese amministrative								
TOTALE DG <.....>		Stanzamenti						

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)								
--	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Pagamenti	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti dell'EMSA*

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Importi in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE			
	RISULTATI																			
	↓	Tipo ⁴³	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale	
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁴⁴ ...																				
- Risultato																				
- Risultato																				
- Risultato																				
Totale parziale obiettivo specifico 1																				
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																				
- Risultato																				
Totale parziale obiettivo specifico 2																				
COSTO TOTALE																				

Se del caso, gli importi riflettono la somma del contributo dell'Unione all'agenzia e di altre entrate dell'agenzia (diritti e oneri).

⁴³ I risultati sono prodotti e servizi da fornire (ad es.: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruiti ecc.).

⁴⁴ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

3.2.3. Incidenza prevista sulle risorse umane dell'EMSA

3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale) Se del caso, gli importi riflettono la somma del contributo dell'Unione all'agenzia e di altre entrate dell'agenzia (diritti e corrispettivi).

	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Agenti temporanei (gradi AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agenti temporanei (gradi AST)					
Agenti contrattuali					
Esperti nazionali distaccati					

TOTALE	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

Fabbisogno di personale (ETP):

	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Agenti temporanei (gradi AD)	2	2	2	2	2
Agenti temporanei (gradi AST)					
Agenti contrattuali					
Esperti nazionali distaccati					

TOTALE	2	2	2	2	2
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

L'EMSA inizierà a predisporre le assunzioni non appena la proposta sarà adottata. I costi sono stimati sulla base dell'ipotesi che i 2 ETP siano assunti a partire dal 1° luglio 2025. Pertanto solo il 50 % dei costi delle risorse umane è necessario per il primo anno.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane per la DG di riferimento

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in numeri interi (o, al massimo, con un decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 e 20 01 02 02 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)							
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁴⁵							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
Linee di bilancio (specificare) ⁴⁶	- in sede ⁴⁷						
	- nelle delegazioni						
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE							

⁴⁵ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (*intérimaire*); JPD = giovane professionista in delegazione.

⁴⁶ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

⁴⁷ Principalmente per i fondi della politica di coesione dell'UE, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA).

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

La descrizione del calcolo dei costi per equivalente a tempo pieno dovrebbe figurare nell'allegato V, sezione 3.

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiederà una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

I compiti assegnati all'EMSA richiederanno una riprogrammazione della linea di bilancio relativa al contributo annuale all'Agenzia (02 10 02) nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale. L'aumento degli stanziamenti per l'EMSA sarà controbilanciato da una riduzione compensativa della spesa programmata a titolo dell'MCE Trasporti (02 03 01) nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale. L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale⁴⁸.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE degli stanziamenti cofinanziati								

⁴⁸ Cfr. gli articoli 12 e 13 del regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio, del 17 dicembre 2020, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁴⁹					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

--

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

--

⁴⁹ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.