2024/3100

16.12.2024

DIRETTIVA (UE) 2024/3100 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 27 novembre 2024

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 europeo ([1]),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ([2]),

considerando quanto segue:

(1) La sicurezza dei trasporti marittimi dell'Unione e dei cittadini che li utilizzano e la protezione dell'ambiente dovrebbero essere costantemente garantite.

(2) È importante tenere conto delle condizioni di vita e di lavoro della gente di mare a bordo delle navi nonché della formazione e delle qualifiche della gente di mare, in linea con la direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) e la direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]), dato che la salute, la sicurezza, la protezione e il fattore umano sono strettamente interconnessi e che è della massima importanza prevenire eventuali danni causati da errori umani.

(3) A norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS) del 1982 e delle convenzioni di cui è depositaria l'Organizzazione marittima internazionale (International Maritime Organization – IMO)(«convenzioni IMO»), gli Stati che sono parti di tali strumenti hanno la responsabilità; di adottare leggi e regolamentazioni e di provvedere a tutte le altre misure che possono essere necessarie per dare piena attuazione a tali strumenti affinché, in termini di sicurezza della vita in mare e protezione dell'ambiente marino, le navi siano idonee al servizio cui sono destinate.

(4) Per garantire l'effettiva applicazione delle convenzioni IMO nell'Unione, tutti gli Stati membri dovrebbero prendere le misure necessarie per adempiere alle responsabilità e agli obblighi in esse stabiliti riguardo alle navi che battono la loro bandiera. A tal fine gli Stati membri dovrebbero ottemperare effettivamente e coerentemente alle loro responsabilità e ai loro obblighi di Stati di bandiera in conformità della risoluzione IMO A.1070(28) sul codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO («codice III»), adottata il 4 dicembre 2013, che contiene le disposizioni obbligatorie la cui applicazione incombe agli Stati di bandiera. Conformemente all'articolo 91, paragrafo 1, dell'UNCLOS, deve esistere un legame effettivo tra una nave e il suo Stato di bandiera, come interpretato dalla giurisprudenza internazionale che si riflette negli obblighi di uno Stato di bandiera.

(5) Fatte salve le disposizioni in materia di forza maggiore stabilite nelle convenzioni IMO, gli Stati membri dovrebbero poter, in situazioni di crisi che potrebbero mettere in pericolo l'integrità fisica del personale responsabile o incaricato di effettuare visite di controllo, ispezioni, audit e verifiche, introdurre restrizioni a tali attività, consentendo nel contempo l'esercizio ininterrotto delle navi.

([1]) GU C, C/2023/877, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/oj.
([2]) Posizione del Parlamento europeo del 10 aprile 2024 (non ancora pubblicata nella Gazzetta Ufficiale) e decisione del Consiglio del 18 novembre 2024.
([3]) 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).
([4]) Direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2022, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 169 del 27.6.2022, pag. 45).

(6) I seguenti strumenti internazionali, nelle loro versioni più recenti, si riferiscono all'applicazione del codice III: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare; la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, modificata dal relativo protocollo del 1978; il protocollo del 1997 che modifica la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, modificata dal relativo protocollo del 1978; la convenzione internazionale del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia; la convenzione internazionale del 1966 sulla linea di massimo carico e il relativo protocollo del 1988; la convenzione internazionale del 1969 per la stazzatura delle navi e la convenzione del 1972 sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare.

(7) I controllori dello Stato di bandiera sono autorizzati dalle amministrazioni degli Stati membri a effettuare visite di controllo e certificare le navi. Tali controllori possono essere assistiti da altro personale, ad esempio il personale preposto alle ispezioni degli impianti radio. Tuttavia, tale personale non dovrebbe comprendere i tecnici addetti alla manutenzione dei mezzi di salvataggio o i controllori non direttamente coinvolti nelle visite di controllo della flotta mercantile.

(8) La sezione 22 del codice III stabilisce che uno Stato di bandiera deve adottare tutte le misure necessarie per assicurare il rispetto delle regole e delle norme internazionali da parte delle navi autorizzate a battere la sua bandiera e da parte di organismi e persone sotto la sua giurisdizione, al fine di garantire la conformità con gli obblighi internazionali ad esso incombenti. In particolare, la sezione 22.2 fa riferimento alle ispezioni intese a verificare che le condizioni della nave e dell'equipaggio siano conformi ai certificati di cui sono titolari. La periodicità di tali ispezioni dovrebbe essere stabilita dagli Stati membri adottando un approccio basato sul rischio o applicando le proprie procedure e istruzioni, compresi criteri quantitativi o qualitativi.

(9) A livello internazionale, la responsabilità di indagare sugli incidenti marittimi ricade sullo Stato di bandiera, mentre a livello dell'Unione i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti marittimi, come l'indipendenza degli organi investigativi negli Stati membri, sono stabiliti dalla direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]). La presente direttiva si applica fatta salva la direttiva 2009/18/CE.

(10) Per adempiere ai loro obblighi di Stato di bandiera, le amministrazioni degli Stati membri dovrebbero poter disporre di risorse idonee, in funzione delle dimensioni e del tipo della loro flotta e basate sulle pertinenti prescrizioni dell'IMO. I criteri minimi e gli obiettivi minimi delle ispezioni relativi a tali risorse dovrebbero essere stabiliti in base all'esperienza pratica degli Stati membri, anche per quanto riguarda l'impiego di ispettori non alle dipendenze esclusive, conformemente al codice III.

(11) Fatta salva la pertinente legislazione nazionale, gli Stati membri possono consentire che i controllori e gli ispettori dello Stato di bandiera alle dipendenze esclusive dell'autorità competente di uno Stato membro svolgano altre attività, come attività scientifiche o accademiche, a condizione che ciò non dia luogo a conflitti di interessi o ostacoli la loro indipendenza.

(12) I controllori dello Stato di bandiera, gli ispettori dello Stato di bandiera e il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle visite di controllo dovrebbero disporre dell'istruzione, della formazione e della supervisione necessarie ai fini dell'esecuzione dei compiti che sono autorizzati a svolgere. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), e in cooperazione con gli Stati membri, dovrebbe sviluppare un programma di formazione su base volontaria per sostenere le amministrazioni degli Stati di bandiera a tale riguardo e dovrebbe agevolare il coordinamento e lo scambio di informazioni e migliori pratiche. Tale programma di formazione dovrebbe essere tenuto aggiornato e tenere conto degli obblighi nuovi o supplementari derivanti dagli strumenti e dalle convenzioni, quali quelli relativi alle nuove tecnologie, alle questioni sociali e agli altri sviluppi pertinenti.

(13) L'istituzione e lo sviluppo di una banca dati che fornisca informazioni essenziali, in formato elettronico, sulle navi battenti bandiera di uno Stato membro e che renda possibile il rilascio di certificati elettronici dovrebbero contribuire a potenziare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri. Lo sviluppo di una banca dati comune e uniforme per il rilascio di certificati elettronici, compresi gli strumenti per il controllo della validità di tali certificati, sarebbe propizio e contribuirebbe a una svolta tangibile verso la digitalizzazione marittima all'interno dell'Unione. Tale banca dati sosterrebbe le esigenze operative dei suoi utenti, in particolare gli Stati membri che non sono stati in grado di sviluppare sistemi propri per i certificati elettronici, e contribuisce inoltre a un uso più efficiente delle limitate risorse disponibili.

([5]) 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).

(14) A fini di monitoraggio e di ispezione, le informazioni essenziali, come i dati della nave, il proprietario registrato e i certificati della nave dovrebbero essere messi a disposizione di tutte le autorità interessate e della Commissione.

(15) Gli Stati membri dovrebbero continuare a dimostrare la propria conformità agli strumenti IMO obbligatori, come da risoluzione A 1067(28) relativa al quadro e alle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, nella sua versione aggiornata, adottata dall'IMO il 4 dicembre 2013.

(16) Per migliorare ulteriormente la qualità delle navi battenti bandiera di uno Stato membro, e per garantire condizioni di parità tra le amministrazioni degli Stati membri, è necessaria una certificazione di qualità delle procedure amministrative inclusa nel sistema di gestione della qualità conformemente alle norme ISO o a norme equivalenti. Essa dovrebbe riguardare le parti operative delle attività dell'amministrazione in relazione a visite di controllo, ispezioni dello Stato di bandiera, audit, verifiche e certificazioni sotto la responsabilità dello Stato membro in quanto Stato di bandiera, sul piano sia nazionale (primi registri) che internazionale (secondi registri o registri d'oltremare). È inoltre opportuno indicare chiaramente tutte le attività pertinenti, tra cui i dettagli delle responsabilità, dei poteri e dell'interrelazione del personale, e 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, che non è alle esclusive dipendenze dell'autorità competente dello Stato membro, e che può prestare assistenza nello svolgimento di determinate ispezioni diverse dalle visite di controllo obbligatorie o dalle ispezioni dello Stato di bandiera, e le relazioni fra i membri del personale. Il sistema di gestione della qualità dovrebbe garantire che i compiti assegnati agli organismi riconosciuti nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([6]) siano svolte in conformità delle istruzioni dello Stato di bandiera e includere le necessarie misure di controllo al riguardo. Al fine di garantire l'indipendenza del personale interessato, gli Stati membri dovrebbero adottare misure adeguate per prevenire i conflitti di interessi di tale personale in relazione all'attività da svolgere.

(17) In coordinamento con l'Organizzazione internazionale del lavoro (International Labour Organization – ILO), la Commissione e gli Stati membri sono incoraggiati a continuare a sostenere il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro della gente di mare.

(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) È opportuno adottare le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva per quanto riguarda la banca dati di informazioni sulle navi. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 2009/21/CE. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([7]).

(20) La Commissione dovrebbe istituire un forum per gli esperti degli Stati membri che si occupano di questioni relative allo Stato di bandiera, nonché per altri portatori di interessi, ove necessario, per uno scambio periodico di informazioni e migliori pratiche e lo sviluppo di orientamenti su questioni quali le procedure per le ispezioni delle navi, le risorse formative per gli ispettori, i criteri basati sui rischi che si possono applicare per migliorare l'efficacia delle ispezioni, il possibile sviluppo di un sistema comune armonizzato di prestazioni, i criteri per analizzare le prestazioni dello Stato di bandiera al fine di individuare le migliori pratiche e ogni altra questione pertinente per l'attuazione della direttiva 2009/21/CE.

(21) Al fine di evitare un onere amministrativo sproporzionato nel recepimento della presente direttiva, gli Stati membri possono, purché siano soddisfatte le condizioni appropriate, applicare determinate deroghe. Gli Stati membri che non hanno navi battenti la loro bandiera che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/21/CE non dovrebbero essere tenuti a recepire e attuare l'articolo 6 della direttiva 2009/21/CE per quanto riguarda la condivisione delle informazioni relative alle navi. Gli Stati membri che non hanno navi battenti la loro bandiera che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/21/CE e il cui registro è chiuso per tali navi non dovrebbero essere tenuti a recepire e attuare la direttiva 2009/21/CE.

(22) L'EMSA dovrebbe fornire sostegno all'attuazione della direttiva 2009/21/CE, in particolare impartendo una formazione ad hoc ai controllori dello Stato di bandiera e agli ispettori dello Stato di bandiera, se richiesto dagli Stati membri.

([6]) Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132).

([7]) 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).

(23) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire migliorare la sicurezza marittima e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(24) È opportuno pertanto modificare 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) all'articolo 1, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La presente direttiva ha lo scopo di:

a) assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza alle loro responsabilità e ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera; e

b) migliorare la sicurezza, le condizioni di vita e di lavoro e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro.»;

2) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 2*

Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica all'amministrazione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, rispettivamente alle navi soggette a certificazione e che effettuano viaggi internazionali di qualsiasi tipo.»;

3) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) "nave" una nave o un'imbarcazione battente bandiera di uno Stato membro a cui si applicano una o più convenzioni e per la quale è richiesto un certificato;»;

b) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) "audit IMO" un audit condotto in conformità delle disposizioni della risoluzione A 1067(28) relativa al quadro e alle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, nella sua versione aggiornata, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO);»;

c) sono aggiunte le lettere seguenti:

«f) "convenzioni" le convenzioni, i relativi protocolli e le relative modifiche, che rendono obbligatorio l'uso del codice III, e i connessi codici aventi valore vincolante, nelle loro versioni aggiornate;

g) "codice III" la risoluzione A.1070(28) ("codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO"), adottata dall'IMO, parte 2, ad eccezione dei punti 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 e 41 di tale parte, nella sua versione aggiornata;

h) "controllore dello Stato di bandiera" un dipendente pubblico alle esclusive dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro e da essa debitamente autorizzato, responsabile o incaricato di effettuare visite di controllo, verifiche e audit di navi e società cui si applicano i pertinenti strumenti internazionali obbligatori e che soddisfa il requisito di indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;

i) "ispettore dello Stato di bandiera"

i) un dipendente pubblico alle esclusive dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro e da essa debitamente autorizzato; o

ii) una persona non alle dipendenze esclusive dell'autorità competente di uno Stato membro e da essa debitamente autorizzata, su base ad hoc, o contrattualmente legata all'autorità competente dello Stato membro,

che può effettuare ispezioni dello Stato di bandiera e soddisfa i requisiti di qualifica e indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;

j) "resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle visite di controllo" le persone debitamente autorizzate dall'amministrazione dello Stato membro o da un organismo riconosciuto che agisce per suo conto, che possono assistere i controllori dello Stato di bandiera nello svolgimento delle visite di controllo, come specificato dall'amministrazione, e che soddisfano gli obblighi di comunicazione, qualifica e indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;

k) "ispezione dello Stato di bandiera" un'ispezione che non si conclude con la certificazione, intesa a verificare che le reali condizioni della nave e dell'equipaggio siano conformi ai certificati di cui sono in possesso.»;

4) 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 adotta le misure per assicurare che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili, comprese le norme sociali, ambientali e di sicurezza. Tali misure possono essere misure adottate da un organismo riconosciuto, che agisce per conto dello Stato membro, ove sia stato debitamente autorizzato a tal fine dall'autorità competente. In particolare, lo Stato membro interessato o l'organismo riconosciuto che agisce per suo conto, a seconda dei casi, verifica i precedenti relativi alla sicurezza della nave utilizzando, ove disponibili, i rapporti di ispezione dello Stato di bandiera e i certificati contenuti nella sua banca dati o, per gli Stati membri che hanno scelto di utilizzare la banca dati di informazioni sulle navi di cui all'articolo 6 bis, in tale banca dati. Se necessario, lo Stato membro interessato consulta l'amministrazione del precedente Stato di bandiera per accertare se sussistano ancora anomalie o problemi di sicurezza da questo individuati e rimasti irrisolti.»;

5) sono inseriti gli articoli seguenti:

«*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 conformemente alle condizioni ivi previste e in relazione alle navi ivi menzionate.

2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che le navi autorizzate a battere la loro bandiera si conformino alle disposizioni, regole e norme internazionali a norma delle convenzioni, comprese le seguenti:

a) assicurare che un controllore alle dipendenze di un organismo riconosciuto possa svolgere gli stessi compiti dei controllori dello Stato di bandiera, se autorizzato dall'autorità competente dello Stato membro; e

b) effettuare ispezioni in quanto Stati di bandiera per verificare che le effettive condizioni della nave siano conformi ai certificati che trasporta;

Le ispezioni dello Stato di bandiera di cui alla lettera b) del primo comma possono essere effettuate secondo un approccio basato sul rischio, che include i seguenti criteri:

i) i precedenti relativi alle deficienze e inadempienze rilevate durante le visite di controllo, gli audit e le verifiche obbligatori effettuati dallo Stato di bandiera;

ii) pertinenti rapporti relativi alle inchieste sugli incidenti;

iii) i fermi o i divieti di esercizio emessi da un'autorità competente per il controllo da parte dello Stato di approdo;

iv) il superamento del tasso di carenze in materia di controllo da parte dello Stato di approdo stabilito da ciascuno Stato membro;

v) i precedenti relativi alle deficienze rilevate durante le ispezioni dello Stato di bandiera effettuate conformemente alla legislazione nazionale, secondo quanto ritenuto appropriato da ciascuno Stato membro;

vi) altre informazioni pertinenti ritenute necessarie dallo Stato membro.

Gli Stati membri che adottano un approccio basato sul rischio garantiscono che le navi per le quali non sono disponibili dati sufficienti per il calcolo del profilo di rischio siano ispezionate almeno una volta ogni cinque anni.

Gli Stati membri che non adottano un approccio basato sul rischio effettuano le ispezioni in quanto Stati di bandiera utilizzando le proprie procedure, istruzioni e informazioni pertinenti conformemente al codice III. Essi garantiscono che ogni nave sia ispezionata almeno una volta ogni cinque anni.

3. Gli Stati membri si accertano che tutte le deficienze che richiedono misure correttive, comprese preoccupazioni sul piano sociale, ambientale e della sicurezza, confermate o rivelate dall'ispezione effettuata dallo Stato di bandiera conformemente al paragrafo 2, lettera b), siano corrette entro un termine adeguato che deve essere stabilito dallo Stato di bandiera.

4. Al termine di un'ispezione effettuata dallo Stato di bandiera, l'ispettore di detto Stato redige un rapporto stabilendone i risultati emersi.

Articolo 4 ter

Requisiti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché le loro amministrazioni abbiano a disposizione risorse adeguate per le dimensioni e il tipo della flotta e per l'attuazione dei necessari processi procedure, e risorse necessarie, in particolare, per assolvere agli 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 svolte dai controllori dello Stato di bandiera, dagli ispettori dello Stato di bandiera e dal resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle visite di controllo, nonché dagli organismi riconosciuti.

3. Gli Stati membri assicurano che siano sviluppate o mantenute capacità di riesame del progetto e di adozione delle decisioni tecniche adeguate alle dimensioni e al tipo della loro flotta.

Articolo 4 quater

Formazione e sviluppo delle capacità

1. Al personale responsabile o incaricato di effettuare visite di controllo, ispezioni dello Stato di bandiera, audit e verifiche concernenti navi e società è impartita una formazione ad hoc relativa alle attività specifiche che svolge.

2. Gli Stati membri possono elaborare e mantenere aggiornato un sistema di sviluppo delle capacità per i loro ispettori e controllori dello Stato di bandiera i in quanto Stati di bandiera, tenendo conto degli obblighi nuovi o supplementari derivanti dalle convenzioni.

3. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), e in cooperazione con gli Stati membri, organizza, se del caso e in base alle richieste di sostegno da parte degli Stati membri, attività di formazione ad hoc per gli ispettori e i controllori dello Stato di bandiera.

(*) 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).»;

6) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 5*

Fermo di una nave battente bandiera di uno Stato membro

1. Quando l'amministrazione di uno Stato membro è informata che una nave battente la sua bandiera è stata sottoposta a fermo da uno Stato di approdo, verifica, secondo le procedure da essa stabilite a tal fine, che la nave sia resa conforme alle pertinenti convenzioni IMO.

2. Gli Stati membri elaborano e attuano un adeguato programma di controllo e monitoraggio al fine di fornire una risposta tempestiva nelle situazioni di cui al paragrafo 1.»;

7) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 6*

Informazioni e scambi elettronici

1. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni seguenti, relative alle navi battenti la loro bandiera, siano rese disponibili in formato elettronico nella loro versione aggiornata al più tardi entro il 6 gennaio 2031:

a) certificati previsti dalla legge (definitivi o provvisori), comprese date delle visite di controllo, delle eventuali visite di controllo addizionali e supplementari e degli audit;

b) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera dello Stato membro in questione negli ultimi 12 mesi.

2. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna un portale digitale interoperabile che fornisce un punto di accesso unico alle informazioni di cui al paragrafo 1 e consente agli ispettori degli Stati membri in quanto Stati di bandiera e di approdo di accedere a tali informazioni nell'esercizio delle loro funzioni.

La Commissione rende tale portale accessibile per via elettronica e gratuito per gli Stati membri.

Il portale non contiene dati personali o informazioni riservate.

La Commissione garantisce l'interoperabilità di tale portale con la banca dati di informazioni sulle navi di cui all'articolo 6 bis.

Tale portale deve essere istituito al più tardi entro il 6 gennaio 2028.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono il funzionamento tecnico del portale di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.»;

8) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 6 bis*

Banca dati di informazioni sulle navi

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati di informazioni sulle navi, che contiene le informazioni di cui all'articolo 6 e fornisce agli Stati membri servizi per il rilascio e il controllo dei certificati elettronici. Tale banca dati di informazioni sulle navi è istituita entro il 6 gennaio 2030. Gli Stati membri possono collegarvisi. La banca dati può essere basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), rispetto alla quale può avere funzionalità simili.

2. Fatti salvi i requisiti nazionali in materia di protezione dei dati, gli Stati membri che scelgono di utilizzare la banca dati di informazioni sulle navi:

a) possono trasferire nella banca dati di informazioni sulle navi le informazioni relative alle ispezioni dello Stato di bandiera effettuate in conformità della presente direttiva, comprese quelle relative alle deficienze e ai certificati; e

b) possono utilizzare la banca dati per rilasciare, firmare, convalidare, prorogare e ritirare i certificati elettronici per le loro navi.

Gli Stati membri garantiscono che le informazioni di cui al primo comma siano compatibili con i requisiti di tale banca dati e interoperabili.

3. La Commissione assicura che la banca dati di informazioni sulle navi consenta di reperire dati pertinenti relativi all'attuazione della presente direttiva in base ai dati sulle ispezioni forniti dagli Stati membri.

4. Gli Stati membri che hanno scelto di utilizzare la banca dati hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati di informazioni sulle navi di cui al paragrafo 2 lettera a) 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'EMSA.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire il funzionamento tecnico della banca dati di cui al presente articolo, comprese le condizioni per l'accesso alle informazioni presentate dagli Stati membri in conformità del paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

(*) 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).»;

9) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 7*

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

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per l'audit delle loro amministrazioni da parte dell'IMO conformemente al ciclo da questa adottato. Gli Stati membri pubblicano il risultato dell'audit conformemente alla pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.

2. Al fine di garantire l'effettiva applicazione della presente direttiva e di monitorare il funzionamento generale per quanto riguarda il rispetto da parte degli Stati di bandiera degli obblighi giuridici spettanti alle loro amministrazioni a norma della presente direttiva, la Commissione raccoglie le informazioni necessarie quando effettua le visite negli Stati membri.»;

10) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 8*

Sistema di gestione della qualità e valutazione interna

1. Ciascuno Stato membro attua e mantiene un sistema di gestione della qualità riguardante le parti operative delle attività della propria amministrazione in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili, quali le norme ISO 9001.

Il sistema di gestione della qualità comprende i dettagli delle responsabilità, dei poteri definiti del personale incaricato di effettuare visite di controllo, ispezioni, audit e verifiche e del personale dello Stato di bandiera preposto alla gestione, all'esecuzione e alla verifica delle attività che riguardano gli obblighi dello Stato di bandiera e che possono avere ripercussioni su tali obblighi, nonché delle relazioni definite fra i membri del personale. Tali responsabilità sono documentate precisando il tipo e la portata dell'attività ispettiva che può essere svolta anche da ispettori dello Stato di bandiera non alle dipendenze esclusive, nonché le modalità con le quali tale personale comunica e riferisce. Il sistema di gestione della qualità indica i compiti che possono essere svolti dal resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle visite di controllo.

Ciascuno Stato membro provvede affinché gli ispettori dello Stato di bandiera non alle dipendenze esclusive e il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle visite di controllo dispongano di un'istruzione, di una formazione e di una supervisione adeguate ai compiti che sono autorizzati a svolgere e siano in grado di applicare le istruzioni, le procedure e i criteri dello Stato di bandiera.

Gli Stati membri adottano le misure adeguate per prevenire conflitti di interessi di tutto il personale che effettua visite di controllo, ispezioni, audit e verifiche o un'ispezione e riguardanti l'indipendenza in relazione all'attività da svolgere.

Entro il 6 gennaio 2028, il sistema di gestione della qualità contempla gli aspetti di cui al presente paragrafo.

2. Gli Stati membri che figurano nella lista relativa a un livello di prestazione basso o che figurano per due anni consecutivi nella lista relativa a un livello di prestazione medio, pubblicate nella relazione annuale più recente del protocollo d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo ("MOU di Parigi"), presentano alla Commissione una relazione sui loro risultati in quanto Stati di bandiera al più tardi entro quattro mesi dalla pubblicazione della relazione del MOU di Parigi.

La relazione individua e analizza le ragioni principali che hanno condotto ai fermi e alle deficienze all'origine dell'iscrizione nella lista relativa a un livello di prestazione basso o medio.»;

11) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 9*

Relazioni e riesame

Ogni cinque anni, e per la prima volta entro il 6 gennaio 2028, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.»;

12) sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 9 bis*

Scambio di migliori pratiche ed esperienze

La Commissione organizza gli scambi di migliori pratiche ed esperienze tra le amministrazioni degli Stati membri e gli esperti e gli ispettori dello Stato di bandiera, compresi, se del caso, altri portatori di interessi pertinenti, sull'attuazione della presente direttiva.

Le amministrazioni degli Stati membri, gli esperti e gli ispettori dello Stato di bandiera valutano, insieme alla Commissione, la possibilità di elaborare orientamenti su elementi quali la metodologia per effettuare le ispezioni dello Stato di bandiera, il contenuto e il formato delle relazioni o lo sviluppo di capacità.

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 a norma della presente direttiva.

Gli Stati membri informano la Commissione una volta all'anno del numero di ispezioni effettuate in quanto Stati di bandiera conformemente all'articolo 4 bis, indicando, per ciascuna ispezione dello Stato di bandiera, il numero IMO della nave, la data e il luogo.»;

13) 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 (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

(*) 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).»;

14) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 10 bis*

Modifiche delle convenzioni e del codice III

La Commissione può escludere le modifiche delle convenzioni e del codice III dall'ambito di applicazione della presente direttiva conformemente alla procedura di controllo di conformità di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.»;

15) all'articolo 11 è aggiunto il paragrafo seguente:

«3. In deroga al paragrafo 1, primo comma,

a) gli Stati membri che non hanno navi battenti la loro bandiera e che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare all'obbligo di recepimento e attuazione dell'articolo 6 fintantoché sia soddisfatta tale condizione;

b) gli Stati membri che non hanno navi che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva e il cui registro è chiuso per tali navi possono derogare all'obbligo di recepimento e attuazione della presente direttiva fintantoché sia soddisfatta tale condizione.

Uno Stato membro che intenda avvalersi di una delle deroghe di cui al primo comma lo notifica alla Commissione entro il 6 luglio 2027. Ogni eventuale cambiamento successivo è parimenti comunicato alla Commissione.

Tali Stati membri non possono consentire alle navi che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva di battere la loro bandiera o di immatricolare tali navi nel loro registro nazionale finché non hanno recepito e attuato completamente la presente direttiva.».

Articolo 2

Recepimento

Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 6 luglio 2027 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

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 Strasburgo, il 27 novembre 2024

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*
R. METSOLA	BÓKA J.