COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.4.2003
COM(2003) 195 definitivo

2003/0078 (ACC)
2003/0079 (ACC)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla firma a nome della Comunità di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo

(presentate dalla Commissione)

RELAZIONE

I. SINTESI

La Comunità europea (CE) e gli Stati Uniti d'America (USA) hanno negoziato e siglato un accordo sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo che dovrebbe ora essere approvato. I negoziati sono stati condotti in forza del mandato conferito alla Commissione dal Consiglio nel quadro del piano d'azione per il partenariato economico transatlantico (PET). La base giuridica dell'accordo è costituita dall'articolo 133 in combinato disposto con l'articolo 300 del trattato.

L'obiettivo principale dell'accordo è di agevolare il commercio tra l'UE e gli USA nel campo dell'equipaggiamento marittimo, garantendo il riconoscimento dei certificati di conformità basato sull'equivalenza tra i rispettivi regolamenti e requisiti di valutazione della conformità delle Parti per un determinato prodotto. Una Parte riconoscerà pertanto i certificati di conformità rilasciati dagli organismi di valutazione della conformità dell'altra Parte in base alle norme tecniche di tale Parte. Ciò significa che un fabbricante potrà operare su vari mercati grazie alla conformità dei suoi prodotti con un unico regime normativo invece che con una serie di regimi, come sarebbe invece il caso senza l'accordo. Questa nuova situazione può determinare, direttamente, una riduzione dei costi di prova e certificazione sostenuti dai fabbricanti e, indirettamente, una diminuzione dei costi derivanti dall'incertezza e dall'onere di rivolgersi ad un organismo di valutazione della conformità del paese d'importazione oltreché dai tempi più lunghi necessari per la commercializzazione di un prodotto.

Basare l'accordo sull'equivalenza delle norme tecniche dell'UE e degli USA è possibile poiché entrambe le Parti hanno fondato la propria legislazione (nell'UE si tratta della direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo) sulle convenzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e sulle norme internazionali in vigore in questo campo. L'accordo intende anche promuovere la cooperazione normativa e l'efficacia delle regolamentazioni.

La Commissione e gli USA hanno eseguito varie analisi dettagliate delle loro rispettive norme tecniche per stabilire se potevano essere considerate equivalenti. La determinazione dell'equivalenza è stata effettuata sulla base degli atti di attuazione comunitari e statunitensi dei pertinenti strumenti internazionali dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). I prodotti elencati nell'allegato II dell'accordo costituiscono i primi risultati dell'analisi e l'elenco sarà ampliato mano a mano che l'equivalenza sarà stabilita per altri prodotti. L'accordo prevede meccanismi relativi sia al mantenimento che alla sospensione dell'equivalenza nel rispetto dell'autonomia normativa delle Parti.

Nel valutare l'accordo la Commissione conclude che esso offre vantaggi sostanziali agli operatori economici, in quanto favorirà gli scambi riducendo i costi e gli oneri legati alla valutazione della conformità, contribuirà a migliorare la trasparenza e la prevedibilità delle regolamentazioni, promuoverà la cooperazione normativa e non pregiudicherà gli obiettivi della direttiva sull'equipaggiamento marittimo, che sono di incrementare la sicurezza in mare e migliorare la prevenzione dell'inquinamento marino.

II. L'ACCORDO

II.1 Base dell'accordo

Il Consiglio ha approvato il piano d'azione del partenariato economico transatlantico il 9 novembre 1998 e ha autorizzato la Commissione ad avviare negoziati con gli USA per la conclusione di accordi bilaterali in materia, tra l'altro, di ostacoli tecnici agli scambi. Dopo aver consultato il comitato dell'articolo 133 e in conformità dell'autorizzazione a negoziare, la Commissione, nel settembre 1999, ha avviato negoziati con gli USA in vista di un accordo di riconoscimento reciproco per l'equipaggiamento marittimo. L'accordo è stato siglato il 21 marzo 2003.

La base giuridica comunitaria per la conclusione dell'accordo è costituita dall'articolo 133 in combinato disposto con l'articolo 300 del trattato.

II.2 Obiettivi dell'accordo

Obiettivo dell'accordo è di agevolare il commercio UE-USA nel campo dell'equipaggiamento marittimo. A tal fine si dà la possibilità ai fabbricanti dell'UE di far autorizzare i loro prodotti destinati al mercato statunitense da un organismo di valutazione della conformità situato nell'UE e in conformità delle norme tecniche della direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo[1]. Analogamente, i fabbricanti statunitensi potranno far autorizzare i loro prodotti destinati al mercato comunitario negli USA in base alla loro conformità con le leggi e le regolamentazioni statunitensi in vigore. Potranno così essere ridotti i costi relativi alla prova e alla certificazione, che dovranno essere eseguite solo una volta per vari mercati, nonché all'incertezza, alla durata delle procedure e all'onere amministrativo di prendere contatto con gli organismi competenti del paese d'importazione.

L'accordo intende anche promuovere la cooperazione normativa e l'efficacia delle regolamentazioni, rispettando però allo stesso tempo l'autonomia normativa delle Parti. Ciò è necessario per assicurare il funzionamento dell'accordo e in particolare il mantenimento dell'equivalenza pur garantendo un alto grado di sicurezza e di protezione della salute e dell'ambiente.

II.3 Testo dell'accordo

L'accordo è composto da un testo principale, consistente di ventuno articoli suddivisi in sette capitoli, e da tre allegati. Segue in appresso una spiegazione e valutazione dei singoli articoli del testo dell'accordo. Un esame più approfondito dell'equivalenza e dell'ambito di applicazione dell'accordo figura nel capitolo successivo.

Preambolo. In questa parte sono esposti gli obiettivi e i principi fondamentali dell'accordo, che si riassumono nell'agevolazione del commercio di prodotti di equipaggiamento marittimo tra le Parti.

Capitolo 1- Definizioni e oggetto

Articolo 1 - Definizioni. Contiene la definizione dei termini fondamentali necessari alla precisa comprensione dell'accordo e fa riferimento anche alla Guida 2 dell'ISO/CEI per le definizioni dei termini generali relativi alle norme e alla valutazione della conformità.

---

[1] GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

Articolo 2 - Oggetto dell'accordo. Questo articolo stabilisce l'obiettivo generale dell'accordo, che è di agevolare il commercio nel campo dell'equipaggiamento marittimo attraverso il riconoscimento reciproco dei certificati di conformità e di attuare la necessaria cooperazione normativa per garantire il buon funzionamento dell'accordo.

Capitolo 2 - Riconoscimento reciproco

Articolo 3 - Obblighi fondamentali. Questo articolo contiene, insieme agli articoli 4, 6 e 10, una disposizione essenziale dell'accordo, poiché sancisce l'obbligo del riconoscimento reciproco e indica i prodotti ai quali il riconoscimento si applica. Ciascuna Parte è tenuta ad accettare i certificati di conformità che sono stati rilasciati da un organismo di valutazione della conformità dell'altra Parte conformemente alle disposizioni giuridiche di tale Parte. Tale obbligo si applica solo ai prodotti elencati all'allegato II dell'accordo.

Articolo 4 - Equivalenza delle norme tecniche. Questo articolo pone le basi dell'obbligo di riconoscimento reciproco di cui all'articolo 3, in quanto prevede la determinazione dell'equivalenza tra le norme tecniche della CE e degli USA (ad esempio, i requisiti di prestazione, le norme di prova, i requisiti di valutazione della conformità) per un determinato prodotto. L'equivalenza è determinata in base alle norme dell'IMO relative all'equipaggiamento marittimo e alle rispettive regolamentazioni tecniche delle Parti che recepiscono tali norme.

Articolo 5 - Marcatura. Questo articolo stabilisce che le Parti possono mantenere i rispettivi requisiti per quanto riguarda la marcatura, la numerazione e l'identificazione dei prodotti. Si sarebbe potuto pensare in generale che, stabilita l'equivalenza tra i requisiti tecnici previsti per un prodotto, potessero essere riconosciute reciprocamente anche le rispettive marcature prescritte dalle legislazioni dell'UE e degli USA. Si è ritenuto invece preferibile mantenere le rispettive norme per la marcatura, poiché vi era il rischio di provocare confusione, soprattutto presso le autorità di applicazione, per quanto riguarda i requisiti che un prodotto soddisfa in base alla marcatura. L'articolo consente l'attribuzione reciproca dei marchi e dei numeri d'identificazione.

Articolo 6 - Organismi di valutazione della conformità. Questo articolo prevede che ciascuna Parte riconosca come organismi di valutazione della conformità gli organismi dell'altra Parte che siano stati abilitati in conformità delle legislazioni di tale Parte. La *US Coast Guard* (USCG) sarà pertanto l'unico organismo di valutazione della conformità degli USA, poiché è il solo che possa rilasciare certificati di conformità a norma della legislazione statunitense. L'USCG svolgerà tale funzione insieme ai laboratori indipendenti da esso abilitati a norma dei suoi regolamenti. Per quanto riguarda l'UE, tutti gli organismi notificati operanti in conformità della direttiva sull'equipaggiamento marittimo sono ammissibili e riconosciuti ai sensi dell'accordo.

Capitolo 3 - Comitato misto

Articolo 7 - Comitato misto. Questo articolo istituisce il Comitato misto che gestirà l'accordo. Il Comitato può decidere di modificare gli allegati dell'accordo, ma fungerà anche da sede di discussione delle questioni tecniche e di comunicazione dei chiarimenti e orientamenti necessari al buon funzionamento dell'accordo. L'articolo contempla anche l'istituzione di gruppi di lavoro misti, che all'occorrenza potranno fornire al Comitato la consulenza di esperti su questioni specifiche.

Capitolo 4 - Cooperazione normativa

Articolo 8 - Indipendenza delle autorità di regolamentazione. Viene chiarito in questo articolo che le Parti non rinunciano alla loro autorità o autonomia normativa per quanto riguarda la sicurezza in mare e la prevenzione dell'inquinamento marino.

Articolo 9 - Scambio d'informazioni e punti di contatto. Questo articolo prevede che le Parti decidano dei necessari punti di contatto e delle modalità per lo scambio d'informazioni. Esso stabilisce anche che le Parti pubblichino sul World Wide Web gli elenchi dei prodotti approvati ai sensi delle proprie legislazioni.

Articolo 10 - Modifiche delle regolamentazioni. Si tratta di un articolo essenziale dell'accordo. Essendo determinata in base alle regolamentazioni dell'UE e degli USA in vigore in un determinato periodo, l'equivalenza dev'essere riesaminata quando queste regolamentazioni sono modificate o se ne introducono di nuove suscettibili di alterarla. A questo proposito l'articolo prevede che le Parti si basino per le loro regolamentazioni sugli strumenti internazionali dell'IMO. Esso stabilisce l'obbligo per le Parti di notificarsi a vicenda le modifiche apportate alla propria legislazione e le invita a consultarsi in proposito. È previsto che, in caso di modifiche alle regolamentazioni, il Comitato misto esamini se l'equivalenza è assicurata e dichiari quali sono gli effetti delle conclusioni cui è giunto, ossia se: 1) l'equivalenza è confermata e il prodotto resta iscritto all'allegato II dell'accordo; 2) l'equivalenza non è mantenuta e il prodotto è ritirato dall'allegato II; 3) non si è raggiunto un accordo sul mantenimento o meno dell'equivalenza e il riconoscimento reciproco è sospeso per il prodotto interessato.

Articolo 11 - Cooperazione in campo normativo. L'articolo prevede che le Parti cooperino nell'ambito delle organizzazioni internazionali pertinenti alla definizione di norme internazionali per l'equipaggiamento marittimo. Esso prevede anche una cooperazione normativa bilaterale UE-USA che riguardi all'occorrenza anche l'esame delle rispettive norme tecniche al fine di stabilire l'equivalenza tra prodotti non compresi nel campo di applicazione dell'accordo alla sua entrata in vigore o per i quali l'equivalenza è stata annullata o sospesa. L'articolo consente inoltre al Comitato misto di decidere se includere un prodotto nell'allegato II una volta stabilita l'equivalenza delle relative norme tecniche.

Articolo 12 - Cooperazione in materia di valutazione della conformità. Al fine di preservare la fiducia negli organismi e nelle procedure di valutazione della conformità delle Parti, l'articolo invita le autorità competenti delle Parti a consultarsi a vicenda e, se necessario, a prendere altre iniziative. Le Parti dovrebbero anche incoraggiare i propri organismi di valutazione della conformità a partecipare alle attività di cooperazione e di coordinamento.

Capitolo 5 - Misure di sorveglianza e di salvaguardia

Articolo 13 - Sorveglianza degli organismi di valutazione della conformità. Questo articolo prevede che le Parti controllino costantemente, con ispezioni e audit, la competenza dei loro organismi di valutazione della conformità. Una Parte può contestare, se adduce motivi obiettivi, la competenza tecnica di un organismo dell'altra Parte.

Articolo 14 - Sorveglianza del mercato. Questo articolo precisa che l'accordo non limita in alcun modo la facoltà delle autorità di regolamentazione delle Parti di adottare provvedimenti esecutivi (ad esempio, vietare la commercializzazione di un prodotto o ritirarlo dal mercato) nei confronti di prodotti che rappresentino un rischio per la salute, la sicurezza o l'ambiente o

che non siano in altro modo conformi alle regolamentazioni in vigore. Le Parti s'informano reciprocamente su tali misure.

Articolo 15 - Sospensione del riconoscimento reciproco. L'articolo stabilisce le procedure da seguire se una o entrambe le Parti ritengono che l'equivalenza delle norme tecniche relativa ai prodotti elencati all'allegato II non sia stata o non possa essere mantenuta. Se l'equivalenza non è confermata, il prodotto è ritirato dall'allegato II e gli obblighi di riconoscimento reciproco relativi a tale prodotto sono sospesi. Le Parti s'impegnano a cooperare per ristabilire per quanto possibile l'equivalenza.

Articolo 16 - Sistema di allerta. Le Parti istituiranno un sistema di allerta bidirezionale per informarsi a vicenda dei prodotti che non sono conformi alle norme tecniche applicabili o possono rappresentare un rischio imminente per la salute, la sicurezza o l'ambiente.

Capitolo 6 - Disposizioni aggiuntive

Articolo 17 - Riservatezza. L'articolo contiene le clausole standard in materia di assicurazione della riservatezza delle informazioni scambiate tra le Parti o tra i loro organismi di valutazione della conformità.

Articolo 18 - Onorari. L'articolo assicura che non vi siano discriminazioni negli onorari e che questi non siano imputati per servizi di valutazione della conformità già prestati dall'altra Parte.

Articolo 19 - Applicazione territoriale. Si tratta di una disposizione standard. Si noti, tuttavia, che si è tenuto conto della natura speciale del settore marittimo specificando che l'accordo si applica alle navi autorizzate a battere la bandiera di una delle Parti o di uno Stato membro delle Parti che si trovano in viaggio internazionale.

Articolo 20 - Accordi con altri paesi. Il primo paragrafo di questo articolo prevede che gli accordi di riconoscimento reciproco conclusi da una delle Parti con paesi terzi non si applicano all'altra Parte. Nel secondo paragrafo la CE e gli USA s'impegnano ad esaminare la possibilità di concludere un accordo multilaterale di riconoscimento reciproco.

Capitolo 7 - Disposizioni finali

Articolo 21 - Entrata in vigore, modifiche e rescissione. Si tratta di disposizioni standard.

Articolo 22 - Disposizioni finali. Si tratta di disposizioni istituzionali e giuridiche standard. Si osservi che il paragrafo 2 invita le Parti a valutare il funzionamento dell'accordo a intervalli regolari e per la prima volta non più tardi di due anni dalla sua entrata in vigore.

Allegati

Allegato I - – Disposizioni legislative, regolamentari e amministrative della CE. Fa riferimento alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di base delle Parti nel campo dell'equipaggiamento marittimo.

Allegato II - Prodotti oggetto di riconoscimento reciproco. Questo allegato indica precisamente quali prodotti rientrano nel campo di applicazione dell'accordo. Solo i prodotti elencati in questo allegato sono soggetti agli obblighi di riconoscimento reciproco di cui all'articolo 3. Questo allegato sarà sviluppato in base all'evoluzione dei programmi e delle

regolamentazioni delle Parti. I prodotti figuranti nella presente proposta costituiscono un elenco iniziale di quelli la cui equivalenza è stata determinata finora.

Allegato III - Autorità di regolamentazione. Elenco delle autorità di regolamentazione delle Parti.

III DETERMINAZIONE DELL'EQUIVALENZA E DEI PRODOTTI CONTEMPLATI

III.1 Base per la determinazione dell'equivalenza

Come si è già sottolineato, uno degli aspetti essenziali dell'accordo è che l'obbligo di riconoscimento reciproco si basa sul presupposto che le norme tecniche dell'UE e degli USA relative ad un determinato prodotto siano equivalenti. Solo dopo che l'equivalenza è stata determinata e confermata un prodotto può essere iscritto nell'elenco dell'allegato II dell'accordo e esservi mantenuto. È possibile procedere in tal modo perché sia l'UE che gli USA si sono basate molto ampiamente, per la definizione delle proprie norme tecniche relative all'equipaggiamento marittimo, sulle convenzioni internazionali in materia di sicurezza in mare e prevenzione dell'inquinamento marino concluse nell'ambito dell'IMO, in particolare la convenzione sulla sicurezza della vita in mare (SOLAS) e la convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento navale (MARPOL), oltreché sui metodi di prova menzionati in risoluzioni, circolari e codici dell'IMO (ad esempio, quelli dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (ITU), dell'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO) e della Commissione elettrotecnica internazionale (CEI)).

Nell'UE l'equipaggiamento marittimo è disciplinato dalla direttiva 96/98/CE modificata del Consiglio, in appresso denominata direttiva sull'equipaggiamento marittimo. Dal punto di vista dell'UE il potenziale campo di applicazione dell'accordo è determinato dall'allegato A.1 di tale direttiva. Negli USA la maggior parte dell'equipaggiamento marittimo è regolamentato dalla *US Coast Guard* (USCG, Guardia costiera USA) nel *US Code of Federal Register* (CFR, Codice del registro federale) 46 CFR, parti da 159 a 165, mentre le apparecchiature di radiocomunicazione e navigazione sono di competenza della *US Federal Communications Commission* (FCC, Commissione federale delle comunicazioni) in 47 CFR, parti 2 e 80.

L'articolo 4, paragrafo 2 dell'accordo recita:

> "La determinazione dell'equivalenza delle norme tecniche delle Parti si basa sul recepimento dei pertinenti strumenti internazionali nelle rispettive disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, salvo qualora una Parte ritenga che lo strumento sia inefficace o inappropriato a raggiungere i suoi obiettivi normativi. In quest'ultimo caso l'equivalenza è stabilita su una base reciprocamente accettabile".

In altre parole, il criterio per determinare l'equivalenza è costituito dal "grado" di recepimento dei requisiti IMO nelle rispettive norme tecniche dell'UE e degli USA relative ad un determinato prodotto. La regola generale è pertanto che sia l'UE che gli USA si fondano per le loro norme tecniche sugli strumenti dell'IMO (regola che si ritrova all'articolo 10, paragrafo 1 dell'accordo). In via eccezionale, e nella misura consentita dall'accordo dell'OMC sugli ostacoli tecnici al commercio, le Parti possono scegliere di non utilizzare le regole IMO, qualora queste siano giudicate inappropriate o inefficaci per il raggiungimento degli obiettivi normativi previsti. In questi casi i criteri di determinazione dell'equivalenza devono essere convenuti tra le Parti. Va sottolineato che, per determinare l'equivalenza, devono essere

esaminati e accertati come equivalenti tutti i requisiti regolamentari relativi ad un determinato prodotto: requisiti del prodotto, norme di prova e rendimento e procedure di valutazione della conformità.

Secondo la definizione di 'equivalenza delle norme tecniche' di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera e) dell'accordo, non è necessario che le norme tecniche comunitarie e statunitensi siano identiche, ma devono essere sufficientemente comparabili da assicurare che gli obiettivi cui esse sono rispettivamente finalizzate siano soddisfatti. In altre parole, se l'UE prescrive una norma per raggiungere un determinato livello di sicurezza o di protezione ambientale, la norma statunitense dev'essere in grado di assicurare lo stesso livello di sicurezza e protezione.

III.2 Determinazione dei prodotti contemplati

Su questa base sono stati eseguiti una serie di studi e analisi dettagliati per verificare l'equivalenza tra le norme tecniche dell'UE e degli USA in materia di equipaggiamento marittimo. L'USCG ha effettuato un'analisi sui prodotti di sua competenza. L'analisi è stata verificata dalla Commissione che allo scopo ha contrattato, tramite gara d'appalto aperta, un consulente specializzato in questo campo. La Commissione ha fatto eseguire, sempre mediante gara d'appalto aperta, un'analisi sulle apparecchiature di radiocomunicazione e di navigazione marittime. Tutti questi studi sono stati resi pubblici.

Le analisi e gli esami eseguiti o fatti eseguire dalla Commissione e dagli USA hanno portato alla conclusione che i prodotti riportati nell'allegato II della presente proposta rappresentano un primo elenco dei prodotti per i quali vi è equivalenza tra le norme. Figurano in tale elenco 43 prodotti, di cui 11 sono dispositivi di salvataggio, 12 strumenti di protezione antincendio e 20 apparecchiature di navigazione. Occorre sottolineare che l'analisi finale è stata effettuata sulla base della terza modifica della direttiva sull'equipaggiamento marittimo. Benché la direttiva di modifica non sia ancora stata formalmente adottata, il contenuto tecnico del testo è noto. A tale proposito, l'accordo di riconoscimento reciproco (MRA) dovrebbe entrare in vigore contemporaneamente all'entrata in vigore della direttiva che modifica la direttiva sull'equipaggiamento marittimo.

Per i rimanenti prodotti contemplati dalla direttiva comunitaria sono state formulate due ipotesi: o è possibile determinare un'equivalenza dopo ulteriori esami tecnici, che possono essere effettuati in un lasso di tempo relativamente breve dopo l'entrata in vigore dell'accordo (1-2 anni), oppure l'equivalenza non può essere stabilita entro una scadenza prevedibile. Sono candidati alla futura inclusione nell'elenco dell'allegato II circa 50 articoli di equipaggiamento, di cui 24 dispositivi di salvataggio, 5 prodotti di prevenzione dell'inquinamento, 10 prodotti di protezione antincendio, 9 apparecchiature di navigazione e un apparecchio di radiocomunicazione. È soprattutto nel campo degli apparecchi di radiocomunicazione che l'equivalenza non può essere stabilita. Il motivo principale è che, allo stadio attuale, le procedure di valutazione della conformità previste negli USA per questi prodotti non sono considerate equivalenti a quelle prescritte dalla direttiva comunitaria e che le norme tecniche USA in questo campo non sono sempre in linea con le raccomandazioni ITU.

III.3 Mantenimento dell'equivalenza e modifiche dei prodotti contemplati

Con il tempo le Parti modificheranno le proprie norme tecniche, soprattutto per adeguarle a nuove regole o a modifiche di regole esistenti dell'IMO. Quando una norma tecnica di una Parte cambia con possibili effetti sull'equivalenza è necessario esaminare se quest'ultima sussiste ancora per quanto riguarda le norme nuove o modificate di una Parte o di entrambe le

Parti. Come indicato sopra, l'articolo 10 dell'accordo stabilisce una procedura per la gestione, nel quadro dell'accordo, delle modifiche introdotte dalle Parti alle loro norme tecniche. Va sottolineato che le autorità di regolamentazione dell'UE e degli USA non sono in alcun modo limitate dall'accordo nel perseguire i loro obiettivi normativi e nel fissare il livello di protezione da esse considerato appropriato (cfr. articolo 8 dell'accordo).

Gli strumenti fondamentali per il mantenimento dell'equivalenza sono le notifiche e lo scambio d'informazioni relativamente agli sviluppi normativi e la possibilità di consultazioni reciproche su tali sviluppi, entro i limiti stabiliti dalle procedure legislative di ciascuna Parte; particolarmente importanti sono inoltre la cooperazione in campo normativo e l'impegno comune a riferirsi ai lavori dell'IMO. Come regola generale, la cooperazione in materia di fissazione di norme per l'equipaggiamento marittimo ha luogo nell'ambito dell'IMO, come pure dell'ITU, dell'ISO e della CEI. Tuttavia, l'accordo offre anche la possibilità di una cooperazione normativa bilaterale UE-USA che, oltre ad essere necessaria per mantenere l'equivalenza, può anche contribuire a migliorare la qualità delle norme attraverso gli scambi di esperienze e di pratiche migliori.

Un elemento importante della cooperazione bilaterale, che si baserà ampiamente sulle attività svolte al livello internazionale, è la definizione e l'esecuzione di un programma di lavoro relativo alla determinazione dell'equivalenza per i prodotti che non sono stati inclusi nell'elenco dell'allegato II dell'accordo. Una volta terminato tale lavoro, cioè quando le Parti avranno accertato l'equivalenza delle loro rispettive norme tecniche relative ad un determinato prodotto, questo prodotto potrà essere incluso nell'elenco dell'allegato II con una decisione del Comitato misto (articolo 11, paragrafo 4 dell'accordo).

È evidente che, se l'equivalenza non può essere confermata o constatata per ragioni obiettive, il prodotto viene escluso dall'elenco dell'allegato II o non vi viene iscritto. Ai prodotti esclusi dall'allegato II cessano di essere applicati gli obblighi di riconoscimento reciproco di cui all'articolo 3 dell'accordo, ma le Parti continuano a riconoscere i certificati già rilasciati, a meno che per motivi di sicurezza e di protezione della salute e dell'ambiente non si decida diversamente. Ciò può creare difficoltà agli operatori economici, che dovranno tornare a chiedere l'approvazione del paese d'importazione, ma è necessario stabilire chiaramente che l'accordo non può pregiudicare o mettere in questione l'integrità degli obiettivi normativi delle Parti.

IV. VALUTAZIONE DELL'ACCORDO

IV.1 Osservazioni generali

In generale gli accordi di riconoscimento reciproco hanno due obiettivi: agevolare gli scambi riducendo i costi connessi alla valutazione della conformità e promuovere la cooperazione in campo normativo e l'efficacia delle norme. La Commissione ritiene, per le ragioni esposte di seguito, che l'accordo di cui si chiede l'approvazione permetta di raggiungere tali obiettivi.

Questo accordo è in un certo senso innovativo, in quanto è il primo accordo internazionale riguardante dei prodotti concluso dalla Comunità che si basa sull'equivalenza con le norme di un altro paese.

In termini generali l'accordo ha la potenzialità di offrire vantaggi sostanziali ai fabbricanti e agli importatori dell'UE. I fabbricanti comunitari di un prodotto contemplato dall'accordo avranno direttamente accesso al mercato statunitense, per quanto riguarda le norme tecniche,

in base alla conformità di tale prodotto con le norme UE, ossia con le disposizioni della direttiva comunitaria sull'equipaggiamento marittimo. Ciò significa che il produttore può raggiungere diversi mercati in base alla conformità con un unico regime e in base a un'unica approvazione invece che con molti, come dovrebbe invece in assenza dell'accordo. Questa circostanza può determinare direttamente una riduzione dei costi di prova e certificazione a carico dei fabbricanti; ma indirettamente vengono ridotti anche i costi connessi all'incertezza e all'onere di rivolgersi all'organismo di valutazione della conformità del paese importatore e ai tempi di commercializzazione di un prodotto.

Come si è menzionato sopra, e come sarà ulteriormente illustrato in appreso, l'accordo non altererà il livello della sicurezza e della protezione della salute e dell'ambiente stabilito da ciascuna Parte. Benché le Parti condividano l'impegno a riferirsi all'opera dell'IMO e a fondare le rispettive regolamentazioni sull'equipaggiamento marittimo sugli strumenti internazionali esistenti in questa materia, l'accordo non pregiudica in alcun modo l'autonomia normativa né le prerogative di esecuzione delle Parti.

IV.2 Commercio di prodotti di equipaggiamento marittimo tra la CE e gli USA

È stato difficile stimare il volume e il valore del commercio tra la CE e gli USA nel campo dell'equipaggiamento marittimo, poiché mancano statistiche ufficiali. La seguente tabella 1 riporta solo i dati relativi a taluni prodotti.

Tabella 1: Commercio CE-USA di taluni prodotti di equipaggiamento marittimo nel 2000 (migliaia di EUR)

Prodotto e codice NC	Importazioni nell'UE	Esportazioni dall'UE
Apparecchi radar (NC 85261090)	22 687	46 218
Apparecchi di segnalazione (NC 85318030)	8 7814	16 809
Apparecchi radio di ausilio alla navigazione (NC 8569190)	150 391	36 208
Apparecchi di trasmissione radiotelegrafica o radiotelefonica (NC 85251050)	10 247	3 873
Bussole, comprese quelle di navigazione, comprese parti e accessori (NC 90141090 e 90149090)	115 987	97 025
Strumenti e apparecchi di navigazione (NC 90142090 e 901480)	251 361	202 668
Cinture e giubbotti di salvataggio (NC 630720)	11 996	1 357
Navi, comprese le scialuppe di salvataggio (NC 89060091 e 89060099)	10 591	2 486
Zattere gonfiabili (NC 890710)	3 121	3 849
Razzi di segnalazione luminosa (NC 360490)	1 251	5 590

Fonte: Eurostat, base di dati COMEXT

Un'altra possibilità di valutare l'incidenza dell'accordo è di esaminare le dimensioni del mercato dell'UE e del mercato statunitense in questo settore. Un'indicazione utile in tal senso è fornita dal numero di navi registrate negli Stati membri dell'UE e degli USA. Nella tabella 3 sono riportati il numero di navi e il totale del tonnellaggio lordo (TL) delle flotte comunitaria e statunitense registrate. Va ricordato in proposito che l'accordo si riferisce solo alle navi delle Parti che contengono equipaggiamento soggetto ad approvazione conformemente alle convenzioni IMO e che si trovano in viaggio internazionale. Dati relativi al numero di navi che dispongono di un certificato di sicurezza conformemente alle convenzioni IMO non sono disponibili. Si reputa tuttavia che la stragrande maggioranza (più del 90%) delle navi mercantili dispone di un certificato di sicurezza. Si deve inoltre tenere presente che nelle cifre sotto indicate possono essere incluse anche navi contemplate da altre direttive comunitarie, ad esempio le imbarcazioni utilizzate per la pesca o la navigazione interna.

Per valutare le dimensioni del mercato dell'equipaggiamento marittimo quello che importa maggiormente è il numero di navi, poiché il costo di equipaggiare una nave, soprattutto da carico, con le attrezzature richieste dalla convenzione IMO non varia molto a seconda delle dimensioni dell'imbarcazione. La differenza di costo maggiore esiste tra le navi da carico e le navi passeggeri; queste ultime comportano necessariamente costi superiori in termini, ad esempio, di dispositivi di salvataggio e protezione antincendio. La tabella 2 mostra che la flotta CE è numericamente il doppio di quella statunitense e in particolare la flotta registrata delle navi passeggeri della CE è notevolmente più grande di quella USA.

Tabella 2: Flotte mercantili della CE e degli USA

	CE	% CE nel mondo	USA	% USA nel mondo
Numero totale di navi	10 973	12,5%	5 792	6,6%
Numero di navi da carico	5 018	10,8%	429	1,0%
Numero di altre navi	5 955	14,4%	5363	13,0%
di cui navi passeggeri	744	24,6%	33	1,0%
Tonnellaggio lordo totale delle navi	62 572 051	11,2%	11 110 901	2,0%
Tonnellaggio lordo delle navi da carico	58 931 568	11,1%	9 283 757	1,8%
Tonnellaggio lordo delle altre navi	3 640 483	12,4%	1 827 144	6,2%
di cui navi passeggeri	2 129 766	22,8%	107 612	1,2%

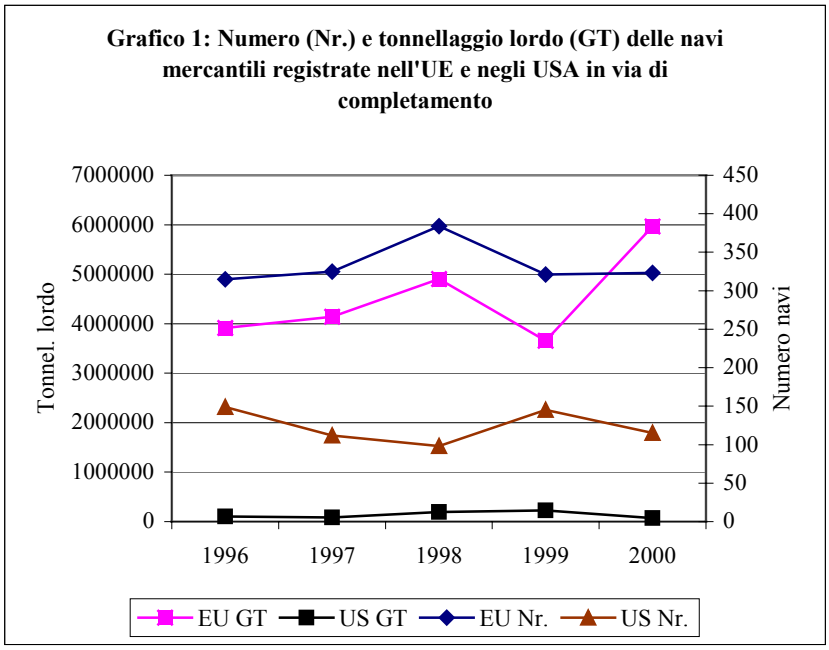
Fonte: Registro delle navi Lloyd, Statistiche sulla flotta mondiale 2000

I dati della tabella 2 si riferiscono alle navi esistenti che sono già state dotate dell'equipaggiamento marittimo richiesto. Sarebbe però interessante vedere anche l'evoluzione del numero di navi in via di completamento, che fornirebbe un'indicazione del potenziale mercato dell'equipaggiamento marittimo. Questi dati sono forniti nella tabella 3 e illustrati visivamente nel grafico 1. Come si rileva chiaramente dalla tabella e dal grafico, le costruzioni navali sono nell'UE, in numero di navi, almeno il doppio di quelle degli USA.

Tabella 3: Navi UE e USA in via di completamento 1996-2000 (numero e tonnellaggio lordo)

	1996		**1997**		**1998**		**1999**		**2000**	
	N.	TL	N.	TL	N.	TL	N.	TL	N.	TL
UE	315	3 915 963	325	4 142 821	384	4 900 834	321	3 657 185	323	5 962 587
USA	149	106 321	112	86 059	98	196 707	145	228 596	115	68 456

Fonte: Registro delle navi Lloyd, Statistiche sulla flotta mondiale 2000



Fonte: Registro delle navi Lloyd, Statistiche sulla flotta mondiale 2000

IV.3 Costi della valutazione della conformità relativa all'equipaggiamento marittimo

È difficile quantificare i costi connessi all'approvazione del tipo dell'equipaggiamento marittimo. La ragione principale di tale difficoltà è che i vari prodotti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva sull'equipaggiamento marittimo abbracciano un'ampia gamma di tecnologie molto diverse tra loro (dai giubbotti di salvataggio agli apparecchi radar), il che comporta necessariamente costi di omologazione diversi. Vi è inoltre una serie di altri costi, causati, ad esempio, dai tempi d'immissione sul mercato, dagli oneri amministrativi e dall'incertezza, sui quali l'accordo influisce, ma che sono molto difficili da quantificare. Alcune indicazioni relative ai costi sono fornite tuttavia da fonti industriali. Esse sono riportate in appresso a scopo puramente illustrativo e devono essere considerate come "aneddotiche" in quanto non si fondano su dati quantitativi verificabili.

- In generale si stima che i costi necessari a dotare una nave dell'equipaggiamento marittimo richiesto dalla convenzione IMO variano, a seconda del modello e delle dimensioni della nave, tra il 10% e il 25% dei suoi costi di fabbricazione.

- Per una nave passeggeri di grandi dimensioni (nave da crociera) del costo di fabbricazione di 350 milioni di €, si stima che 115 milioni di € (30%) siano dovuti ai materiali, all'equipaggiamento e alle autorizzazioni prescritte dalle norme IMO e rilasciate da società di classificazione. Di questi 115 milioni di € circa 90 riguardano vari materiali (relativi principalmente alla protezione antincendio) e 17 alle attrezzature di salvataggio, navigazione e radiocomunicazione. Un aspetto interessante indicato dalle fonti consultate è che si può realizzare un risparmio sui costi relativi all'approvazione da parte della società di classificazione fino a 25 milioni di € utilizzando materiali ed equipaggiamento già autorizzati. Per le navi da carico (navi container) si stima che i costi per la dotazione dell'equipaggiamento prescritto dall'IMO ammontino, indipendentemente dalle dimensioni, a 1 milione di €.

- I costi connessi all'ottenimento di un'approvazione dell'USCG per componenti di dispositivi di salvataggio sono stimati ammontare ad un minimo di 50 000 € e il rilascio dell'approvazione può richiedere fino a due anni di tempo. Alcuni dispositivi di salvataggio, quali i sistemi di evacuazione delle navi e le unità veloci ammainabili mediante gru, devono essere provati in circostanze realistiche e possono comportare costi di approvazione superiori ad 1 milione di €.

- Per quanto riguarda le apparecchiature di radiocomunicazione e di navigazione, in generale i costi connessi all'approvazione sono elevati, mentre le dimensioni del mercato sono limitate. Ad esempio i costi di approvazione per Inmarsat B SES sono stimati ammontare a 150 0 € per un mercato mondiale che conta annualmente 500 esemplari rappresentanti un valore di circa 13,5 milioni di €. Una serie completa di apparecchiature radar comporta costi di approvazione stimati a 150 000 € per un mercato mondiale del valore annuo di 175 milioni di €.

IV.4 Valutazione globale

Per procedere ad una valutazione globale dell'accordo si deve tener conto dei seguenti fattori principali:

- il rapporto costi/benefici dell'accordo, ad esempio in termini d'impatto sugli scambi, accesso al mercato, riduzione dei costi ecc. dei fabbricanti comunitari;

- la sua possibile incidenza sugli obiettivi normativi dell'UE;

- l'impatto su altre parti interessate.

Per quanto riguarda il rapporto costi/benefici, le informazioni riportate sopra non offrono, sotto il profilo economico, cioè in base ai dati quantitativi, un'immagine chiara dell'impatto dell'accordo, ad esempio, sugli scambi e sulla riduzione dei costi per i fabbricanti. Tuttavia, le informazioni disponibili rivelano che i costi connessi all'equipaggiamento di una nave con le apparecchiature/attrezzature marittime ritenute necessarie dalla convenzione dell'IMO non sono trascurabili e che i costi direttamente legati alla valutazione della conformità sono considerevoli per molti tipi di equipaggiamento marittimo. A questi vanno aggiunti i costi indiretti relativi, ad esempio, ai tempi d'immissione sul mercato, all'incertezza e all'onere amministrativo, che l'accordo dovrebbe a sua volta ridurre, ma che sono difficili da quantificare. I dati delle tabelle 2 e 3 mostrano che la flotta mercantile comunitaria è molto più grande di quella statunitense, in termini sia di navi esistenti che di navi in via di completamento. Questa circostanza potrebbe sembrare uno svantaggio per i fabbricanti europei di equipaggiamento marittimo, ma va considerata nel contesto della situazione globale di accesso al mercato. L'accordo può rappresentare, inoltre, per i fabbricanti di ciascuna delle Parti l'occasione di aumentare la propria competitività sul mercato dell'altra Parte. Ciò non andrebbe a vantaggio solo dei fabbricanti europei di equipaggiamento marittimo, ma anche dei costruttori navali europei, che potrebbero ridurre i loro costi (vedi sopra) divenendo più competitivi sul mercato mondiale.

A questo proposito si deve sottolineare che l'accordo di per sé non garantisce benefici agli operatori economici; esso offre la possibilità di un migliore accesso al mercato e di una riduzione dei costi, ma spetterà agli operatori economici, e in particolare ai fabbricanti, sfruttare le possibilità offerte. Va rilevato inoltre che le imprese possono, ma non devono, avvalersi dell'accordo. Le associazioni di categoria europee interessate hanno espresso tutte il proprio sostegno all'accordo. La Commissione giudica pertanto che l'accordo possa offrire

vantaggi sostanziali ai fabbricanti, soprattutto perché si basa sull'equivalenza tra le norme UE e le norme USA, il che consentirà ad un fabbricante di vendere i propri prodotti su vari mercati in base ad un'unica approvazione e un'unica regolamentazione tecnica.

Per quanto riguarda la sua possibile incidenza sugli obiettivi normativi dell'UE, l'accordo afferma molto chiaramente, all'articolo 8, che l'autonomia e l'autorità delle Parti sotto il profilo normativo non sono in alcun modo limitate. Le Parti sono libere di perseguire i propri obiettivi normativi e di fissare il livello di protezione che ritengono appropriato. L'accordo si basa sull'equivalenza tra le norme tecniche UE e USA ed è da tale equivalenza che possono derivare vantaggi agli operatori economici. Nel caso l'equivalenza non sia mantenuta, in seguito, ad esempio, a modifiche normative, questi vantaggi potrebbero andare perduti. Si potrebbe pensare che, in queste circostanze, una Parte eviti di fissare un grado di protezione superiore a quello dell'altra Parte, perché così facendo comprometterebbe il sussistere dell'equivalenza. La Commissione reputa molto improbabile che ciò si verifichi, per le seguenti ragioni: 1) come si è detto, le Parti conservano la propria autonomia normativa; 2) sia l'UE che gli USA sono fermamente impegnati a fondare le proprie norme tecniche sulle norme dell'IMO; 3) l'equivalenza sarà mantenuta in base alle norme modificate di una o di entrambe le Parti, e l'accordo sarà interessato o meno in base a tali modifiche e non viceversa; 4) l'accordo si fonda su una solida base di cooperazione normativa.

Come dimostra l'esperienza compiuta con altri accordi di riconoscimento reciproco conclusi dalla Comunità, la cooperazione non solo determina una maggiore trasparenza delle regolamentazioni applicabili, ma provoca anche uno scambio di conoscenze ed esperienze tra le autorità di regolamentazione, che si spera porti ad un uso migliore delle risorse destinate alla regolamentazione e ad una più alta qualità delle norme.

Inoltre, l'accordo non pregiudica l'applicazione delle norme tecniche delle Parti sui loro rispettivi territori. Il sistema di allerta bidirezionale previsto all'articolo 16 dell'accordo potrebbe anzi contribuire a migliorare l'efficienza, ad esempio, delle attività di sorveglianza del mercato, poiché saranno fornite alle autorità di esecuzione maggiori informazioni sui prodotti difettosi

Va notato che il dialogo transatlantico tra consumatori (TACD)[2] si è espresso piuttosto criticamente nei confronti degli accordi di riconoscimento reciproco e del concetto di equivalenza delle norme tecniche. Le principali obiezioni sollevate dal TACD sono dovute al fatto che tali accordi, e quindi l'equivalenza, potrebbero determinare: 1) trasferimenti del potere normativo ad entità estere che possono operare secondo regole diverse in materia di conflitto d'interessi, trasparenza e responsabilità; 2) la privatizzazione di funzioni pubbliche; 3) la perdita del controllo normativo nazionale; 4) una riduzione della partecipazione pubblica al processo decisionale relativo alla regolamentazione; 5) maggiori opportunità per l'industria di disattendere le norme; 6) la riduzione dei livelli di sicurezza e di protezione della salute e dell'ambiente. Per i motivi già indicati sopra la Commissione non condivide le conclusioni del TACD.

Per quanto riguarda il possibile impatto dell'accordo sugli obiettivi normativi dell'UE, la Commissione stima pertanto che esso non comprometterà gli obiettivi della direttiva sull'equipaggiamento marittimo, che sono di migliorare la sicurezza in mare e intensificare la

---

[2] Il dialogo transatlantico dei consumatori è un forum che riunisce organizzazioni di consumatori UE e USA. Esso elabora e formula raccomandazioni comuni di politica dei consumatori dirette al governo USA e all'Unione europea per promuovere gli interessi dei consumatori nell'ambito delle decisioni politiche adottate dall'UE e dagli USA.

prevenzione dell'inquinamento marino. L'accordo non si ripercuoterà negativamente sulla salute e la sicurezza dell'equipaggio né dei passeggeri o di altre persone, né sulla qualità dell'ambiente marino.

Altre parti interessate che potrebbero subire gli effetti dell'accordo sono principalmente gli organismi di valutazione della conformità e i costruttori navali. In base alla scheda di valutazione dell'impatto allegata alla presente proposta, l'accordo darebbe agli organismi di valutazione della conformità (organismi notificati ai sensi della direttiva sull'equipaggiamento marittimo) la possibilità di offrire servizi supplementari ai nuovi clienti e a quelli esistenti. Tuttavia, l'accordo potrebbe significare per tali organismi che perderanno dei clienti, poiché gli esportatori statunitensi non dovranno più ricorrere ai loro servizi per dimostrare che i loro prodotti sono conformi alla direttiva 96/98/CE. Come si è detto, i costi dei costruttori navali europei per l'equipaggiamento marittimo dovrebbero diminuire a causa, tra l'altro, della riduzione dei costi di valutazione della conformità e di una maggiore concorrenza tra i fabbricanti europei e gli esportatori statunitensi.

La Commissione conclude pertanto complessivamente che l'accordo offre vantaggi sostanziali agli operatori economici, in quanto favorirà gli scambi riducendo i costi e gli oneri legati alla valutazione della conformità, contribuirà a migliorare la trasparenza e la prevedibilità delle regolamentazioni, promuoverà la cooperazione normativa e non pregiudicherà gli obiettivi della direttiva sull'equipaggiamento marittimo, che sono di incrementare la sicurezza in mare e migliorare la prevenzione dell'inquinamento marino.

V. RELAZIONI CON GLI STATI EFTA, MEMBRI DELLO SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

Conformemente alle procedure generali d'informazione e consultazione previste dall'accordo SEE e dal suo protocollo 12, la Commissione ha tenuto gli Stati EFTA/SEE costantemente al corrente degli sviluppi dei negoziati e li ha informati dell'esito finale dei negoziati.

VI. I PROGETTI DI DECISIONE DEL CONSIGLIO

Sono allegate al presente documento due proposte di decisione, una relativa alla firma e l'altra relativa alla conclusione dell'accordo.

Per entrambe la base giuridica è costituita dall'articolo 133 in combinato disposto con l'articolo 300 del trattato.

La decisione relativa alla conclusione dell'accordo deve stabilire anche la procedura comunitaria appropriata per consentire alla Commissione, assistita dal comitato speciale che dovrà essere designato dal Consiglio, di rappresentare la Comunità nel Comitato misto e in qualsiasi gruppo di lavoro misto che sarà eventualmente istituito.

VII. CONCLUSIONI

Per i motivi illustrati nella presente relazione, la Commissione propone al Consiglio di adottare le due decisioni in allegato.

2003/0078 (ACC)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla firma a nome della Comunità di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 133 in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase,

vista la proposta della Commissione,

considerando che:

(1) la Commissione ha negoziato un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo,

(2) l'accordo siglato a Bruxelles il 21 marzo 2003 dovrebbe essere firmato, fatta salva la sua successiva conclusione,

DECIDE:

Articolo unico

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a firmare, a nome della Comunità europea, l'accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo, fatta salva la sua successiva conclusione.

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio
Il Presidente

2003/0079 (ACC)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 133 in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase, paragrafo 3, primo comma, prima frase e paragrafo 4,

vista la proposta della Commissione[3],

considerando che:

(1) l'accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo è stato firmato, a nome della Comunità, in data […], fatta salva la sua successiva conclusione;

(2) l'accordo dovrebbe essere approvato;

(3) dovrebbero essere stabilite le procedure interne atte ad assicurare il buon funzionamento dell'accordo ed è pertanto necessario delegare alla Commissione i poteri per adottare talune decisioni di attuazione dell'accordo.

DECIDE:

Articolo 1

È approvato a nome della Comunità l'accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo.

Il testo dell'accordo figura in allegato alla presente decisione.

Articolo 2

Il Presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a trasmettere, a nome della Comunità europea, la nota di cui all'articolo 21, paragrafo 1 dell'accordo.

---

[3] GU C , , pag. .

Articolo 3

1. La Commissione, assistita dal comitato speciale designato dal Consiglio, rappresenta la Comunità in seno al Comitato misto previsto all'articolo 7 dell'accordo e in ogni gruppo di lavoro eventualmente istituito a norma dell'articolo 7, paragrafo 4 dell'accordo. La Commissione, dopo aver consultato il suddetto comitato speciale, procede alle notifiche, agli scambi di informazioni e alle richieste di informazioni specificati nell'accordo.

2. La posizione della Comunità in merito alle decisioni che devono essere adottate dal comitato misto è determinata dalla Commissione, previa consultazione del comitato speciale.

3. La decisione relativa alla rescissione dell'accordo in conformità dell'articolo 21, paragrafo 3, è adottata dal Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

Accordo

tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo

Preambolo

La COMUNITÀ EUROPEA e gli STATI UNITI D'AMERICA, in appresso denominati "le Parti",

CONSIDERANDO i tradizionali legami d'amicizia esistenti tra gli Stati Uniti d'America (USA) e la Comunità europea (CE);

DESIDEROSI di agevolare i loro scambi bilaterali nel settore dell'equipaggiamento marittimo e d'incrementare l'efficacia delle attività regolamentatrici di ciascuna delle parti;

RICONOSCENDO le possibilità offerte alle autorità di regolamentazione dalla soppressione delle duplicazioni inutili nelle loro attività;

RILEVANDO che entrambe le parti si sentono impegnate nei confronti delle attività dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO);

CONSIDERANDO che il fine delle parti è di migliorare la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino;

RICONOSCENDO, da un lato, che gli accordi di riconoscimento reciproco possono contribuire positivamente ad una maggiore armonizzazione delle norme a livello internazionale;

TENENDO PRESENTE, dall'altro, che la determinazione dell'equivalenza deve garantire il rispetto totale degli obiettivi normativi delle Parti e non deve condurre all'abbassamento dei loro rispettivi livelli di sicurezza e protezione;

RAVVISANDO nel riconoscimento reciproco dei certificati di conformità basato sull'equivalenza delle normative comunitarie e statunitensi in materia di equipaggiamento marittimo uno strumento importante per migliorare il reciproco accesso delle parti al mercato;

RICONOSCENDO che gli accordi di riconoscimento reciproco sono di particolare interesse per le piccole e medie imprese degli USA e della CE;

CONVENENDO che qualsiasi riconoscimento reciproco presuppone inoltre la fiducia nella costante affidabilità delle valutazioni di conformità dell'altra Parte;

TENENDO PRESENTE che l'Accordo sugli ostacoli tecnici agli scambi, allegato all'Accordo che istituisce l'Organizzazione mondiale del commercio (OMC), incoraggia i membri dell'OMC ad avviare negoziati per la conclusione di accordi sul riconoscimento reciproco dei risultati delle rispettive procedure di valutazione della conformità nonché a ipotizzare di riconoscere come equivalenti le normative tecniche degli altri membri, purché siano convinti che tali normative rispondono adeguatamente agli obiettivi delle proprie regolamentazioni,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Capitolo 1 Definizioni e oggetto

Articolo 1

Definizioni

1. Ai fini del presente accordo, si applicano i termini e le definizioni seguenti:

(a) 'Autorità di regolamentazione': un organismo o un ente statale autorizzato ad emettere regolamenti su questioni della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento marino e legalmente abilitato a controllare l'uso o la vendita di equipaggiamenti marini all'interno della giurisdizione di una Parte e ad adottare misure di esecuzione per garantire che i prodotti commercializzati all'interno della sua giurisdizione siano conformi ai requisiti di legge applicabili. Le rispettive autorità di regolamentazione delle Parti sono riportate nell'allegato III.

(b) 'Organismo di valutazione della conformità': un'entità giuridica, che può essere un'autorità di regolamentazione o un altro ente, pubblico o privato, autorizzato a rilasciare certificati di conformità ai sensi delle legislazioni e regolamentazioni nazionali di una Parte. Ai fini del presente accordo, i rispettivi organismi di valutazione della conformità delle Parti sono quelli descritti all'articolo 6.

(c) 'Norme tecniche': sono costituite dai requisiti obbligatori relativi ai prodotti, dalle norme relative alle prove e alle prestazioni e dalle procedure di valutazione della conformità stabiliti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative delle Parti in materia di equipaggiamento marittimo, compresi gli eventuali orientamenti per la loro applicazione.

(d) 'Certificato di conformità': il/i documento/i rilasciato/i da un organismo di valutazione della conformità di una Parte, certificante/i che un prodotto soddisfa i pertinenti requisiti legislativi, regolamentari e amministrativi di tale Parte. Negli Stati Uniti si tratta del "*Certificate of Type Approval*" (certificato di omologazione), rilasciato dalla *United States Coast Guard* (Guardia costiera statunitense). Nella CE sono i certificati, le approvazioni e le dichiarazioni previste dalla direttiva 96/98/CE.

(e) 'Equivalenza delle norme tecniche': indica che le norme tecniche delle Parti relative ad un determinato prodotto sono sufficientemente comparabili da garantire il rispetto degli obiettivi delle norme di ciascuna Parte. L'equivalenza delle norme tecniche non presuppone che le rispettive norme siano identiche.

(f) 'Strumenti internazionali': le convenzioni internazionali in materia, le risoluzioni, le codici e le circolari dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), nonché le norme di prova internazionali pertinenti.

2. Gli altri termini relativi alla valutazione della conformità utilizzati nel presente accordo sono interpretati secondo le definizioni contenute in altre parti del presente accordo o nella Guida 2 (edizione 1996) dell'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO) e della

Commissione elettrotecnica internazionale (CEI). In caso di divergenze tra le definizioni della Guida 2 ISO/CEI e le definizioni del presente accordo, prevalgono le definizioni del presente accordo.

Articolo 2

Oggetto dell'accordo

1. Il presente accordo stabilisce le condizioni alle quali l'autorità di regolamentazione della Parte importatrice accetta i certificati di conformità rilasciati dagli organismi di valutazione della conformità della Parte esportatrice in base alle norme tecniche di quest'ultima. Questa operazione è indicata in appresso come "riconoscimento reciproco".

2. Il presente accordo definisce inoltre l'ambito di una cooperazione normativa intesa a: mantenere e sviluppare il riconoscimento reciproco delle rispettive disposizioni regolamentari della CE e degli USA in materia di equipaggiamento marittimo; incoraggiare il miglioramento e l'evoluzione delle disposizioni regolamentari al fine di incrementare la sicurezza marittima e intensificare la prevenzione dell'inquinamento marino; assicurare l'applicazione coerente del presente accordo. Detta cooperazione sarà attuata rispettando pienamente l'autonomia normativa delle Parti e l'evoluzione delle loro politiche e delle loro regolamentazioni, nonché il loro comune impegno a far progredire gli strumenti internazionali pertinenti.

3. Il presente accordo è destinato ad evolversi parallelamente ai programmi e alle politiche delle Parti. Le Parti riesaminano periodicamente il presente accordo per valutare i progressi compiuti e individuare gli eventuali miglioramenti da apportarvi con l’evolversi nel tempo delle politiche degli USA e della CE. Un'attenzione particolare è rivolta all'evoluzione degli strumenti internazionali.

Capitolo 2 Riconoscimento reciproco

Articolo 3

Obblighi fondamentali

1. Per ciascun prodotto elencato all'allegato II, gli Stati Uniti riconoscono come conformi alle proprie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative indicate all'allegato I, senza procedere ad un'ulteriore valutazione della conformità, i certificati di conformità rilasciati dagli organismi comunitari di valutazione della conformità ai sensi delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative della CE.

2. Per ciascun prodotto elencato all'allegato II, la Comunità europea e i suoi Stati membri riconoscono come conformi alle proprie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative indicate all'allegato I, senza procedere ad un'ulteriore valutazione della conformità, i certificati di conformità rilasciati dall'organismo statunitense di valutazione della conformità ai sensi delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli USA.

3. Le norme tecniche applicabili negli USA e nella CE a ciascuno di questi prodotti ai sensi del presente accordo sono precisate all'allegato II.

Articolo 4

Equivalenza delle norme tecniche

1. Gli obblighi di riconoscimento reciproco di cui all'articolo 3 si basano sulla determinazione, effettuata dalle Parti, dell'equivalenza delle norme tecniche applicabili a ciascun prodotto figurante all'allegato II.

2. La determinazione dell'equivalenza delle norme tecniche delle Parti si basa sul recepimento dei pertinenti strumenti internazionali nelle rispettive disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, salvo qualora una Parte ritenga che lo strumento sia inefficace o inappropriato a raggiungere i suoi obiettivi normativi. In quest'ultimo caso l'equivalenza è stabilita su una base reciprocamente accettabile.

Articolo 5

Marcatura

Le Parti possono mantenere i rispettivi requisiti per quanto riguarda la marcatura, la numerazione e l'identificazione dei prodotti. Per quanto riguarda i prodotti elencati all'allegato II, gli organismi comunitari di valutazione della conformità hanno la facoltà di rilasciare la marcatura e la numerazione previsti dalla legislazione e dai regolamenti statunitensi, assegnate loro dalla U.S. Coast Guard. L'organismo statunitense di valutazione della conformità riceve il numero di identificazione previsto dalla direttiva 96/98/CE, attribuitogli dalla Commissione europea, che è affisso accanto alla marcatura richiesta da tale direttiva.

Articolo 6

Organismi di valutazione della conformità

1. Ai fini del rilascio del certificato di conformità ai sensi delle disposizioni del presente accordo:

(a) gli Stati Uniti riconoscono gli organismi notificati, designati come organismi di valutazione della conformità dagli Stati membri della CE ai sensi della direttiva 96/98/CE;

(b) la Comunità europea e i suoi Stati membri riconoscono come organismo di valutazione della conformità la *United States Coast Guard* e i laboratori da essa abilitati a norma delle disposizioni 46 CFR 159.010.

2. Ciascuna Parte riconosce che gli organismi di valutazione della conformità dell'altra Parte sono autorizzati ad attuare le seguenti procedure nel quadro delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di cui all'allegato I:

(a) esecuzione di prove e rilascio di rapporti di prova,

(b) certificazione di funzioni o di sistemi di garanzia della qualità.

3. Le autorità di regolamentazione delle Parti sono responsabili delle seguenti procedure, ma possono delegarle in tutto o in parte agli organismi di valutazione della conformità:

(a) esame dei progetti di equipaggiamento e dei risultati delle prove a fronte di determinate norme,

(b) rilascio dei certificati di conformità.

4. Prima dell'entrata in vigore del presente accordo le Parti si comunicano i rispettivi elenchi degli organismi di valutazione della conformità. Esse s'informano immediatamente di qualsiasi mutamento intervenuto nel proprio elenco. Le Parti mantengono aggioranti sul World Wide Web gli elenchi dei loro organismi di valutazione della conformità.

5. Ciascuna Parte prescrive ai propri organismi di valutazione della conformità di registrare e conservare i dati relativi alle loro inchieste sulla competenza e l'idoneità dei subappaltatori e di tenere un registro di tutti i subappalti. Tali dati sono, su richiesta, messi a disposizione dell'altra Parte.

6. Ciascuna Parte prescrive ai propri organismi di valutazione della conformità di mettere a disposizione delle autorità di regolamentazione, se una delle autorità di regolamentazione dell'altra Parte figuranti all'allegato III lo chiede, copie dei certificati di conformità da essi rilasciati, compresa la documentazione tecnica connessa.

Capitolo 3 Comitato misto

Articolo 7

Comitato misto

1. Le Parti istituiscono un Comitato misto composto da rappresentanti di ciascuna di esse. Il Comitato misto è responsabile del corretto funzionamento del presente accordo.

2. Ciascuna Parte dispone di un voto in seno al Comitato misto. Il Comitato misto adotta le proprie decisioni all'unanimità. Il Comitato misto adotta il proprio regolamento interno.

3. Il Comitato misto può esaminare qualsiasi aspetto relativo al corretto funzionamento del presente accordo. Esso ha la facoltà di adottare decisioni nei casi previsti dal presente accordo. Le Parti prendono le misure necessarie ad attuare le decisioni del Comitato. In particolare il Comitato è incaricato di:

(a) redigere e aggiornare l'elenco, di cui all'allegato II, dei prodotti e delle relative disposizioni legislative, regolamentari e amministrative giudicate equivalenti dalle Parti;

(b) discutere le questioni e risolvere i problemi che possono presentarsi nell'attuazione del presente accordo, compresa l'eventualità che le norme tecniche delle Parti applicabili ad un determinato prodotto figurante all'allegato II non siano più equivalenti;

(c) esaminare le questioni tecniche, di valutazione della conformità e tecnologiche al fine di assicurare un'applicazione coerente del presente accordo, in particolare in relazione agli strumenti internazionali pertinenti;

(d) modificare gli allegati dell'accordo;

(e) fornire orientamento e, se necessario elaborare linee direttrici per agevolare la corretta attuazione e applicazione del presente accordo;

(f) stabilire e aggiornare un piano di lavoro per l'adeguamento e l'armonizzazione dei requisiti tecnici delle Parti.

4. Il Comitato misto può istituire gruppi di lavoro misti, formati da rappresentanti delle competenti autorità di regolamentazione e dagli esperti ritenuti necessari, aventi il compito di esaminare questioni particolari attinenti al funzionamento dell'accordo e di consigliare il Comitato misto in proposito.

Capitolo 4 Cooperazione normativa

Articolo 8

Indipendenza delle autorità di regolamentazione

Nessuna disposizione del presente accordo va intesa come un limite alla facoltà di una Parte di determinare, tramite le sue disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, il livello di protezione che ritiene adeguato per incrementare la sicurezza marittima e migliorare la prevenzione dell'inquinamento marino o per intervenire in altro modo riguardo ai rischi che rientrano nel campo di applicazione del presente accordo.

Articolo 9

Scambio d'informazioni e punti di contatto

1. Le autorità di regolamentazione delle Parti elencate all'allegato III decidono le adeguate modalità per scambiarsi informazioni su eventuali problemi normativi relativi ai prodotti oggetto del presente accordo.

2. Ciascuna parte designa almeno un punto di contatto, che può essere rappresentato da un'autorità di regolamentazione figurante all'allegato III, avente il compito di rispondere a tutte le ragionevoli richieste d'informazioni dell'altra Parte e di terzi interessati quali imprese di fabbricazione, consumatori, sindacati, in merito alle procedure, alle norme e ad altre materie che rientrano nell'ambito di applicazione del presente accordo. Le Parti si scambiano e mettono a disposizione del pubblico elenchi di punti di contatto.

3. Per quanto riguarda gli scambi d'informazioni e le notifiche ai sensi del presente accordo ciascuna parte ha il diritto di comunicare nella o nelle sue lingue ufficiali. Se una Parte ritiene necessario tradurre nella o nelle sue lingue ufficiali le informazioni ricevute, essa provvede alla traduzione e ne sostiene i costi.

4. Ciascuna Parte acconsente a mettere a disposizione del pubblico sul World Wide Web gli elenchi dei prodotti per i quali ha rilasciato un certificato di conformità ai sensi delle proprie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative e ad aggiornarli regolarmente.

Articolo 10

Modifiche delle regolamentazioni

1. Nell'introdurre nuove regolamentazioni tecniche attinenti al presente accordo, le Parti si basano sugli strumenti internazionali esistenti, a meno che ritengano che lo strumento sia inefficace o inappropriato per raggiungere i propri obiettivi normativi.

2. Ciascuna Parte notifica all'altra le modifiche delle regolamentazioni tecniche relative alle materie disciplinate dal presente accordo almeno 90 giorni prima della loro entrata in vigore. Qualora ragioni di sicurezza, sanitarie o di

protezione dell'ambiente richiedano interventi più urgenti, una Parte li notifica all'altra Parte appena possibile.

3. Le Parti e le loro autorità di regolamentazione si tengono reciprocamente informate e si consultano, nella misura consentita dalle rispettive legislazioni e regolamentazioni:

(a) sulle proposte di modifica di norme tecniche esistenti o d'introduzione di nuove norme tecniche nelle loro disposizioni legislative, regolamentari e amministrative menzionate nelle disposizioni figuranti agli allegati I e II o a queste collegate;

(b) sul tempestivo recepimento di nuovi strumenti internazionali o di modifiche di strumenti esistenti nelle proprie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative;

(c) sul rinnovo dei certificati di conformità esistenti e validi quando devono essere rinnovati ai sensi di nuove disposizioni legislative, regolamentari e amministrative o di modifiche di disposizioni in vigore.

Ciascuna Parte dà all'altra la possibilità di esprimersi in merito a tali proposte.

4. Nel caso di modifiche alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di cui agli allegati I e II, il Comitato misto esamina se è stata mantenuta l'equivalenza delle norme tecniche relative ai prodotti elencati all'allegato II.

Se i membri del Comitato misto concordano nel ritenere che l'equivalenza sia assicurata, il prodotto continua a figurare nell'elenco dell'allegato II.

Se i membri del Comitato misto concordano nel non ritenere che l'equivalenza non sia assicurata, i riferimenti ai prodotti e alle relative norme tecniche per i quali l'equivalenza non è assicurata, sono esclusi dall'elenco dell'allegato II. Il Comitato misto adotta una decisione di aggiornamento dell'allegato II, per tener conto di queste modifiche. In caso di annullamento del riconoscimento reciproco, le Parti non sono più vincolate dagli obblighi di cui all'articolo 3 del presente accordo per quanto riguarda il prodotto specifico. Tuttavia, la Parte importatrice continua a riconoscere i certificati di conformità già rilasciati per i prodotti che sono stati immessi sul suo mercato prima dell'annullamento del riconoscimento reciproco, salvo decisione contraria di un'autorità di regolamentazione della Parte in questione giustificata da ragioni sanitarie, di sicurezza o ambientali o dal mancato rispetto di altri requisiti previsti nel quadro dell'accordo.

Se le Parti riunite in sede di Comitato misto non raggiungono un accordo sul mantenimento dell'equivalenza delle loro norme tecniche riguardo ad un prodotto figurante all'allegato II, il riconoscimento reciproco è sospeso in relazione a tale prodotto, conformemente all'articolo 15.

5. Le Parti mettono a disposizione sul World Wide Web una versione aggiornata dell'allegato II.

Articolo 11

Cooperazione in campo normativo

1. Le Parti convengono di cooperare in seno all'IMO e ad altre organizzazioni internazionali pertinenti, quali l'Organizzazione internazionale per la normalizzazione (ISO), la Commissione internazionale elettrotecnica (IEC) e l'Unione internazionale delle telecomunicazioni (ITU), in vista di stabilire e perfezionare le norme internazionali di miglioramento della sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento marino.

2. Le Parti esaminano in che misura possono eseguire in comune lavori tecnici, scambiarsi dati e informazioni, cooperare in campo scientifico e tecnico e in altri settori in vista di migliorare la qualità e il livello delle loro norme tecniche applicabili all'equipaggiamento marittimo e d'impiegare in modo efficiente le risorse destinate all'ulteriore sviluppo delle norme.

3. Per quanto riguarda i prodotti che all'entrata in vigore del presente accordo non figurano all'allegato II o per i quali l'equivalenza delle norme tecniche è stata annullata o sospesa, le Parti s'impegnano ad esaminare le rispettive norme tecniche in vista d'introdurre, nella misura del possibile, il riconoscimento reciproco. Esse stabiliscono un programma di lavoro e un calendario per l'allineamento delle loro norme tecniche e per l'avvio di appropriate attività di normalizzazione internazionale. Le Parti si adoperano per allineare, nella misura del possibile, le loro norme tecniche in base agli strumenti internazionali esistenti, al fine di conseguire l'obiettivo della loro legislazione nazionale di incrementare la sicurezza marittima e migliorare la prevenzione dell'inquinamento marino.

4. Se le Parti giungono alla conclusione che l'equivalenza può essere introdotta per un prodotto e per le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative ad esso connesse, il Comitato misto adotta una decisione per modificare di conseguenza l'allegato II.

Articolo 12

Cooperazione in materia di valutazione della conformità

1. Le Parti e i loro organismi responsabili delle questioni di valutazione della conformità si consultano, all'occorrenza, per assicurare il mantenimento della fiducia nelle procedure e negli organismi di valutazione della conformità. In questo quadro si possono, ad esempio, confrontare metodi di verifica e controllo delle competenze e abilità tecniche degli organismi di valutazione della conformità e, previo accordo delle due Parti, organizzare la partecipazione congiunta a verifiche/ispezioni riguardanti attività di valutazione della conformità o ad altre forme di apprezzamento degli organismi di valutazione della conformità.

2. Le Parti incoraggiano i rispettivi organismi di valutazione della conformità a partecipare alle attività di coordinamento e cooperazione da esse organizzate, separatamente o in comune.

Capitolo 5 Misure di sorveglianza e di salvaguardia

Articolo 13

Sorveglianza degli organismi di valutazione della conformità

1. Le Parti garantiscono che i rispettivi organismi di valutazione della conformità siano e restino in grado di valutare correttamente la conformità dei prodotti o dei processi in base alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti. A tal fine le Parti esercitano o, a seconda dei casi, fanno in modo che venga esercitata una sorveglianza permanente sui rispettivi organismi di valutazione della conformità e/o laboratori riconosciuti tramite periodiche verifiche o valutazioni.

2. Nel caso una Parte abbia motivi obiettivi per contestare la competenza tecnica di un organismo di valutazione della conformità dell'altra Parte, ne informa l'altra Parte. Tale contestazione è avanzata solo se obiettivamente e adeguatamente giustificata. L'altra Parte reagisce tempestivamente adducendo elementi per respingere la contestazione o correggendo le deficienze che hanno dato origine alla contestazione. Se necessario la questione è discussa in sede di Comitato misto. Qualora non si raggiunga un accordo sulla competenza dell'organismo di valutazione della conformità oggetto di contestazione, la Parte contestatrice può rifiutare di accordare il suo marchio o la sua numerazione a tale organismo e di riconoscere i certificati di conformità da questo rilasciati.

Articolo 14

Sorveglianza del mercato

1. Nessuna disposizione del presente accordo va intesa come un limite alla facoltà di un'autorità di regolamentazione di adottare immediatamente tutte le misure opportune ogniqualvolta essa accerti che un prodotto possa:

(a) benché correttamente installato, manutenuto e usato per i fini previsti, pregiudicare la salute o la sicurezza dell'equipaggio, dei passeggeri o, eventualmente, di altre persone, ovvero influire negativamente sull'ambiente marino;

(b) non essere conforme alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che rientrano nel campo di applicazione dell'accordo;

(c) non soddisfare in altro modo un requisito che rientra nel campo di applicazione dell'accordo.

Tali misure possono comprendere il ritiro del prodotto in questione dal mercato, il divieto di immissione sul mercato, la limitazione della libera circolazione, l'avvio di una procedura di ritiro del prodotto e la prevenzione del ripetersi di tali problemi, anche mediante il blocco delle importazioni. L'autorità di regolamentazione che adotta tali misure ne informa l'altra Parte entro quindici giorni, indicando le proprie motivazioni.

2. Nessun elemento del presente accordo impedisce alle Parti di ritirare dal mercato prodotti che di fatto non siano conformi alle norme tecniche di una Parte.

3. Le Parti convengono che i controlli e le ispezioni alle frontiere, applicabili ai prodotti certificati, etichettati o marchiati come conformi ai requisiti della Parte importatrice specificati nell'allegato I, siano portati a termine il più rapidamente possibile. Le Parti convengono inoltre che le eventuali ispezioni nell'ambito della circolazione interna ai rispettivi territori non devono essere effettuate secondo modalità più sfavorevoli rispetto a quelle applicate ai prodotti simili di produzione nazionale.

Articolo 15

Suspensione del riconoscimento reciproco

1. Nel caso una Parte ritenga che non sia o non possa essere mantenuta l'equivalenza delle norme tecniche relative ad uno o più prodotti di cui all'allegato II, ne informa l'altra Parte indicando le ragioni oggettive di tale circostanza. Qualsiasi contestazione relativa all'equivalenza viene discussa dal Comitato misto. Se quest'ultimo non raggiunge una decisione entro 60 giorni da quando gli è stata deferita la contestazione, l'obbligo del riconoscimento reciproco relativo a tali prodotti è sospeso da una o da entrambe le Parti. La sospensione resta in vigore finché il Comitato misto non ha raggiunto un accordo.

2. Il Comitato misto aggiorna con una decisione l'allegato II, per tener conto della sospensione del riconoscimento reciproco riguardo ai prodotti in questione. Le Parti convengono di cooperare conformemente alle disposizioni dell'articolo 11 per ristabilire l'equivalenza nella misura del possibile.

3. In caso di sospensione del riconoscimento reciproco delle norme tecniche di cui all'allegato II le Parti non sono più vincolate agli obblighi di cui all'articolo 3 del presente accordo per quanto riguarda il prodotto in questione. Tuttavia, la parte importatrice continua a riconoscere i certificati di conformità già rilasciati per i prodotti che sono stati immessi sul suo mercato prima della sospensione del riconoscimento reciproco, salvo decisione contraria di un'autorità di regolamentazione della Parte in questione giustificata da ragioni sanitarie, di sicurezza o ambientali o dal mancato rispetto di altri requisiti previsti nel quadro dell'accordo.

Articolo 16

Sistema di allerta

Le Parti introdurranno un sistema di allerta bidirezionale tra le loro autorità di regolamentazione, per tenersi reciprocamente informate dei prodotti che non sono conformi alle norme tecniche applicabili o possono rappresentare un rischio imminente per la salute, la sicurezza o l'ambiente.

Capitolo 6 Disposizioni aggiuntive

Articolo 17

Riservatezza

1. Ciascuna delle Parti concorda di preservare, nella misura richiesta dalla rispettiva legislazione, la riservatezza delle informazioni scambiate nel quadro del presente accordo. In particolare, nessuna Parte rende pubbliche, né permette che un organismo di valutazione della conformità renda pubbliche, le informazioni scambiate ai sensi del presente accordo che costituiscono segreti commerciali, dati commerciali o finanziari riservati o informazioni relative a un'indagine in corso.

2. Quando scambiano informazioni con l'altra Parte o con un organismo di valutazione della conformità dell'altra Parte, una Parte o un organismo di valutazione della conformità possono specificare la parte di tali informazioni che non desiderano sia divulgata.

3. Ciascuna Parte prende tutte le precauzioni ragionevolmente necessarie per impedire la divulgazione non autorizzata delle informazioni scambiate ai sensi del presente accordo.

Articolo 18

Onorari

Ciascuna Parte si sforza di assicurare che le spese imputate per i servizi connessi alla materia del presente accordo siano proporzionate ai servizi resi. Per le procedure di valutazione della conformità contemplate dal presente accordo, ciascuna Parte si assicura di non addebitare alcuna spesa per servizi di valutazione della conformità resi dall'altra Parte.

Articolo 19

Applicazione territoriale

1. Il presente accordo si applica, da un lato, ai territori in cui si applica il trattato che istituisce la Comunità europea, alle condizioni ivi specificate, e, dall'altro, al territorio degli Stati Uniti.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, il presente accordo si applica alle navi autorizzate a battere la bandiera di una delle Parti o di uno Stato membro delle Parti che si trovano in viaggio internazionale.

Articolo 20

Accordi con altri paesi

1. Fatta eccezione per i casi in cui vi sia un accordo scritto tra le Parti, gli obblighi contenuti negli accordi di reciproco riconoscimento conclusi dall'una o dall'altra Parte con una parte non firmataria del presente accordo (una terza parte) non hanno effetto né vigore in relazione all'altra Parte in termini di accettazione dei risultati delle procedure di valutazione della conformità effettuate nella terza parte.

2. Per agevolare il commercio di equipaggiamenti marittimi con altri paesi, la CE e gli USA s'impegnano a esaminare la possibilità di concludere un accordo multilaterale con altri paesi interessati nei settori oggetto del presente accordo.

Capitolo 7 Disposizioni finali

Articolo 21

Entrata in vigore, modifiche e rescissione

1. Il presente Accordo entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data in cui le Parti si sono scambiate le lettere con le quali confermano di aver espletato le rispettive procedure per la sua entrata in vigore.

2. Il presente accordo può essere modificato come precisato all'articolo 7 o dalle Parti.

3. Ciascuna delle Parti può denunciare il presente accordo dando all'altra Parte un preavviso scritto di sei mesi.

4. Dopo la rescissione dell'accordo, le Parti continuano ad accettare i certificati di conformità rilasciati dagli organismi di valutazione della conformità ai sensi del presente accordo prima della rescissione, salvo decisione contraria di un'autorità di regolamentazione della Parte in questione giustificata da ragioni sanitarie, di sicurezza o ambientali o dal mancato rispetto di altri requisiti previsti nel quadro dell'accordo.

Articolo 22

Disposizioni finali

1. Il presente accordo non modifica i diritti e gli obblighi delle Parti derivanti da qualsiasi altro accordo internazionale.

2. Le parti rivedono periodicamente il funzionamento del presente accordo e per la prima volta entro due anni dalla sua entrata in vigore.

3. Il presente accordo è redatto in duplice esemplare, in lingua danese, finnica, francese, greca, inglese, italiana, neerlandese, portoghese, spagnola, svedese e tedesca, ciascun testo facente ugualmente fede. In caso di divergenze di interpretazione, si considera determinante il testo inglese.

Fatto a ……., il ……. giorno di……

Per la Comunità europea

Per gli Stati Uniti d'America

Allegato I

Disposizioni legislative, regolamentari e amministrative

– **Disposizioni legislative, regolamentari e amministrative della CE:**

Direttiva modificata 96/98/EC del Consiglio de 20 dicembre 1996 relativa all'equipaggiamento marittimo.

Le Parti riconoscono che la "Guida all'attuazione delle direttive fondate sul nuovo approccio e sull'approccio globale" fornisce orientamenti utili per l'attuazione in particolare delle procedure di valutazione della conformità che rientrano nel campo di applicazione di questa direttiva.

– **Disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli USA:**

46 U.S.C. 3306

46 CFR parti da 159 a 165

Allegato II

Prodotti oggetto di riconoscimento reciproco

Mezzi di salvataggio

Identificazione del prodotto	**Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili** [4]	**Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata**	**Norme tecniche USA**
Segnali fumogeni ad attivazione automatica per salvagenti (pirotecnica) Nota: Data di scadenza non superiore a 48 mesi dal mese di fabbricazione.	Codice LSA, sezioni 1.2 e 2.1.3; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, paragrafi 4.1-4.5 e 4.8, e parte 2, sezione 4; IMO MSC Circ.980, sezione 3.3.	A.1/1.3	Orientamenti per l'approvazione dei dispositivi pirotecnici "SOLAS", ottobre 1998
Razzi a paracadute (pirotecnica) Nota: Data di scadenza non superiore a 48 mesi dal mese di fabbricazione.	Codice LSA, sezioni 1.2 e 3.1; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, paragrafi 4.1-4.6, e parte 2, sezione 4; IMO MSC Circ.980, sezione 3.1.	A.1/1.8	Orientamenti per l'approvazione dei dispositivi pirotecnici "SOLAS", ottobre 1998
Razzi manuali (pirotecnica) Nota: Data di scadenza non superiore a 48 mesi dal mese di fabbricazione.	Codice LSA, sezioni 1.2 e 3.2; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, paragrafi 4.1-4.5 e 4.7, e parte 2, sezione 4; IMO MSC Circ.980, sezione 3.2.	A.1/1.9	Orientamenti per l'approvazione dei dispositivi pirotecnici "SOLAS", ottobre 1998
Segnali fumogeni galleggianti (pirotecnica) Nota: Data di scadenza non superiore a 48 mesi dal mese di fabbricazione.	Codice LSA, sezioni 1.2 e 3.3; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, paragrafi 4.1-4.5 e 4.8, e parte 2, sezione 4; IMO MSC Circ.980, sezione 3.3.	A.1/1.10	Orientamenti per l'approvazione dei dispositivi pirotecnici "SOLAS", ottobre 1998

[4] Il "Codice LSA" si riferisce al codice internazionale per i dispositivi di salvataggio adottato il 4 giugno 1996 (Risoluzione IMO MSC.48(66)). La "Raccomandazione in materia di prova" si riferisce alla raccomandazione IMO relativa alla prova dei dispositivi di salvataggio adottata il 6 novembre 1991 (Risoluzione IMO A.689(17)) modificata l'11 dicembre 1998 (Risoluzione IMO MSC.81(70).

Identificazione del prodotto	**Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili** [4]	**Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata**	**Norme tecniche USA**
Apparecchi lanciasagole (pirotecnica) Nota: Data di scadenza non superiore a 48 mesi dal mese di fabbricazione.	Codice LSA, sezioni 1.2 e 7.1; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, sezione 9, e parte 2, sezione 4; IMO MSC Circ.980, sezione 7.1.	A.1/1.11	Orientamenti per l'approvazione dei dispositivi pirotecnici "SOLAS", ottobre 1998
Zattere di salvataggio rigide Nota: Il pacchetto d'emergenza non è coperto dall'accordo	Codice LSA, sezioni 1.2, 4.1 e 4.3; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, paragrafi 5.1-5.16 e 5.20; IMO MSC Circ.811; IMO MSC Circ.980, sezione 4.2; IMO MSC Circ.1006 o altro standard appropriato per lo scafo o il rivestimento ignifugo.	A.1/1.13	Zattere di salvataggio rigide – Guardia costiera (G-MSE-4) Lista di controllo per le operazioni di verifica, 27 luglio 1998
Zattere di salvataggio autoraddrizzanti Nota: Il pacchetto d'emergenza non è coperto dall'accordo	Codice LSA, sezioni 1.2, 4.1 e 4.3; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, paragrafi 5.1-5.16 e 5.18-5.21; IMO MSC Circ.809; IMO MSC Circ.811; IMO MSC Circ.980, sezione 4.2; IMO MSC Circ.1006 o altro standard appropriato per lo scafo o il rivestimento ignifugo.	A.1/1.14	Zattere di salvataggio rigide – Guardia costiera (G-MSE-4) Lista di controllo per le operazioni di verifica, 27 luglio 1998
Zattere di salvataggio rigide reversibili con copertura Nota: Il pacchetto d'emergenza non è coperto dall'accordo	Codice LSA, sezioni 1.2, 4.1 e 4.3; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, paragrafi 5.1-5.16, 5.18 e 5.21; IMO MSC Circ.809; IMO MSC Circ.811; IMO MSC Circ.980, sezione 4.2; IMO MSC Circ.1006 o altro standard appropriato per lo scafo o il rivestimento ignifugo.	A.1/1.15	Zattere di salvataggio rigide – Guardia costiera (G-MSE-4) Lista di controllo per le operazioni di verifica, 27 luglio 1998
Sistemazioni per il galleggiamento libero delle zattere di salvataggio (dispositivi a distacco idrostatico)	Codice LSA, sezioni 1.2 e 4.1.6.3; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, sezione 11; IMO MSC Circ.980, sezione 4.3.1;	A.1/1.16	46 CFR 160.062

Identificazione del prodotto	**Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili** [4]	**Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata**	**Norme tecniche USA**
Meccanismo di distacco per a. imbarcazioni di salvataggio, battelli di emergenza e b. zattere di salvataggio messe a mare da uno o più paranchi Limitatamente al gancio di distacco automatico per zattere di salvataggio ammainabili mediante gru	Codice LSA, sezioni 1.2 e 6.1.5; Raccomandazione in materia di prova, parte 1, sezione 8.2, e parte 2, paragrafi 6.2.1 - 6.2.4; IMO MSC Circ.980, sezione 6.1.3.	A.1/1.26	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Sistemi di evacuazione in mare	Codice LSA, sezioni 1.2 e 6.2; Raccomandazione relativa alla prova, parte 1, sezione 12, IMO MSC Circ.980, sezione 6.2.	A.1/127	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)

Protezione antincendio

Identificazione del prodotto	Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili *	Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata	Norme tecniche USA
Sottofondo di copertura del ponte di coperta	Codice FTP allegato 1, parti 2 & 6, e allegato 2; Risoluzione IMO A.687(17); MSC/Circ. 916; MSC/Circ. 1004.	A.1/3.1	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Materiale non combustibile usato in divisioni di classe A e B, integrità al fuoco, compresi: paratie (senza finestre) ponti porte taglia fuoco (con finestre non superiori a 645 cm^2) soffittature e rivestimenti	SOLAS II-2/3.2; II-2/3.4; Codice FTP allegato 1, parte 3, e allegato 2; Risoluzione IMO A.754 (18); MSC/Circ.916; MSC/Circ.1004; MSC/Circ.1005.	A.1/3.11	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Materiale non combustibile	SOLAS II-2/3.33; Codice FTP allegato 1, parte 1, e allegato 2.	A.1/3.13	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Porte taglia fuoco Limitatamente alle porte taglia fuoco senza finestre o con finestre non superiori a 645 cm^2 in ciascun battente. Approvazione limitata alla grandezza massima delle porte sottoposta a prova. Le porte devono essere utilizzate con un'intelaiatura provata contro il fuoco.	SOLAS II-2/9.4.1.1.2, II-2/9.4.1.2.1, e II-2/9.4.2; Codice FTP allegato 1, parte 3; Risoluzione IMO A.754 (18); MSC/Circ. 916; MSC/Circ. 1004.	A.1/3.16	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)

Identificazione del prodotto	**Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili ***	**Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata**	**Norme tecniche USA**
Sistemi di comando delle porte tagliafuoco	SOLAS II-2/9.4.1.1.4; 1994 Codice HSC 7.9.3.3; 2000 Codice HSC 7.9.3.3; Codice FTP allegato 1, parte 4.	A.1/3.17	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Materiali di superficie e rivestimenti di pavimenti con limitata attitudine alla propagazione della fiamma Limitatamente alle superfici esposte di soffittature, pareti e pavimenti. Non si applica a tubi, rivestimenti di tubi o cavi.	SOLAS II-2/3.29; 1994 Codice HSC 7.4.3.4.1 e 7.4.3.6; 2000 Codice HSC 7.4.3.4.1 e 7.4.3.6; Codice FTP, allegato 1, parti 2 & 5, e allegato 2; Risoluzione IMO A.653 (16); ISO 1716 (1973); MSC/Circ. 916, MSC/Circ. 1004 e MSC/Circ. 1008.	A.1/3.18	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Tendaggi, tendine e altri articoli tessili sospesi	SOLAS II-2/3.40.3; Codice FTP allegato 1, parte 7.	A.1/3.19	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Tappezzerie dei mobili	Codice FTP allegato 1, parte 8; Risoluzione IMO A.652 (16).	A.1/3.20	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Componenti per letti	Codice FTP allegato 1, parte 9; Risoluzione IMO A.688 (17).	A.1/3.21	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Sbarramenti antincendio	SOLAS II-2/9.4.1.1.8, e II-2/9.7.3.1.2; Codice FTP allegato 1, parte 3; Risoluzione IMO A.754 (18); MSC/Circ. 916.	A.1/3.22	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)
Cavi elettrici, tubi, circuiti, condotte ecc. che attraversano divisioni di classe 'A'	SOLAS II-2/9.3.1; Codice FTP allegato 1, parte 3; Risoluzione IMO A.754 (18); MSC/Circ. 916, e MSC/Circ. 1004.	A.1/3.26	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)

Identificazione del prodotto	**Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili ***	**Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata**	**Norme tecniche USA**
Tubi di materiale diverso da acciaio e rame che attraversano divisioni di classe 'B'	SOLAS II-2/9.3.2.1; Codice FTP allegato 1, parte 3; Risoluzione IMO A.754 (18); MSC/Circ. 916, e MSC/Circ. 1004.	A.1/3.27	(Nessuna norma supplementare oltre agli strumenti internazionali)

Apparecchiature per la navigazione

Identificazione del prodotto	Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili *	Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata	Norme tecniche USA
Bussola magnetica	SOLAS V/19.2.1.1; Risoluzione IMO A.382 (X),; Risoluzione IMO A.694 (17); ISO 449 (1997), ISO 694 (2000), ISO 1069 (1973), ISO 2269 (1992), IEC 60945 (1996).	A.1/4.1	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.101.
Sistemi di controllo della rotta a trasmissione magnetica (TMHD)	Risoluzione IMO MSC 86 (70) allegato 2; Risoluzione IMO A.694 (17); ISO 11606 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.2	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.102.
Bussola giroscopica	Risoluzione IMO A.424 (XI); Risoluzione IMO A.694 (17); ISO 8728 (1997), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.3	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.103.
Ecometro	Risoluzione IMO A.224 (VII) modificata dalla risoluzione IMO MSC74 (69) allegato 4, e risoluzione IMO A.694 (17); ISO 9875 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.6	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.107.
Apparecchiature di misurazione della velocità e della distanza (SDME)	1994 Codice HSC 13.3.2; 2000 Codice HSC 13.3.2; Risoluzione IMO A.824 (19) modificata Risoluzione IMO MSC 96(72); Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 60945 (1996), IEC 61023 (1999), IEC 61162.	A.1/4.7	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.105.
Indicatore della velocità di accostata	Risoluzione IMO A.694 (17); Risoluzione IMO A.526 (13); IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.9	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.106.

Identificazione del prodotto	**Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili ***	**Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata**	**Norme tecniche USA**
Apparecchiatura Loran-C	Risoluzione IMO A.694 (17); Risoluzione IMO A.818 (19); IEC 61075 (1991), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.11	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.135.
Apparecchiatura Chakya	Risoluzione IMO A.694 (17); Risoluzione IMO A.818 (19); IEC 61075 (1991), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.12	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.136.
Apparecchiatura GPS	Risoluzione IMO A.819 (19), Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 60945 (1996), IEC 61108-1 (1994), IEC 61162.	A.1/4.14	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.130.
Apparecchiatura GLONASS	Risoluzione IMO MSC 53 (66); Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 61108-2 (1998), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.15	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.131.
Sistema di controllo della rotta HCS	SOLAS V/24.1; Risoluzione IMO A.342 (IX); modificata dalla risoluzione IMO MSC 64 (67) allegato 3; Risoluzione IMO A.694 (17); ISO 11674 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.16	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.110.
Ausilio automatico per tracciamenti radar (ARPA) (L'apparecchiatura radar utilizzata con ARPA deve avere certificazioni UE e USA distinte.)	Risoluzione IMO A.823 (19); Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 60872-1 (1998), IEC 61162.	A.1/4.34	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.120.

Identificazione del prodotto	**Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili ***	**Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata**	**Norme tecniche USA**
Apparecchiatura radar con sistema di puntamento automatico (ATA) (L'apparecchiatura radar utilizzata con ATA deve avere certificazioni UE e USA distinte.)	Risoluzione IMO MSC 64(67), allegato 4, appendice 1; Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 60872-2 (1999), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.35	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.111.
Apparecchiatura radar con dispositivo di tracciamento elettronico (EPA) (L'apparecchiatura radar utilizzata con EPA deve avere certificazioni UE e USA distinte.)	Risoluzione IMO MSC 64(67), allegato 4, appendice 2; Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 60872-3 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.36	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.121.
Sistema a ponte integrato	Risoluzione IMO MSC.64 (67) allegato 1; Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 61209 (1999), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.28	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.140.
Registratore dei dati di viaggio (VDR)	Risoluzione IMO A.861(20); Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 61996 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.29	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.150.
Bussola giroscopica per imbarcazioni ad alta velocità	Risoluzione IMO A.821 (19); Risoluzione IMO A.694 (17); ISO 16328 (2001), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.31	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.203.

Identificazione del prodotto	**Norme di costruzione, prestazione e prova degli strumenti internazionali applicabili ***	**Norme tecniche CE, numero del prodotto indicato all'allegato A.1 della direttiva 96/98/EC, versione modificata**	**Norme tecniche USA**
Apparecchiatura per il sistema universale di identificazione automatica (AIS)	Risoluzione IMO MSC.74 (69) allegato 3; Risoluzione IMO A.694 (17); ITU R. M. 1371-1 (10/00) IEC 61993-2 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 61162	A.1/4.32	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.155. NOTA: Inoltre, il radiotrasmettitore deve essere autorizzato dalla Commissione federale USA per le comunicazioni
Sistema di controllo della rotta	Risoluzione IMO MSC.74 (69) allegato 2; Risoluzione IMO A.694 (17); IEC 62065 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 61162.	A.1/4.33	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.112.
Riflettore radar	Risoluzione IMO A.384 (X); IEC 60945 (1996), ISO 8729 (1997).	A.1/4.39	Circolare d'ispezione della navigazione e delle imbarcazioni NVIC 8-01, allegato (4), 2/165.160.

Allegato III

Autorità di regolamentazione

– **Comunità europea**

Belgio	Ministère des Communications et de l'Infrastructure Administration des Affaires maritimes et de la Navigation Rue d'Arlon 104 1040 Bruxelles Ministerie voor Verkeer en Infrastructuur Bestuur voor Maritime zaken en Scheepvaart Aarlenstraat 104 1040 Brussel
Danimarca	Søfartsstyrelsen Vermundsgade 38 C 2100 København Ø
Germania	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) Invalidenstraße 44 10115 Berlin
Grecia	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Γρ.Λαμπράκη 150 185 18 Πειραιας Ελλάς Ministero della Marina mercantile 150, via Gr. Lampraki 185 18 Pireo
Spagna	Ministerio De Fomento Dirección General de la Marina Mercante. C/ Ruíz de Alarcón 1 ES-28071 Madrid
Francia	Le Ministère de l'Equipement, du Transport et du Logement Direction des affaires maritimes et des gens de mers 3, place de Fontenoy F-75700 Paris
Irlanda	Maritime Safety Division Department of the Marine e Natural Resources Leeson Lane Dublin 2

Italia	Ministerio delle Infrastructure e dei Trasporti Unità di Gestione del trasporto maritimo Via dell'arte, 16 00144 - Roma
Lussemburgo	Commissariat aux Affaires Maritimes 26 place de la Gare L-1616 Luxembourg
Paesi Bassi	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) Directie Transportveiligheid Nieuwe Uitleg 1, Postbus 20904 NL-2500 EX Den Haag
Austria	Bundesaministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schiffahrtsbehörde Abteilung II/20 Radetzkystrasse 2 A-1030 Wien
Portogallo	Ministerio do Equipamento Social Palacio Penafiel rua S. Mamede ao Caldas 21 1149-050 Lisboa
Finlandia	Liikenne- ja viestintäministeriö / kommunikationsministeriet PO Box 235 FIN-00131 Helsinki
Svezia	Sjöfartsverket S-601 78 Norrköping
Regno Unito	Maritime e Coastguard Agency Spring Place 105 Commercial Road Southampton SO15 1EG
Commissione delle Comunità europee	Direzione generale Energia e trasporti Unità sicurezza marittima 200, rue de la Loi B-1049 Brussels

– **Stati Uniti d'America**

United States Coast Guard
Office of Design e Engineering Standards (G-MSE)
2100 Second Street S.W.
Washington DC 20593

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Settore politico: Relazioni commerciali esterne, compreso l'accesso ai mercati dei paesi terzi

Attività: Procedure di valutazione della conformità e accettazione dei prodotti industriali

DENOMINAZIONE DELL'AZIONE: ACCORDO TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E GLI STATI UNITI D'AMERICA SUL RICONOSCIMENTO RECIPROCO DEI CERTIFICATI DI CONFORMITÀ PER L'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO

1. LINEA(E) + TITOLO(I) DI BILANCIO

B7-8500 e A-7010

2. DATI GLOBALI IN CIFRE

2.1. Dotazione totale per l'azione (Parte B): 615 950 €

2.2. Periodo di applicazione:

Per l'accordo proposto è prevista una validità illimitata.

2.3. Stima globale pluriennale delle spese:

(a) Scadenzario stanziamenti d'impegno/stanziamenti di pagamento (intervento finanziario) *(cfr. punto 6.1.1)*

€

	anno 2003	2004	2005	2006	2007	Totale	
Impegni	156700	106700	95850	95850	95850	550950	
Pagamenti	156700	106700	95850	95850	95850	550950	

(b) Assistenza tecnica e amministrativa e spese di sostegno *(cfr. punto 6.1.2)*

Impegni	40000	10000	5000	5000	5000	65000	
Pagamenti	40000	10000	5000	5000	5000	65000	
Totale parziale a+b							
Impegni	196700	116700	100850	100850	100850	615950	
Pagamenti	196700	116700	100850	100850	100850	615950	

(c) Incidenza finanziaria globale delle risorse umane e delle altre spese amministrative (*cfr. punti 7.2 e 7.3)*

Impegni/ pagamenti	167140	169950	167380	167380	164700		
TOTALE a+b+c							
Impegni	363840	286650	268230	268230	265550	1452500	
Pagamenti	363840	286650	268230	268230	265550	1452500	

2.4. Compatibilità con la programmazione finanziaria e con le prospettive finanziarie

La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria vigente.

2.5. Incidenza finanziaria sulle entrate:[5]

La proposta non comporta alcun tipo di entrata.

3. CARATTERISTICHE DI BILANCIO

Natura della spesa		**Nuova**	**Partecip. EFTA**	**Partecipazione paesi candidati**	**Rubrica prospettive finanziarie**
Non obbl.	Diss.	NO	NO	NO	**N. 4**

4. BASE GIURIDICA

Articoli 133 e 300 del trattato

Piano d'azione per il partenariato economico transatlantico, approvato dal Consiglio il 9 novembre 1998 e mandato negoziale da esso derivante.

Proposta di decisione del Consiglio per la conclusione di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo.

[5] Per maggiori dettagli, cfr. la nota esplicativa a parte.

5. DESCRIZIONE E GIUSTIFICAZIONE

5.1 Necessità di un intervento comunitario[6]

5.1.1. Obiettivi perseguiti

Obiettivo generale. La DG Trade ha il compito di realizzare la politica commerciale dell'Unione europea in conformità dell'obiettivo sancito all'articolo 131 del trattato, che è di "contribuire, secondo l'interesse comune, allo sviluppo armonico del commercio mondiale, alla graduale soppressione delle restrizioni agli scambi internazionali ed alla riduzione delle barriere doganali". La politica commerciale comune si fonda su principi uniformi, in particolare per quanto riguarda le modificazioni tariffarie, la conclusione di accordi tariffari e commerciali, l'uniformazione delle misure di liberalizzazione, la politica di esportazione e le misure di difesa commerciale come quelle da adottarsi in casi di dumping e di sovvenzioni (articolo 133, paragrafo 1 del trattato).

Obiettivi specifici. Gli obiettivi della politica commerciale esterna della Comunità nel campo della normazione e della valutazione della conformità possono essere sintetizzati come segue (in base alla comunicazione della Commissione sulla politica commerciale esterna della Comunità in materia di norme e di valutazione della conformità[7]). In primo luogo, ridurre gli ostacoli tecnici al commercio sui mercati esteri e prevenire l'emergere di nuovi ostacoli; in secondo luogo, incoraggiare i partner commerciali dell'UE ad adottare standard e approcci normativi basati su o compatibili con le prassi internazionali o europee. Questi obiettivi sono stati perseguiti finora con una strategia a quattro livelli. Uno di questi livelli è la negoziazione di accordi di riconoscimento reciproco.

I produttori europei devono ottenere l'approvazione dell'USCG per i loro prodotti quando li esportano negli Stati Uniti, il che comporta costi aggiuntivi e ritardi per poter accedere al mercato USA. L'accordo sul riconoscimento reciproco ha quindi due obiettivi: 1) agevolazione degli scambi UE-USA di equipaggiamento marittimo e 2) promozione della cooperazione normativa e dell'efficacia delle regolamentazioni. Essi dovrebbero essere raggiunti assicurando il riconoscimento dei certificati di conformità rilasciati dagli organismi di valutazione della conformità delle Parti e istituendo un quadro per la cooperazione normativa.

5.1.2. Misure adottate in relazione alla valutazione ex ante

La nuova agenda transatlantica (NTA) adottata nel 1995 fornisce un quadro per il partenariato e la cooperazione UE-USA in un'ampia gamma di attività riconducibili a quattro grandi capitoli: promuovere la pace e la stabilità, la democrazia e lo sviluppo in tutto il mondo; prepararsi ad affrontare i mutamenti globali; contribuire all'espansione del commercio mondiale e promuovere relazioni commerciali più strette; gettare ponti attraverso l'Atlantico. Il partenariato economico transatlantico (TEP), lanciato nel 1998, è un'estensione della NTA e il piano d'azione ad esso connesso prevede la soppressione degli ostacoli agli scambi ancora sussistenti, nel quadro della cooperazione bilaterale UE-USA. Tale piano d'azione è stato approvato il 9 novembre 1998 dal Consiglio, che allo stesso tempo ha conferito alla

---

6 Per maggiori dettagli, cfr. la nota esplicativa a parte.

7 COM(96)564 def.

Commissione il mandato per negoziare accordi di riconoscimento reciproco con gli USA.

In vista dell'attuazione del piano d'azione TEP, l'UE e gli USA, in collaborazione con le rispettive parti interessate, hanno identificato un certo numero di progetti potenziali, uno dei quali verteva su un eventuale accordo di riconoscimento reciproco relativo all'equipaggiamento marittimo. Sulla base di una prima valutazione delle norme tecniche UE e USA effettuata dall'USCG (la relazione è stata resa pubblica e sarà disponibile sul sito Internet della DG Commercio), si è ritenuto che l'avvio di negoziati su un accordo di riconoscimento reciproco basato sull'equivalenza delle norme tecniche UE e USA relative all'equipaggiamento marittimo fosse al tempo stesso vantaggioso e fattibile. I negoziati sono iniziati nel settembre 1999, previa consultazione del comitato dell'articolo 133 del Consiglio.

5.2. Azioni previste e modalità per un intervento finanziario

– Beneficiari

I beneficiari sono le imprese di fabbricazione, esportazione e importazione, gli organismi di valutazione della conformità, le associazioni di categoria, le camere di commercio e le istituzioni pubbliche dell'Unione europea, nonché i passeggeri, i costruttori navali e i proprietari delle navi, che trarranno vantaggio dal riconoscimento reciproco dei certificati di conformità o hanno interesse alla sua realizzazione. Per maggiori dettagli, cfr. la scheda di valutazione dell'impatto allegata alla presente proposta.

– Obiettivi specifici previsti

Sulla base degli obiettivi specifici definiti al punto 5.1.1, gli obiettivi specifici dell'accordo di riconoscimento reciproco sono i seguenti:

- effettuazione di un'unica prova e di un'unica certificazione da parte degli operatori economici;

- riduzione dei costi e degli oneri (amministrativi, dovuti all'incertezza e ai tempi delle procedure ecc.), in particolare per le piccole e medie imprese, connessi ai requisiti di valutazione della conformità;

- accesso agevolato dei prodotti UE al mercato USA;

- maggiore cooperazione normativa e migliore coordinamento nella fissazione delle norme internazionali per l'equipaggiamento marittimo; più grande allineamento delle norme UE e USA alle norme internazionali;

- maggiore sensibilizzazione alle pratiche normative migliori;

- riduzione dei costi causati dall'approvazione dei prodotti USA;

- maggiore efficienza della sorveglianza del mercato e delle misure di esecuzione.

– Misure concrete da adottare per realizzare l'azione

Nel quadro delle linee di bilancio i servizi della Commissione intraprenderanno principalmente le seguenti azioni generali:

- Azioni legate alla gestione dell'accordo e al mantenimento del necessario grado di fiducia, ad esempio partecipazione alle riunioni del Comitato misto e partecipazione a progetti di cooperazione normativa.

- Azioni connesse alla gestione e all'aggiornamento dell'allegato II dell'accordo, nel quale figurano i prodotti contemplati dall'accordo, ad esempio analisi dell'equivalenza tra le norme tecniche dell'UE e degli USA e cooperazione tecnica.

- Stabilimento di punti di contatto per lo scambio d'informazioni; istituzione e gestione di un sistema di allerta bidirezionale, come previsto agli articoli 9 e 16 dell'accordo.

Più specificamente, occorrerà realizzare le seguenti iniziative di attuazione:

A. Partecipazione alle riunioni del Comitato misto e alle riunioni di coordinamento

Le riunioni necessarie saranno per lo più quelle del Comitato misto istituito a norma dell'articolo 7 dell'accordo. Per quanto riguarda la loro frequenza, si prevede che essa sarà più elevata nel primo o nei primi due anni di applicazione dell'accordo, quando potrà essere necessario convocare fino a 3 riunioni l'anno. In seguito il Comitato si riunirà periodicamente (1-2 volte l'anno), anche se la frequenza dipenderà sempre dal modo in cui evolveranno i programmi normativi delle Parti. Devono essere previste anche riunioni di esperti tecnici, di nuovo soprattutto nella fase iniziale dell'accordo. A tutte queste riunioni parteciperanno funzionari della Commissione e, dato che esse saranno spesso di carattere tecnico, esperti delle autorità degli Stati membri e degli organismi notificati o altri esperti appropriati. Le riunioni del Comitato misto avranno luogo in alternanza a Bruxelles e a Washington DC, USA. Il rimborso delle spese di viaggio degli esperti che assistono i servizi della Commissione nelle riunioni sarà limitato alle spese di viaggio e di soggiorno.

B. Analisi delle norme tecniche

L'elemento cruciale dell'obbligo di riconoscimento reciproco sancito dall'accordo è la determinazione dell'equivalenza tra le norme tecniche dell'UE e quelle degli USA. Esse dovranno con il tempo essere modificate per tener conto dei sviluppi in seno all'IMO, nuove tecnologie, nuovi rischi ecc. Per i prodotti contemplati fin dall'inizio dall'accordo si dovrà procedere ad un'analisi per stabilire se le norme tecniche comunitarie o statunitensi applicabili, siano esse nuove o modifiche di norme esistenti, continuino ad essere equivalenti. Per i prodotti non ancora contemplati dall'accordo sarà necessario eseguire un'analisi tecnica delle norme tecniche per stabilire se possano essere inclusi nel campo di applicazione dell'accordo. In base alle esperienze precedenti i contratti di analisi dell'equivalenza dovrebbero comportare una spesa media dell'ordine di 20 000-40 000 €. Si prevede una media di 2 analisi l'anno.

C. Diffusione d'informazioni prescritta dall'accordo

Si tratta, da un lato, della diffusione d'informazioni prevista dall'accordo e, dall'altro, della diffusione d'informazioni sull'accordo e della sua promozione presso l'industria e gli organismi di valutazione della conformità. Per quanto riguarda il primo aspetto, l'articolo 6, paragrafo 4, l'articolo 9, paragrafo 4 e l'articolo 10, paragrafo 5 dell'accordo prescrivono

all'UE e agli USA di pubblicizzare talune informazioni sul World Wide Web. Le informazioni previste dall'articolo 6, paragrafo 4 sono già fornite nel quadro della direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo. Le altre attività d'informazione riguardano la familiarizzazione con l'accordo e la sua promozione presso l'industria e gli organismi di valutazione della conformità e assumeranno per lo più la forma di pubblicazioni e organizzazione di workshop e conferenze.

D. Sistema di allerta bidirezionale

Ai sensi dell'articolo 16 dell'accordo le Parti istituiscono un sistema di allerta bidirezionale tra le rispettive autorità di regolamentazione, per informarsi a vicenda dei prodotti che si sono rivelati non conformi alle norme tecniche applicabili o che possono rappresentare un pericolo imminente per la salute, la sicurezza o l'ambiente. Il funzionamento pratico di un tale sistema dovrà essere convenuto con gli USA dopo l'entrata in vigore dell'accordo. Si può ad ogni modo ipotizzare che un tale sistema si basi sugli scambi di messaggi elettronici. Potrà essere necessario contrattare esperti per la sua messa a punto, compresi gli indispensabili dispositivi di sicurezza, e la sua manutenzione.

- Risultati immediati dell'azione

Dopo l'entrata in vigore dell'accordo, i produttori europei potranno ridurre i loro costi relativi alla valutazione della conformità per l'accesso al mercato degli Stati Uniti.

- Il contributo di questi risultati ai risultati previsti in termini di risposta alle esigenze o di soluzione dei problemi

I risultati sopra descritti soddisfano direttamente l'obiettivo dell'accordo, ossia l'agevolazione degli scambi.

5.3 Modalità di esecuzione

Ai sensi dell'articolo 133 del trattato, la Comunità ha competenza esclusiva per la politica commerciale e il presente accordo è stato negoziato in conformità del mandato del Consiglio dei ministri e previa consultazione del comitato dell'articolo 133. In base alla proposta, la Commissione sarà responsabile dell'attuazione e della gestione dell'accordo.

Per dare agli operatori economici la certezza giuridica che i loro certificati di conformità saranno accettati dall'altra Parte è necessario un accordo vincolante. Altre forme di accordo, come il memorandum d'intesa, non avrebbero offerto tale garanzia.

Il metodo di gestione (Comitato misto) è stato stabilito nell'accordo e costituisce la base minima necessaria al buon funzionamento dell'accordo.

La natura dell'accordo richiede una stretta cooperazione normativa tra l'UE e gli USA, sia al livello bilaterale che nell'ambito delle varie organizzazioni internazionali, soprattutto dell'IMO. Tale cooperazione avrà tuttavia l'effetto secondario di migliorare la conoscenza e mettere in comune l'esperienza e le pratiche migliori relative a diversi approcci normativi. Ad esempio, gli USA hanno già ipotizzato di utilizzare di una parte della direttiva sull'equipaggiamento marittimo come base per le loro nuove norme in questo campo.

6. INCIDENZA FINANZIARIA

6.1. Incidenza finanziaria totale sulla parte B (per tutto il periodo di programmazione)

(Il metodo di calcolo degli importi totali indicati nella tabella seguente dev'essere illustrato dalla ripartizione della tabella 6.2.)

6.1.1. Intervento finanziario

Impegni (in €)

Ripartizione	anno 2003	2004	2005	2006	2007	Totale	
Partecipazione alle riunioni	21700	21700	10850	10850	10850	75950	
Lavoro di analisi	120000	80000	80000	80000	80000	440000	
Sistema di allerta bidirezionale	15000	5000	5000	5000	5000	35000	
TOTALE	156700	106700	95850	95850	95850	550950	

6.1.2. Assistenza tecnica e amministrativa, spese di sostegno e spese di tipo informatico (stanziamenti d'impegno)

	anno 2003	2004	2005	2006	2007	Totale	
1) Assistenza tecnica e amministrativa							
a) Uffici di assistenza tecnica							
b) Assistenza tecnica e amministrativa di altro tipo: - intra muros: - extra muros: *di cui per la realizzazione e manutenzione dei sistemi informatici di gestione*							
Totale parziale 1							
2) Spese di sostegno							
a) Studi							
b) Riunioni di esperti							
c) Informazione e pubblicazioni	40000	10000	5000	5000	5000	65000	
Totale parziale 2							
TOTALE	40000	10000	5000	5000	5000	65000	

6.2. Calcolo delle spese per ciascuna delle misure previste nella parte B (per l'intero periodo di programmazione)[8]

((Qualora vi sia più di un'azione, è opportuno fornire dettagli sufficienti circa le misure specifiche da adottare per ognuna, al fine di consentire la stima di entità e costi dei risultati)

Impegni (in €)

Ripartizione	Tipo di risultati (progetti, file)	Numero di risultati (totale per gli anni 2003-2007)	Costo unitario medio	Costo totale (totale per gli anni 1…n)
	1	2	3	4=(2X3)
Azione 1: Partecipazione di esperti esterni alle riunioni				
- *riunioni a Bruxelles*	Riunione	7[a]	2050[b]	14350
- *riunioni negli USA*	Riunione	7 [a]	8800 [b]	61600
Azione 2: Lavoro di analisi	Relazione	11	40000	440000
Azione 3: Informazione	Pubblicazioni	5	13000	65000
Azione 4: Sistema di allerta bidirezionale	Sistema di messaggeria elettronica (EMS)	1	15000	15000
- *realizzazione del sistema*		4	5000	20000
- *manutenzione del sistema*				
COSTO TOTALE				615950

Note: a) due riunioni nei primi due anni e in seguito una riunione all'anno; b) spese di viaggio e di soggiorno per 3 esperti.

7. INCIDENZA SUL PERSONALE E SULLE SPESE AMMINISTRATIVE

Le risorse umane e amministrative necessarie saranno messe a disposizione grazie allo stanziamento accordato alla DG responsabile nel quadro della procedure per gli stanziamenti annuali.

7.1 Incidenza sulle risorse umane

Tipi di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione su risorse esistenti e/o supplementari		Totale	Descrizione delle mansioni inerenti all'azione
		Numero di posti permanenti	Numero di posti temporanei		
Funzionari o agenti temporanei	A	1		1	*Se necessario, è possibile allegare una descrizione più dettagliata delle mansioni*
	B				
	C	0,5		0,5	
Altre risorse umane					
Totale		1,5		1,5	

Il fabbisogno di risorse umane e amministrative è coperto con lo stanziamento concesso dalla DG preposta alla gestione nel quadro della procedura di allocazione annuale.

8 Per maggiori dettagli, cfr. la nota esplicativa a parte.

7.2 Incidenza finanziaria globale delle risorse umane

Tipo di risorse umane	Importo (in €)	Metodo di calcolo *
Funzionari Agenti temporanei	162000	1,5 funzionari/agenti (108000 € annui per ciascun funzionario/agente)
Altre risorse umane (specificare la linea di bilancio)		
Totale	162000	

Gli importi corrispondono alle spese totali dell'azione per 12 mesi.

7.3 Altre spese amministrative imputabili all'azione

Linea di bilancio (numero e titolo)	Importo (in €)	Metodo di calcolo
Assegnazione globale (Titolo A7) A0701 – Personale per le missioni - riunioni del Comitato misto	18900	Riunione di 2 giorni a Washington DC: viaggio: 2400 €, diaria: 2 x 150 €, 7 riunioni per il periodo 2003-2007
- altre riunioni	7650	Riunione di 1 giorno a Washington DC: viaggio: 2400 €, diaria: 150 €, 3 riunioni per il periodo 2003-2007
Totale	26550	

Gli importi corrispondono alle spese totali dell'azione per il periodo 2003-2007.

8. CONTROLLO E VALUTAZIONE

8.1. Sistema di controllo

Il controllo e la valutazione dell'accordo saranno intesi principalmente a verificare la validità ed efficacia dei risultati previsti (in che misura i risultati dell'accordo hanno contribuito alla realizzazione degli obiettivi specifici e generali; ovvero risultati ottenuti rispetto agli obiettivi). Saranno però affrontate anche questioni quali la pertinenza dell'accordo (in che misura gli obiettivi dell'accordo sono pertinenti rispetto all'evoluzione dei bisogni dei beneficiari) e la sua utilità (confronto tra l'impatto dell'accordo e i bisogni dei beneficiari).

Come indicatore delle risorse utilizzate fungeranno i giorni-persona impiegati dai funzionari della Commissione nel trattamento delle questioni attinenti all'attuazione dell'accordo.

L'efficacia dell'accordo (ovvero i risultati ottenuti rispetto agli obiettivi) può essere misurata in relazione sia all'obiettivo dell'agevolazione degli scambi che all'obiettivo della cooperazione normativa.

Per quanto riguarda l'agevolazione degli scambi e i risultati sperati descritti ai punti 5.1.1 e 5.2, possono essere utilizzati i seguenti indicatori:

- Effettuazione di un'unica prova e di un'unica certificazione. Numero di certificati rilasciati a imprese in conformità dell'accordo, che può essere confrontato con il numero di certificati rilasciati a norma dei regimi nazionali prima dell'entrata in vigore dell'accordo.

- Riduzione dei costi. Risparmi (in EUR) dovuti alla non ripetizione delle prove e delle certificazioni, stimati come il prodotto dei costi medi di prova e certificazione e del numero di certificati rilasciati in conformità dell'accordo. La valutazione di questo fattore presenta certe difficoltà a causa del gran numero di prodotti per i quali sono impiegate varie tecnologie che incidono sui costi di prova e certificazione. Lo studio di casi potrebbe però dare qualche indicazione.

- Aumento delle esportazioni comunitarie. Esame dei dati commerciali precedenti e successivi all'entrata in vigore dell'accordo. L'uso di questo indicatore sarà difficile a causa, da un lato, dell'incidenza di altre variabili (ad esempio, tassi di cambio, trend economici generali) e, dall'altro, della mancanza di dati commerciali ufficiali per tutti i tipi di equipaggiamento marittimo. Anche questo indicatore potrebbe essere incluso nello studio di casi ai fini della valutazione.

Per quanto riguarda la cooperazione normativa e i risultati sperati descritti ai punti 5.1.1 e 5.2, possono essere utilizzati i seguenti indicatori:

- Cooperazione normativa. Numero di norme tecniche specifiche dell'UE e degli USA che possono essere stabilite come equivalenti o, in alternativa, l'evoluzione del numero di prodotti elencati all'allegato II dell'accordo.

- Efficienza nell'esecuzione. Numero di allerte comunicate attraverso il sistema di allerta bidirezionale, che potrebbe essere confrontato con l'eventuale misura di esecuzione adottata.

Potrebbe essere affrontata anche la questione dell'efficienza (quanto economicamente i mezzi impiegati sono stati trasformati in risultati), ma è notevolmente difficile valutare i costi. Inoltre, i costi legati alla negoziazione dell'accordo (ad esempio, giorni-persona prestati dal personale della Commissione, consultazioni con gli Stati membri e l'industria, attività di analisi date in appalto, riunioni con i rappresentanti statunitensi ecc.) potrebbero essere considerati "non recuperabili", poiché sarebbero stati sostenuti comunque, indipendentemente dalla conclusione dell'accordo. Ai fini dell'efficienza sarebbe più utile valutare la gestione dell'accordo. Si potrebbero valutare le azioni condotte, le procedure applicate e le misure adottate all'interno della Comunità e in relazione agli USA o con gli USA per garantire il buon funzionamento dell'accordo (cfr. anche in appresso).

8.2. Modalità e periodicità della valutazione prevista

Ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2 il funzionamento dell'accordo è controllato periodicamente e per la prima volta entro 2 anni dalla sua entrata in vigore. Questa valutazione dev'essere effettuata congiuntamente dalle Parti e gli elementi da valutare devono essere stabiliti in comune. A questo proposito la Commissione potrebbe prevedere di proporre di esaminare i seguenti elementi: progressi compiuti nella determinazione dell'equivalenza (ampliamento dell'allegato II dell'accordo), funzionamento dell'articolo 10 relativo alle modifiche delle regolamentazioni, funzionamento del sistema di allerta bidirezionale, cooperazione tra gli organismi di valutazione della conformità e valutazione della possibilità di concludere un accordo multilaterale con altri paesi (articolo 20, paragrafo 2 dell'accordo).

Si può benissimo ipotizzare di effettuare un controllo del funzionamento dell'accordo ogni due anni, ma questa frequenza dovrebbe essere concordata con gli USA.

Una delle funzioni del Comitato misto è di valutare costantemente il funzionamento dell'accordo. Nei servizi della Commissione e in cooperazione con gli Stati membri nel comitato dell'articolo 133 il controllo e la valutazione saranno effettuati in base al documento di lavoro del personale della Commissione "Principi fondamentali e vademecum per la gestione degli accordi sul riconoscimento reciproco della valutazione della conformità".

Sarebbe utile procedere alla valutazione dell'efficacia dell'accordo nel senso suindicato in occasione del riesame dell'accordo effettuato dalle Parti. Anch'essa potrebbe aver luogo ogni due anni. Invece la valutazione della pertinenza e dell'utilità dell'accordo dovrebbe di preferenza essere eseguita quattro anni dopo la sua entrata in vigore, quando sarà stata acquisita un'esperienza sufficiente.

Per quanto riguarda le attività specifiche, in particolare quelle che richiedono risorse finanziarie, la DG TRADE esige per tutti i pagamenti una valutazione del progetto

9. DISPOSIZIONI ANTIFRODE

Metodi di controllo specifici (presentazione di relazioni intermedie, schede finanziarie, dichiarazioni di spesa, pagamenti a rate ecc.) saranno inclusi in tutti i contratti conclusi tra la Commissione e gli appaltatori/beneficiari.

Le attività di analisi, preparazione di pubblicazioni, organizzazione di conferenze, quando non saranno svolte dalla Commissione stessa, saranno eseguite previa aggiudicazione di contratti secondo procedure di appalto conformi ai regolamenti finanziari della Commissione. In questi contratti si chiederà agli appaltatori di presentare relazioni intermedie indicanti i progressi compiuti e i fondi utilizzati nonché una relazione conclusiva che sarà approvata dai servizi della Commissione prima dell'esecuzione del pagamento finale. Per talune attività, quali i workshop d'informazione e le conferenze diretti agli operatori economici, possono essere concessi aiuti non rimborsabili dopo un invito a presentare proposte conformemente al "Vademecum sulla gestione delle sovvenzioni" della Commissione. Eventualmente, si potrà prevedere anche che gli appaltatori/beneficiari presentino conti finanziari certificati dai loro revisori contabili.

Il rimborso delle spese di viaggio degli esperti che assisteranno la Commissione nell'attuazione dell'accordo sarà effettuato in base ad inviti che stabiliscono le condizioni del rimborso e su presentazione di una fattura corredata delle ricevute originali. Di norma il personale della Commissione sarà presente a tali riunioni; in caso contrario si controllerà in loco, in stretta cooperazione con le delegazioni della Commissione, che il lavoro sia eseguito come previsto.

La DG Trade dispone di un sistema di controlli interni effettuati da revisori contabili interni. Tali controlli intervengono ai vari stadi dell'iter di un contratto: nella concezione, nella definizione, nell'esecuzione e nella liquidazione. Inoltre, le nuove disposizioni di gestione finanziaria descrivono e attribuiscono chiaramente le responsabilità per tutti i tipi di operazioni finanziarie.

Sono inoltre affidate a consulenti esterni le valutazioni di contratti e la gestione di linee di bilancio.

SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON SPECIALE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Proposta per una decisione del Consiglio relativa alla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

LA PROPOSTA

1. Fattori che, tenuto conto del principio di sussidiarietà, rendono necessaria una legislazione comunitaria in questo campo e finalità di tale legislazione.

   Ai sensi dell'articolo 133 del trattato CE la Comunità ha competenza esclusiva sulla politica commerciale. La legislazione è necessaria per concludere l'accordo con gli USA sul riconoscimento reciproco dei certificati per l'equipaggiamento marittimo. L'accordo è stato negoziato e siglato dalla Commissione in conformità del mandato negoziale conferitole dal Consiglio il 9 novembre 1998.

LE RIPERCUSSIONI SULLE IMPRESE

2. Ripercussioni della proposta

   – su settori economici diversi,

   – su imprese di dimensioni diverse (quota delle piccole e medie imprese),

   – eventualmente su particolari regioni della Comunità caratterizzate dalla presenza di tali imprese.

   I settori commerciali, i fabbricanti (esportatori e importatori) e gli organismi di valutazione della conformità interessati sono quelli che hanno a che fare con i dispositivi di salvataggio in mare, con l'equipaggiamento di protezione antincendio usato a bordo delle navi, con la prevenzione dell'inquinamento marino e con le apparecchiature radio e di navigazione marittima. La seguente tabella 1 fornisce un quadro d'insieme dell'industria delle forniture marittime negli Stati membri. Si stima che il 20% circa di queste attività riguardino i prodotti contemplati dall'accordo.

I dati della tabella 1 rivelano che le imprese di forniture marittime dell'UE sono piccole, poiché contano in media 27 dipendenti (con variazioni tra uno Stato membro e l'altro tra 5 e 46 dipendenti per impresa), e orientate verso l'esportazione, poiché in media il 46% della loro produzione è diretta ai mercati di esportazione (con variazioni tra Stati membri tra il 10% e l'80%).

Tabella 1: Industria delle forniture marittime dell'UE (1999)

	Produzione di equipaggiamento marittimo (Mio EUR)	Mercato interno (Mio ERO)	Mercato estero (Mio ERO)	Numero di dipendenti	Numero d'imprese (stima.)
Austria	14	3	11	203	13
Belgio	108	85	23	1 039	23
Danimarca	1 003	605	398	13 098	381
Finlandia	869	574	296	9 622	516
Francia	1 606	978	629	18 875	675
Germania	5 217	2 248	2 969	58 739	1 269
Grecia	502	440	62	10 350	381
Italia	1 966	1 238	728	23 035	960
Irlanda	16	13	3	223	21
Lussemburgo	10	2	8	33	6
Paesi Bassi	1 960	1 093	867	25 636	836
Portogallo	87	79	9	2 319	504
Spagna	1 315	1 047	268	19 198	1 665
Svezia	721	316	406	7 318	233
Regno Unito	3 837	1 608	2 230	47 374	1 382
UE	**19 231**	**10 329**	**8 907**	**237 062**	**8 865**

Fonte: Competitività e benchmarking nel campo dell'equipaggiamento marittimo, studio eseguito per la Commissione europea, DG Enterprise (ETD/98/502029).

3. Adempimenti richiesti alle imprese per ottemperare alla proposta

Va sottolineato che lo sfruttamento da parte delle imprese delle possibilità offerte dall'accordo è volontario. Le entità - imprese di fabbricazione, importatori e organismi di valutazione della conformità - che desiderano sfruttare tali possibilità dovranno conoscere l'accordo. la Commissione intende informare e sensibilizzare gli interessati sull'accordo attraverso pubblicazioni (quali le guide pratiche), workshop e conferenze.

I fabbricanti stanno già adottando le misure necessarie a trarre vantaggio dall'accordo, dal momento che devono conformarsi alla direttiva comunitaria 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo per poter commercializzare i loro prodotti nell'UE. L'accordo avrà per conseguenza, per i prodotto in esso contemplati, che tali misure consentiranno ai fabbricanti di accedere direttamente al mercato statunitense senza procedere ad una concezione, prova e certificazione ulteriori.

4. Probabili effetti economici della proposta

Essendo basato sull'accertamento dell'equivalenza tra le norme tecniche dell'UE e degli USA per l'equipaggiamento marittimo, l'accordo permetterà ai fabbricanti europei di far provare e certificare i loro prodotti nell'UE secondo i requisiti comunitari per immetterli sul mercato USA. Verranno così ridotti i costi direttamente connessi alla prova e alla certificazione di un prodotto, che non dovranno più essere ripetute per commercializzare tale prodotto legalmente sul territorio dell'altra Parte.

Poiché un fabbricante europeo potrà avvalersi di un organismo di valutazione della conformità dell'UE (invece che degli USA, come sarebbe il caso in assenza dell'accordo), i costi, gli oneri e l'incertezza connessi al ricorso ad un organismo estero verranno a cadere. Inoltre, esso è confrontato ad un quadro normativo e a norme e standard tecnici già noti ai produttori europei.

È prevedibile che gli organismi di valutazione della conformità dell'UE (gli organismi notificati ai sensi della direttiva sull'equipaggiamento marittimo) subiscano una diminuzione di attività, dal momento che gli esportatori statunitensi non dovranno più ricorrere ai loro servizi per dimostrare che i loro prodotti sono conformi alla direttiva 96/98/CE. Tuttavia, l'accordo può procurare loro nuovi incarichi da parte dei fabbricanti europei, che potevano prima essere scoraggiati dall'esportare negli USA a causa dei costi e degli oneri legati alla valutazione della conformità e alla familiarizzazione con un sistema normativo estraneo.

Per la mancanza di dati verificabili è difficile valutare chiaramente l'accordo sotto il profilo economico. Le indicazioni fornite dall'industria mostrano che i costi delle prove e della certificazione per l'equipaggiamento marittimo non sono trascurabili. L'accordo può contribuire a ridurli e gioverà quindi non solo ai fabbricanti di equipaggiamento marittimo, ma anche ai costruttori navali.

Si prevede pertanto che l'accordo avrà un effetto globalmente positivo sulle esportazioni, sull'occupazione, sugli investimenti e sulla competitività delle imprese comunitarie.

5. Eventuale presenza nella proposta di provvedimenti miranti a tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (condizioni più favorevoli o diverse, ecc.)

L'accordo non contiene provvedimenti specifici per tener conto della particolare situazione delle piccole e medie imprese, ma per sua natura e per il fatto che ridurrà i costi di certificazione, che sono uguali per tutte le imprese, come pure l'incertezza, l'accordo gioverà potenzialmente alle PMI in misura maggiore che alle grandi imprese.

CONSULTAZIONE

6. Elenco delle organizzazioni consultate in merito alla proposta e descrizione per sommi capi dei principali pareri espressi

I servizi della Commissione hanno consultato in varie occasioni le associazioni di categoria europee interessate: ILAMA, EMEC, ISSETA CIRM/EURONAV e ICOMIA, che hanno espresso il proprio sostegno all'accordo. Sono state informate anche le organizzazioni sindacali (ETUC) e dei consumatori (ANEC). Inoltre, i servizi della Commissione hanno organizzato, nel maggio 2000, un workshop con l'obiettivo d'informare tutte le parti interessate e discutere con loro le questioni sollevate dall'accordo di riconoscimento reciproco (Mutual Recognition Agreement - MRA) nel campo dell'equipaggiamento marittimo. Il workshop ha riunito 43 partecipanti di 10 Stati membri, della Norvegia e degli USA, che rappresentavano interessi molto vari (autorità pubbliche, fabbricanti, consumatori, organismi di

valutazione della conformità). La discussione ha portato alle seguenti conclusioni principali.

- La promozione di un elevato livello di sicurezza in mare e la prevenzione dell'inquinamento marino dovrebbero essere i principi ispiratori di un accordo di riconoscimento reciproco sull'equipaggiamento marittimo.

- Le discussioni e gli accordi relativi alle norme e agli standard internazionali in materia di equipaggiamento marittimo legato alla sicurezza in mare e alla prevenzione dell'inquinamento marino dovrebbero, rispettivamente, svolgersi e essere conclusi in seno all'IMO, all'ISO, alla CEI e all'ITU.

- Sono emerse differenze, dovute a vari motivi, ad esempio a carenze negli standard IMO, tra i requisiti UE e USA in materia di equipaggiamento marittimo, benché le regolamentazioni di entrambe le Parti si basino sugli attuali strumenti internazionali dell'IMO. È necessario pertanto stabilire innanzitutto l'equivalenza tra i requisiti dell'UE e degli USA per realizzare la prevista concezione MRA+.

- Lo studio comparato dell'USCG sulle legislazioni europea e statunitense relative alla valutazione della conformità dell'equipaggiamento marittimo e lo studio di verifica che i servizi della Commissione hanno affidato a Bureau Veritas rappresentano una solida base sulla quale continuare i lavori per un MRA basato sull'equivalenza.

- L'industria ha manifestato un chiaro interesse per la concezione di un MRA basato sull'equivalenza (MRA+), ma vede un vantaggio molto minore nell'approccio "classico" di un accordo di riconoscimento reciproco.

- Benché un accordo di riconoscimento reciproco sia in primo luogo uno strumento di agevolazione degli scambi, esso fungerà anche da forte incentivo per la cooperazione normativa e per l'armonizzazione internazionale.

Il dialogo transatlantico dei consumatori (TACD) è un forum che riunisce organizzazioni di consumatori UE e USA. Esso elabora e formula raccomandazioni comuni di politica dei consumatori dirette al governo USA e all'Unione europea per promuovere gli interessi dei consumatori nell'ambito delle decisioni politiche adottate dall'UE e dagli USA. Il TACD si è espresso piuttosto criticamente nei confronti degli accordi di riconoscimento reciproco e del concetto di equivalenza delle norme tecniche. Le principali obiezioni sollevate dal TACD sono dovute al fatto che tali accordi, come pure l'equivalenza, potrebbero determinare: 1) trasferimenti del potere normativo ad entità estere che possono operare secondo regole diverse in materia di conflitto d'interessi, trasparenza e responsabilità; 2) la privatizzazione di funzioni pubbliche; 3) la perdita del controllo normativo nazionale; 4) una riduzione della partecipazione pubblica al processo decisionale relativo alla regolamentazione; 5) maggiori opportunità per l'industria di disattendere le norme; 6) la riduzione dei livelli di sicurezza e di protezione della salute e dell'ambiente. La Commissione non può, per i motivi esposti nella relazione sulla presente proposta, condividere le conclusioni del TACD.