COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.12.2013
COM(2013) 916 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'applicazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'applicazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

La direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera[1] è stata adottata nel 2009 nell'ambito di un pacchetto di misure noto come il "terzo pacchetto sulla sicurezza marittima", volto a migliorare la competitività del settore, garantendo benefici ai soli operatori che rispettano la sicurezza marittima e esercitando una maggiore pressione sugli armatori le cui navi non soddisfano le norme.

La direttiva persegue un duplice obiettivo:

(a) da un lato, assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera, specificatamente rendendo vincolante nella legislazione dell'UE il sistema di audit dello Stato bandiera dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e introducendo una certificazione dei sistemi di gestione operativa delle autorità marittime nazionali;

(b) dall'altro, migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro, in particolare garantendo che nessuna di esse figuri nella lista nera o in quella grigia del protocollo d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo.

Gli obblighi introdotti da questa direttiva per gli Stati membri in quanto Stati di bandiera sono presentati nella sezione 4 della presente relazione, assieme alle osservazioni della Commissione.

Gli Stati membri hanno altresì formulato una dichiarazione congiunta, in cui hanno dato il proprio accordo a essere vincolati dalle convenzioni internazionali che prevedono obblighi a carico degli Stati di bandiera e ad applicare il codice dell'IMO riguardante l'attuazione dei relativi strumenti obbligatori, il cui fine è garantire che le autorità nazionali siano dotate delle risorse e dei poteri necessari per assolvere gli obblighi internazionali in quanto Stati di bandiera.

2. RECEPIMENTO

Dieci Stati membri[2] hanno recepito la direttiva nei tempi previsti, ossia entro il 17 giugno 2011 (1° luglio 2013 per la Croazia), undici entro la fine del 2011, mentre gli altri hanno oltrepassato il termine di recepimento di oltre sei mesi. La maggior parte degli Stati membri ha quindi recepito la direttiva entro il termine stabilito o poco oltre.

---

1 GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

2 BE, DE, DK, ES, FI, HR, MT, NL, RO, SE

3. BASE PER LA RELAZIONE

Ai sensi dell'articolo 9 della direttiva, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva di cui trattasi, con una valutazione dei risultati degli Stati membri in quanto Stati di bandiera.

Le informazioni ricevute da 25 Stati membri dell'UE[3] contribuiscono alla presente relazione.

4. SITUAZIONE ATTUALE E OSSERVAZIONI DELLA COMMISSIONE

4.1. Applicazione degli articoli 4 e 6 per quanto concerne la trasparenza relativa al trasferimento di una nave battente bandiera di uno Stati membro

A norma dell'articolo 4, gli Stati membri sono tenuti a garantire che le navi battenti la loro bandiera ottemperino alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. Tale articolo prevede altresì che vengano effettuati controlli di sicurezza di base al momento del trasferimento di una nave presso un altro Stato di bandiera e che si forniscano tempestivamente allo Stato di bandiera richiedente i dettagli riguardanti le anomalie irrisolte e ogni altra pertinente informazione connessa alla sicurezza della nave trasferita. Tra i considerando, il sesto fa riferimento a procedure analoghe sul trasferimento delle navi, raccomandate dall'IMO nella circolare MSC/Circ. 1140/MEPC/Circ. 424 del 20 dicembre 2004 sul trasferimento delle navi fra Stati. L'obiettivo perseguito è migliorare la trasparenza dei rapporti fra gli Stati di bandiera, a tutto vantaggio della sicurezza marittima.

Per quanto concerne le navi battenti bandiera di uno Stato membro, l'articolo 6 precisa una serie minima di informazioni che devono essere prontamente accessibili, tra cui:

- gli estremi di riconoscimento della nave;
- le date delle visite di controllo;
- l'identificazione degli organismi riconosciuti coinvolti nella certificazione e nella classificazione della nave;
- l'identificazione dell'autorità competente che ha ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e le date delle ispezioni;
- il risultato di tali ispezioni;
- informazioni sui sinistri marittimi.

Inoltre, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, quando un altro Stato di bandiera richiede informazioni su una nave che ha in precedenza battuto bandiera di uno Stato membro, quest'ultimo fornisce tempestivamente allo Stato di bandiera richiedente i dettagli riguardanti anomalie irrisolte e ogni altra pertinente informazione connessa alla sicurezza. L'articolo 6, lettera g), prevede inoltre che gli Stati membri conservino per dodici mesi i dati delle navi che hanno battuto la loro bandiera.

La maggior parte degli Stati membri ha reso pubblicamente accessibili le informazioni di cui all'articolo 6. Anche l'Ungheria, che non dispone più di navi mercantili marittime in attività battenti la sua bandiera, ha confermato che le

[3] BE, BG, CY, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LUX, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SL, SK, UK

informazioni relative alle navi che hanno in precedenza battuto la sua bandiera sono pubblicamente accessibili. Per dieci Stati membri, le informazioni sono disponibili sui siti Internet delle rispettive amministrazioni e, in alcuni casi (Belgio, Finlandia e Paesi Bassi), laddove la responsabilità è condivisa con un'agenzia o un ispettorato, sono reperibili sui siti Internet di entrambi gli organismi. In effetti, i Paesi Bassi hanno deciso che gli organismi riconosciuti che agiscono per loro conto devono rendere disponibili queste informazioni sui rispettivi siti Internet.

Alcune amministrazioni (Cipro, Portogallo e Svezia) hanno tuttavia messo in discussione la necessità di inserire tali dati sui siti Internet pubblici, ponendo l'accento sul fatto che la direttiva prevede soltanto che siano prontamente accessibili, lasciando agli Stati membri la possibilità di decidere in merito all'ammissibilità di eventuali richieste pubbliche di informazioni.

Valutazione dei risultati degli Stati membri

Per quanto riguarda la disponibilità delle informazioni, nonché il miglioramento della trasparenza dei risultati ottenuti dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro, la situazione è diventata più chiara dalla data di applicabilità della direttiva. Un buon numero di Stati membri ha infatti pubblicato i dati sui siti Internet delle rispettive amministrazioni o ha almeno confermato di poterli rendere pubblicamente accessibili con rapidità. Inoltre, per alcuni Stati membri, pare che questo esercizio sia stato di incoraggiamento per rivalutare la possibilità di mantenere un registro marittimo, il che rappresenta uno sviluppo significativo.

4.2. Articolo 7 (Procedura di audit dello Stato di bandiera)

Con la risoluzione A.946(23), nel dicembre 2004 l'IMO ha approvato la creazione e il successivo sviluppo di un sistema di audit volontario dei suoi Stati membri e, con la risoluzione A.974(24), adottata nel dicembre 2005, ne ha istituito il quadro e le procedure. Obiettivo del sistema è determinare la misura in cui gli Stati membri attuano e impongono il rispetto degli strumenti IMO obbligatori applicabili.

L'audit, effettuato da esperti di alto livello in campo marittimo provenienti dalle amministrazioni competenti di diversi Stati membri dell'IMO, consiste in una valutazione *inter pares*, che include un'ispezione di una settimana presso l'amministrazione interessata. La relazione finale evidenzia eventuali irregolarità o anomalie riscontrate, individua migliori pratiche e ambiti di ulteriore sviluppo e include altresì un piano di azione correttivo concordato con l'amministrazione, volto a colmare le carenze riscontrate.

La direttiva 2009/21/CE prevede che gli Stati membri adottino le misure necessarie affinché le loro amministrazioni siano sottoposte a un audit dell'IMO almeno ogni sette anni e pubblichino i risultati dell'audit in conformità alla pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.

4.2.1. Richieste di un audit volontario dell'IMO

Diversi Stati membri sono stati tra i primi paesi a richiedere un audit dell'IMO e a esserne oggetto nel 2006, nello specifico, Danimarca, Cipro, Spagna e Regno Unito. Il Regno Unito, la Francia e Cipro hanno partecipato allo sviluppo del sistema di audit volontario, essendosi sottoposti a un controllo anteriore. La Danimarca e Cipro sono stati rispettivamente il primo e il secondo Stato membro dell'IMO a essere oggetto di un audit ufficiale.

A parte il Portogallo, tutti gli Stati di bandiera costieri dell'UE sono stati sottoposti a un audit, come confermato da una recente circolare dell'IMO al riguardo[4]. Inoltre, sette Stati membri dell'UE hanno richiesto o intendono richiedere un secondo audit.

4.2.2. Risultato degli audit

Per la maggior parte degli Stati membri l'audit ha evidenziato risultati positivi; nei casi di irregolarità, rilievi e lacune è stata concordata l'adozione di misure correttive. Si è ad esempio rilevata la necessità di elaborare una strategia per il rispetto degli obblighi dell'IMO, di aggiornare la legislazione, gli orientamenti e gli elenchi di controllo nazionali, nonché gli accordi con gli organismi riconosciuti, di ridistribuire risorse umane e di fornire certificazioni sulla formazione. Tali lacune sono state colmate, o stanno per esserlo, grazie a un piano di azione correttivo. Alcuni Stati membri hanno comunicato che gli strumenti necessari per l'attuazione delle misure correttive potrebbero non essere immediatamente disponibili. Ad esempio, il Belgio ha indicato che le misure saranno attuate nella misura in cui ciò rientri tra le competenze dello Stato federale mentre per l'Irlanda, il recepimento nella legislazione nazionale delle convenzioni ancora in sospeso dipende dalle priorità e dalle scadenze legislative.

Gli audit hanno permesso agli Stati membri che ne sono stati oggetto di individuare ambiti di possibile miglioramento nelle loro amministrazioni e di definire soluzioni per colmare le eventuali lacune. In quanto tali, gli audit costituiscono un mezzo per migliorare il livello normativo in seno alle amministrazioni degli Stati membri, di cui non ci si può che rallegrare. Inoltre, essendo *inter pares*, l'audit può rappresentare un'esperienza di apprendimento reciproco nella valutazione dello stesso audit, da cui possono trarre profitto le amministrazioni nazionali.

4.2.3. Pubblicazione dei risultati

Un'ampia maggioranza degli Stati membri pubblica la relazione di audit sul sito Internet della propria amministrazione. Ciò detto, per alcuni Stati membri, l'accesso al documento non è affatto semplice. Per altri (Belgio, Spagna, Francia e Irlanda) l'accesso alla relazione è ristretto, in linea con la discrezionalità conferita agli Stati membri dell'IMO di decidere in che misura rendere pubblicamente accessibile il documento, e nei limiti previsti dalla direttiva riguardo alle norme nazionali in materia di riservatezza.

Valutazione dei risultati degli Stati membri

La Commissione ritiene che l'identificazione di irregolarità o i rilievi costituiscano uno strumento di miglioramento. Le amministrazioni degli Stati membri si trovano quindi in una posizione migliore per adempiere alle loro responsabilità in quanto Stati di bandiera, in particolare in materia di sicurezza marittima e di protezione dell'ambiente. Gli Stati membri hanno utilizzato il piano di azione correttivo redatto in seguito all'audit, al fine di migliorare il loro operato in quanto Stati di bandiera.

Tra gli Stati membri che non sono stati oggetto di un audit dell'IMO il Portogallo è l'unico ad avere un registro ancora attivo. La Commissione è determinata a esortare il paese ad aderire al sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO.

[4] Lettera circolare dell'IMO n. 3372 del 3.5.2013.

4.3. Articolo 8: sistema di gestione della qualità e valutazione interna

A norma dell'articolo 8, paragrafo 1, entro il 17 giugno 2012 ciascuno Stato membro sviluppa, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle attività dell'amministrazione in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili.

La maggior parte delle amministrazioni che ha fornito informazioni al riguardo ha indicato di aver agito come previsto e molte di esse hanno dichiarato di aver ottenuto una certificazione nel 2012. Alcuni Stati membri, quali Grecia, Spagna, Lituania, Lussemburgo, Lettonia e Regno Unito, hanno fatto rilevare che nei loro paesi erano in vigore sistemi di gestione della qualità già prima dell'introduzione dei requisiti di certificazione previsti dalla direttiva. Ad esempio, il Regno Unito disponeva già di certificati per il sistema di gestione della qualità a titolo dell'ISO 9001:1994 e dell'ISO 9001:2001. Altri Stati membri hanno indicato di aver ottenuto specifiche distinzioni, come il Belgio, detentore di un riconoscimento per il governo societario dello Stato di bandiera. Per altri Stati membri il processo ha avuto utili ricadute. La Polonia, ad esempio, ha riferito che gli uffici marittimi di Gydnia e Stettino hanno ottenuto la certificazione nel 2008 e quello di Słupsk nel 2009 e che l'armonizzazione e la certificazione del sistema di gestione della qualità sono state raggiunte in tutti gli uffici nel 2011.

Al contrario, alcuni Stati membri non avevano ancora ottemperato a quest'obbligo. In alcuni casi (Malta, Paesi Bassi e Slovenia), la certificazione è prevista per la fine del 2013 o, nel caso di Cipro, è in sospeso, mentre in altri casi non è neppure prevista a causa della mancanza di personale e di risorse informatiche (Irlanda) o per difficoltà amministrative interne (Portogallo). La Commissione segue con attenzione l'operato degli Stati membri per quanto riguarda la conformità a quest'obbligo. La certificazione esterna di un sistema di gestione della qualità costituisce un altro mezzo per garantire che le amministrazioni degli Stati membri in quanto Stati di bandiera siano in grado non soltanto di fornire servizi di qualità alle loro flotte, ma anche di richiedere e fare rispettare le norme di sicurezza e ambientali più elevate a livello internazionale e dell'UE. Più in concreto, gli Stati membri hanno dichiarato che il rispetto di quest'obbligo permette altresì di razionalizzare la gestione della bandiera, grazie a un migliore impiego delle risorse umane e alla ridistribuzione del personale per l'esecuzione di altri compiti, come ad esempio l'ispezione da parte dello Stato di approdo.

Nel corso del processo legislativo sulla proposta di direttiva relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione, la Commissione ha affermato che l'articolo 8 della direttiva 2009/21/CE, riguardante un sistema di gestione della qualità certificato, dovrebbe applicarsi a tutte le attività operative dello Stato di bandiera, siano esse basate su convenzioni dell'IMO o su altre convenzioni. Pertanto, la Commissione ritiene che l'obbligo di disporre di un sistema di gestione della qualità certificato si applichi alle attività operative relative all'attuazione della convenzione sul lavoro marittimo del 2006. Di conseguenza, ciò dovrebbe riflettersi anche nelle attività di attuazione condotte dagli Stati membri.

Valutazione dei risultati degli Stati membri

Quest'obbligo prevede un ulteriore controllo di qualità indipendente sui sistemi e sulle procedure utilizzate dagli Stati membri nel loro operato in quanto Stati di

bandiera. In questo ambito si sono registrati miglioramenti concreti. Per sei Stati membri, la certificazione esterna ha convalidato i sistemi di gestione della qualità già esistenti. In numerosi Stati membri le certificazioni esterne sono previste a breve, mentre la questione rimane in sospeso in Portogallo e Irlanda, paesi che la Commissione esorterà attivamente a procedere in tal senso. La certificazione esterna del totale delle amministrazioni marittime dell'UE per tutte le convenzioni internazionali pertinenti è pertanto ancora incompleta e la Commissione prenderà le misure necessarie per rettificare la situazione.

4.4. Articolo 8: lista nera e grigia

Conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, gli Stati membri che figurano nella lista nera o che figurano per due anni consecutivi nella lista grigia pubblicata nella relazione annuale più recente del protocollo d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo (MOU di Parigi) presentano alla Commissione una relazione sui loro risultati in quanto Stati di bandiera, che individua e analizza le ragioni principali della mancata conformità che ha condotto ai fermi e delle lacune all'origine dell'iscrizione nelle liste nera o grigia. L'iscrizione di uno Stato membro sulla lista nera o su quella grigia è determinata in base alle statistiche relative alle navi di ciascuno Stato di bandiera per un periodo continuo di tre anni. La relazione sul protocollo d'intesa di Parigi del 2013 fornisce dettagli sulla media dei risultati ottenuti dagli Stati di bandiera nel periodo 2010-2012.

Attualmente, due Stati figurano sulla lista grigia: la Bulgaria e la Slovacchia. I due Stati membri interessati hanno fornito un'analisi delle ragioni della loro continua esclusione dalla lista bianca di paesi del protocollo d'intesa di Parigi. In entrambi i casi, dal 2007 il numero di navi battenti la bandiera dello Stato membro è diminuito significativamente: in Bulgaria è sceso di oltre i 2/3, mentre la Slovacchia ha deciso di non rinnovare a partire dal 1°novembre 2012 i certificati delle imbarcazioni per la navigazione in mare iscritte nel proprio registro.

Nel caso della Bulgaria, nonostante una riduzione della flotta complessiva, le navi immatricolate di recente sono perfino più vecchie di quelle già immatricolate, il che aumenta l'età media della flotta e si riflette sul numero di anomalie, superiore nonostante l'aumento delle ispezioni dello Stato di bandiera per nave. La Bulgaria ha ora messo a punto un elenco di sette misure per far fronte alla situazione.

Gli Stati membri hanno elencato le seguenti migliori pratiche da attuare per figurare sulla lista bianca,:

– le ispezioni degli Stati di bandiera tengono conto dei criteri del protocollo d'intesa di Parigi nei controlli delle navi battenti la loro bandiera;

– le navi non sono immatricolate se nei due anni precedenti sono state sottoposte più di tre volte a un periodo di fermo da parte di uno Stato membro dei protocolli d'intesa di Parigi o di Tokyo oppure dalla guardia costiera degli Stati Uniti;

– le navi sottoposte a fermo devono notificarlo al ministero o all'organismo riconosciuto e sono oggetto di una visita specifica e di ispezioni e audit aggiuntivi;

– gli operatori di imbarcazioni che presentano anomalie devono comunicare alle autorità competenti dette anomalie, nonché le ragioni a mancata conformità;

– ispezioni mirate delle navi che approdano in un porto di uno Stato di cui battono la bandiera;

– le imbarcazioni più piccole sono incoraggiate a sottoporsi a controlli non obbligatori.

In generale, si è registrato un miglioramento significativo delle navi battenti bandiera degli Stati membri dell'UE nel periodo precedente e successivo all'introduzione della direttiva. Negli ultimi quattro anni sulla ***lista grigia*** degli Stati di bandiera del protocollo d'intesa di Parigi, il numero di Stati membri e paesi candidati iscritti è sceso da sei agli attuali due, mentre sulla ***lista nera*** non figura più nessuno Stato membro.

La definizione delle liste nera, grigia e bianca presenta difficoltà nel caso degli Stati con flotte di piccole entità, in quanto è necessario definire un metodo accettabile per la comparazione dei risultati delle flotte. Nel caso di questi Stati, per ragioni statistiche, un solo esito insoddisfacente nel controllo da parte dello Stato di approdo può avere ripercussioni negative eccessive sui risultati dello Stato di bandiera; data la ridotta entità della flotta, il risultato insoddisfacente non può essere compensato da buoni risultati ottenuti da altre navi, essendovene meno da ispezionare. In effetti, il considerando 15 della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo riconosce tali difficoltà. Tuttavia, ad oggi nessuno Stato membro ha individuato un metodo di valutazione dei risultati accettabile per tutti e comparabile per i vari organismi di controllo dello Stato di approdo. Il protocollo d'intesa di Parigi ha istituito una task force (TF31con l'obiettivo di esaminare le questioni relative all'attuazione del nuovo sistema di ispezione per il controllo da parte dello Stato di approdo, attualmente in vigore. In seno all'UE è stato istituito un gruppo parallelo che si occuperà, tra l'altro, anche di questo problema.

Valutazione dei risultati degli Stati membri

Per quanto riguarda l'ultimo periodo (2010-2012)oggetto della relazione del 2013, nessuno dei sette Stati membri o paesi candidati (AT, LV, PL e SK, più BG e RO) che avevano un numero significativo di navi immatricolate che presentavano irregolarità, è ora iscritto nella lista nera e soltanto due figurano ancora su quella grigia. Ciò rappresenta un progresso considerevole e un incoraggiamento per gli Stati membri a garantire la conformità delle navi battenti la loro bandiera. In effetti, sei dei migliori dieci Stati di bandiera presenti nell'ultima lista bianca sono Stati membri dell'UE e tra i migliori 30 Stati figurano 15 Stati membri dell'UE.. La Commissione continuerà a vagliare i progressi dei due Stati membri dell'UE ancora iscritti nella lista grigia.

4.5. Ratifica delle convenzioni internazionali

In una dichiarazione del 9 dicembre 2008 tutti gli Stati membri hanno assunto il fermo impegno a garantire entro il 1° gennaio 2012, il loro consenso a conformarsi in modo vincolante a una serie di convenzioni internazionali, elencate nell'allegato della presente relazione. Gli Stati membri si sono impegnati altresì a esprimere entro il 1° gennaio 2013, il loro consenso a conformarsi in modo vincolante alla convenzione internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti o, nel caso di paesi privi di accesso al mare, ad adottare le misure necessarie per garantire che le navi battenti la loro bandiera siano provviste di un certificato rilasciato da una parte contraente della convenzione.

Con una nota del 29 novembre 2010, trasmessa al Consiglio, la Commissione ha ricordato agli Stati membri l'impegno assunto in precedenza, con particolare riferimento agli Stati che non hanno ancora ratificato determinate convenzioni internazionali ed esortando i ministri a onorare nei tempi previsti gli impegni assunti dagli Stati membri. La situazione relativa alla ratifica delle convenzioni internazionali da parte di ciascuno Stato membro nel 2010 e nel 2013 è presentata rispettivamente nelle tabelle 1 e 2 dell'allegato.

Oltre alle convenzioni che gli Stati membri, nella loro dichiarazione, si erano originariamente impegnati a ratificare, la Commissione ha chiesto informazioni sulla ratifica della convenzione HNS[5] del 1996 e del relativo protocollo del 2010, nonché della convenzione sul lavoro marittimo dell'OIL del 2006, di cui sono stati trasposti elementi nella legislazione dell'UE mediante la direttiva 2009/13/CE[6]. Anche in questo caso, la situazione è presentata nelle tabelle 1 e 2 dell'allegato.

Infine, alcuni Stati membri hanno comunicato informazioni sulla loro posizione individuale rispetto ad altre convenzioni, quali la convenzione di Atene relativa al trasporto via mare di passeggeri e del loro bagaglio del 2002, la convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra del 2001 e la convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente del 2009.

Osservazioni della Commissione

In generale gli Stati membri hanno rispettato gli impegni assunti per quanto riguarda il consenso a essere vincolati alle convenzioni elencate nella loro dichiarazione, a parte due Stati membri privi di accesso al mare che pare non abbiano preso alcuna misura concreta per ratificare i protocolli di talune convezioni (SOLAS, linea di carico) risalenti al 1988. È opportuno osservare che, per quanto riguarda la convenzione di Nairobi sulla rimozione dei relitti del 2007, si contano oggi tre Stati in cui la ratifica è conclusa e dodici in cui il processo è in corso mentre nel 2010 nessuno Stato membro l'aveva ratificata. Analoga situazione si ha nel caso della convenzione HNS del 1996 e del relativo protocollo del 2010, che sono stati ratificati da 4 Stati membri, mentre 12 si accingono a farlo. Le ratifiche e i preparativi per la ratifica rappresentano uno sviluppo incoraggiante. D'altro canto gli Stati membri dovrebbero riconoscere che le scadenze che si erano impegnati a rispettare nel 2009 sono ormai passate e raddoppiare le misure in tal senso. La Commissione fa presente di aver presentato una proposta di meccanismo per incentivare gli Stati membri ad agire in questo senso all'atto dell'ultima revisione della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo che però non è stata accolta dal legislatore.

14 Stati membri hanno già proceduto alla ratifica della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e si prevede che tutti i restanti Stati membri lo facciano a breve. Le disposizioni sui sistemi di gestione della qualità applicabili a tutte le attività operative dello Stato di bandiera si applicano altresì a convenzioni non dell'IMO, come ad esempio la convenzione sul lavoro marittimo (MLC), la cui ratifica da parte

[5] Convenzione internazionale sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose.

[6] Direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE.

degli Stati membri acquisisce quindi un'importanza ancor maggiore. Inoltre, per garantire che la direttiva 2009/13/CE recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 sia attuata correttamente, verrà adottata a breve una direttiva relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione, per garantire che le navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE rispettino le parti della convenzione attuate dalla direttiva 2009/13/CE.

La Commissione intende svolgere un ruolo più attivo a livello internazionale, in seno alle pertinenti organizzazioni marittime che gestiscono tali convenzioni.

5. VALUTAZIONE GENERALE DEI RISULTATI DEGLI STATI MEMBRI IN QUANTO STATI DI BANDIERA

L'obbligo previsto dalla direttiva riguardante la pronta accessibilità delle informazioni e la trasparenza dei dati sui risultati delle navi battenti bandiera di uno Stato membro è applicato ampiamente e può favorire il trasferimento di navi tra i registri. Esso rende inoltre più facile riscontrare le eventuali carenze nella flotta e definire le misure correttive necessarie.

Per quanto riguarda l'audit dell'IMO dello Stato di bandiera, rendendo pubblicamente disponibile la relazione gli Stati membri rendono trasparenti non solo i loro punti di forza ma anche le loro lacune e le misure adottate per porvi rimedio. Sono in tal modo maggiormente responsabili nei confronti dell'opinione pubblica e, a livello interno, dispongono delle argomentazioni necessarie per ottenere gli strumenti atti a colmare le eventuali lacune e assolvere gli impegni presi.

L'obbligo di disporre di un sistema di gestione della qualità certificato può offrire altresì l'opportunità di razionalizzare la gestione della bandiera e migliorare l'impiego delle risorse umane.

Il progressivo depennamento degli Stati membri dell'UE dalle liste nere e grigie del protocollo d'intesa di Parigi a partire dal 2007 è indice del fatto che le amministrazioni marittime stanno assumendo con serietà le loro responsabilità in materia e uno dei due Stati membri che figurano ancora su queste liste non ha più alcuna imbarcazione per la navigazione in mare iscritta sul proprio registro.

Riguardo alle convenzioni marittime internazionali, gli Stati costieri si sono dimostrati attivi nel portare avanti il processo di ratifica, benché i termini dichiarati per l'adesione a determinate convenzioni non siano sempre stati rispettati. È importante facilitare un'entrata in vigore tempestiva di tali strumenti e garantire condizioni eque nelle questioni marittime a livello mondiale. Ciò è anche indice di un impegno a conseguire gli obiettivi delle convenzioni e garantisce agli Stati di bandiera dell'UE il mantenimento di standard elevati in ogni ambito previsto dalle convenzioni.

6. CONCLUSIONI

Attualmente, la maggior parte degli Stati membri ottempera agli obblighi previsti dalla direttiva 2009/21/CE. La Commissione incoraggia gli Stati membri a garantire il mantenimento di un tale livello di impegno e a conseguire ulteriori progressi.

In effetti, un livello costante di prestazioni elevate diviene ancor più necessario dopo l'entrata in vigore, il 20 agosto 2013, di nuove importanti norme in materia di condizioni di vita e di lavoro della gente di mare, attraverso la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e la direttiva 2009/13/EC, che incorpora importanti elementi della stessa convenzione. Con l'entrata in vigore di tale direttiva, il ruolo e le responsabilità degli Stati di bandiera dell'UE in materia di verifica del rispetto delle condizioni minime di vita e di lavoro della gente di mare verranno significativamente ampliate.

Inoltre, il ruolo degli organismi riconosciuti e di altri eventuali organi, cui gli Stati di bandiera hanno delegato la responsabilità delle ispezioni negli ambiti previsti dalla convenzione sul lavoro marittimo e dalla direttiva 2009/13/CE, dovrà essere valutato attentamente dagli stessi Stati di bandiera dell'UE. Per una corretta attuazione sarà essenziale che tali organismi possiedano conoscenze di tali aspetti specifici, importante ragione in più per garantire che i sistemi di gestione della qualità applicabili prevedano anche queste nuove responsabilità dello Stato di bandiera.

Al momento dell'adozione della direttiva 2009/21/CE, la Commissione ha espresso il proprio rammarico per il fatto che la sua proposta iniziale[7] sul rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, non fosse stata accolta dagli Stati membri. Se le circostanze future lo giustificheranno, la Commissione potrà eventualmente proporre nuove misure per garantire che gli Stati membri continuino a rispettare con efficacia e coerenza i loro obblighi in quanto Stati di bandiera. In tale spirito, la Commissione incoraggerà gli Stati membri a continuare ad adoperarsi per ottemperare pienamente alla direttiva in vigore.

[7] COM(2005) 586 definitivo, del 23.11.2005.

Allegato

Tabella 1

Situazione della ratifica da parte degli Stati membri delle convenzioni pertinenti dell'IMO al 30 settembre 2010

(Fonte: documento del Consiglio, rif 15978/1/10 Rev 1 del 29 novembre 2010)

	Convenzione SOLAS 74	Protocollo SOLAS 78	Protocollo SOLAS 88	MARPOL 73/78 (Allegato I/II)	MARPOL 73/78 (Allegato III)	MARPOL 73/78 (Allegato IV)	MARPOL 73/78 (Allegato V)	Protocollo MARPOL 97 (Allegato VI)	Convenzione STCW 78	Convenzione sulla LINEA DI CARICO del 1966	Protocollo sulla LINEA DI CARICO del 1988	Convenzione sulla STAZZATURA del 1969	Convenzione COLREG 72	Protocollo CLC 92	Protocollo FONDO 92	Protocollo FONDO 2003	Convenzione LLMC 76	Protocollo LLMC 96	Convenzione BUNKERS 01	Convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti	Convenzione HNS 96	Protocollo HNS 2010	Convenzione sul lavoro marittimo 2006	
Stati costieri (23)																								Totale (23)
Belgio	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Croazia *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Cipro	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Danimarca	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Estonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Finlandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Francia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Germania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grecia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irlanda	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Italia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Lettonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Lituania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Malta	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x			x	x					15
Paesi Bassi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Polonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portogallo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Romania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Spagna	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Svezia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Regno Unito	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Sub-totale (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Paesi privi di accesso al mare (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Repubblica ceca	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungheria	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Lussemburgo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovacchia	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Sub-totale (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Totale (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*La Croazia (paese candidato) nonché la convenzione HNS del 1996 e il protocollo del 2010 oltre alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 sono state incluse per facilitare il confronto con la tabella 2.

Tabella 2

Situazione della ratifica da parte degli Stati membri delle convenzioni pertinenti dell'IMO e della convenzioni internazionali dell'OIL

(Fonte: IMO, situazione delle convenzioni al 30/6/2013 e OIL, situazione della convenzione sul lavoro marittimo (MLC) al 30/6/2013)

	Convenzione SOLAS 74	Protocollo SOLAS 78	Protocollo SOLAS 88	MARPOL 73/78 (Allegato I/II)	MARPOL 73/78 (Allegato III)	MARPOL 73/78 (Allegato IV)	MARPOL 73/78 (Allegato V)	Protocollo MARPOL 97 (Allegato VI)	Convenzione STCW 78	Convenzione sulla LINEA DI CARICO del 1966	Protocollo sulla LINEA DI CARICO del 1988	Convenzione sulla STAZZATURA del 1969	Convenzione COLREG 72	Protocollo CLC 92	Protocollo FONDO 92	Protocollo FONDO 2003	Convenzione LLMC 76	Protocollo LLMC 96	Convenzione BUNKERS 01	Convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti	Convenzione HNS 96	Protocollo HNS 2010	Convenzione sul lavoro marittimo (MLC)	Totale (23)
Stati costieri (23)																								
Belgio	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Croazia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Cipro	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Danimarca	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Estonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Finlandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Francia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Germania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grecia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irlanda	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Italia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Lettonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Lituania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			20
Malta	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x				x	18
Paesi Bassi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Polonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portogallo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Romania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Spagna	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Svezia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Regno Unito	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Sub-totale (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Paesiprivi di accesso al mare (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Repubblica ceca	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungheria	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Lussemburgo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Slovacchia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Sub-totale (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Totale (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Nota: inclusione della Croazia quale Stato membro dal 1° luglio 2013.