



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 settembre 2008 (10.10)
(OR. en)**

13339/08

**Fascicolo interistituzionale:
2005/0237A (COD)**

**CODEC 1166
Mar 138
ENV 581**

NOTA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (rifusione)
- Risultati della seconda lettura del Parlamento europeo
(Bruxelles, 22-25 settembre 2008)

I. INTRODUZIONE

Il relatore, on. Luis DE GRANDES PASCUAL (PPE/DE - ES), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una raccomandazione consistente in 34 emendamenti della proposta di direttiva in oggetto.

II. DIBATTITO

Il dibattito, svoltosi il 23 settembre 2008, è stato un dibattito congiunto che ha riguardato i seguenti sei fascicoli:

- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (rifusione) [**Relatore: on. Luis DE GRANDES PASCUAL (PPE/DE - ES)**];
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione) [**on. Luis DE GRANDES PASCUAL (PPE/DE - ES)**] (*cfr. anche il doc. 13340/08*);
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione) [**Relatrice: on. Dominique VLASTO (PPE/DE - FR)**] (*cfr. anche il doc. 13341/08*);
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione [**on. Dirk STERCKX (ALDE/ADLE - BE)**] (*cfr. anche il doc. 13342/08*);
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE [**on. Jaromír KOHLÍČEK (GUE/NGL - CZ)**] (*cfr. anche il doc. 13343/08*); e
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente [**Relatore: on. Paolo COSTA (ALDE/ADLE- IT)**] (*cfr. anche il doc. 13344/08*).

L'on. Dirk STERCKX (ALDE/ADLE - BE) ha avviato il dibattito e:

- ha accolto con favore i progressi realizzati durante i recenti negoziati informali con il Consiglio, ma ha rilevato che bisogna ancora lavorare prima di poter raggiungere un accordo su questo fascicolo. Restano da risolvere tre punti: l'incriminazione dei marinai, il risarcimento delle perdite e l'obbligo di informazione sugli incendi dei depositi di combustibile;
- ha dichiarato che qualsiasi accordo su questo fascicolo dipenderà dalla capacità del Consiglio di raggiungere un accordo politico per le due proposte di direttiva riguardanti gli obblighi dello Stato di bandiera e la responsabilità civile degli armatori.

L'on. Paolo COSTA (ALDE/ADLE - IT):

- ha riconosciuto che gli armatori avrebbero bisogno di un periodo di transizione per adattarsi alle modifiche della regolamentazione;
- ha sottolineato l'esigenza di prevedibilità;
- ha espresso la speranza che sia possibile concludere in maniera soddisfacente questo fascicolo entro la fine del 2008.

L'on. Dominique VLASTO (PPE/DE - FR):

- ha evidenziato l'urgente necessità di fare progressi riguardo al pacchetto marittimo. Ha invitato il Consiglio a spiegare perché ci è voluto così tanto tempo per trasmettere soltanto sei invece che otto posizioni comuni e a spiegare che cosa impedisce di giungere a un accordo politico per le altre due proposte di direttive sugli obblighi dello Stato di bandiera e sulla responsabilità civile degli armatori. Ha dichiarato di attribuire particolare importanza alla proposta di direttiva sugli obblighi dello Stato di bandiera, in quanto essa completa il fascicolo sul controllo da parte dello Stato di approdo, di cui è responsabile;
- ha rilevato che la recente consultazione informale a tre, svoltasi per il fascicolo sul controllo da parte dello Stato di approdo di cui è relatrice, ha risolto varie difficoltà. Restano da risolvere soltanto tre punti importanti:
 - gli ancoraggi devono essere inclusi nel testo. Le navi che non rispettano le norme non dovrebbero avere la possibilità di sottrarsi all'ispezione;
 - i divieti permanenti dovrebbero rimanere nel testo in quanto scoraggiano una condotta sanzionabile. Tale misura sarà applicata raramente in pratica in quanto poche navi rientreranno nella categoria in questione, ma quegli armatori che non rispettano le norme non dovrebbero avere l'impressione di poter agire impunemente;
 - i meccanismi di flessibilità dovrebbero rimanere nel testo per gestire le circostanze particolari, ad esempio una ispezione mancata perché le avverse condizioni meteorologiche l'hanno resa impossibile o una ispezione mancata perché le condizioni di sicurezza non sono state soddisfatte. Il testo dovrebbe altresì prevedere la possibilità di trasferire l'ispezione da un porto comunitario ad un altro.

L'on. Luis DE GRANDES PASCUAL (PPE/DE - ES):

- si è rammaricato che il Consiglio non sia riuscito a raggiungere un accordo politico per le due proposte di direttiva sugli obblighi dello Stato di bandiera e sulla responsabilità civile degli armatori, ma ha accolto con favore il fatto che tutte le parti hanno ora convenuto che è necessario assicurare un accordo globale sull'insieme del pacchetto;
- ha sottolineato come sia essenziale che la nuova autorità che prenderà le decisioni di spostare le navi in pericolo in porti di rifugio sia indipendente, disponga di risorse adeguate e sia in grado di esercitare i poteri ad essa conferiti;
- si è rammaricato per il fatto che lo smaltimento del carico di una nave in pericolo rimane responsabilità dello Stato membro nel cui territorio si trova la nave. La proposta non prevede alcuna assistenza per aiutare lo Stato membro a smaltire il carico, ma prevede soltanto che venga effettuata una valutazione;
- ha espresso la propria soddisfazione per il lavoro svolto finora sul follow up e sul controllo;
- si è dichiarato disposto, così come l'insieme della commissione per i trasporti e il turismo, ad accettare la decisione di dividere questo fascicolo in due;
- ha dichiarato di approvare ampiamente le due posizioni comuni sui fascicoli di sua competenza, poiché esse riflettono in larga parte il parere del Parlamento in prima lettura. A suo parere gli elementi per un accordo finale su questi due fascicoli siano già ampiamente presenti;
- ha chiesto la creazione di una qualche forma di sistema di riconoscimento reciproco per i certificati di classificazione.

L'on. Jaromír KOHLÍČEK (GUE/NGL - CZ):

- ha evidenziato l'esigenza di disporre di organismi di inchiesta imparziali, la necessità di definire una metodologia comune (anche per determinare quali Stati membri condurranno l'inchiesta), e la necessità di classificare gli incidenti e di trattarli in base a tale classificazione;
- ha chiesto un trattamento equo degli equipaggi;
- ha dichiarato che le commissioni di inchiesta dovrebbero essere composte da esperti provenienti da diversi Stati membri;
- ha chiesto che siano aumentate le responsabilità degli Stati di bandiera;
- ha affermato che non è opportuno avere varie inchieste in corso parallelamente. Questo è accaduto in passato ed ha avuto a volte come conseguenza una spiacevole suddivisione delle responsabilità e difficoltà nello stabilire chiaramente le responsabilità.

Parlando a nome del Consiglio il Sig. Dominique BUSSEREAU:

- ha dichiarato che sarebbe stato preferibile evitare la conciliazione, ma ha riconosciuto che tale procedura sembrava oramai inevitabile;
- ha confermato che i lavori sono in corso sulle due proposte di direttiva sugli obblighi dello Stato di bandiera e sulla responsabilità civile degli armatori, al fine di inserirle nell'ordine del giorno della sessione del Consiglio del 9 ottobre 2008.

Il Commissario TAJANI:

- ha messo in guardia dal sottovalutare le difficoltà incontrate dagli Stati membri riguardo alle due proposte di direttive sugli obblighi dello Stato di bandiera e sulla responsabilità civile degli armatori. Ci sono reali preoccupazioni riguardo al trasferimento delle competenze dagli Stati membri alla Comunità e riguardo agli oneri e ai costi amministrativi supplementari;
- ha sottolineato l'importanza di assicurare l'adozione dell'intero terzo pacchetto marittimo, anche se si rende necessario sacrificare taluni importanti elementi. Tutte le otto proposte dovrebbero essere adottate.

Parlando a nome del gruppo politico PPE/DE l'on. Georg JARZEMBOWSKI (PPE/DE – DE):

- ha accolto con favore i progressi ottenuti su sei delle otto proposte, ma ha sottolineato che l'accordo deve essere raggiunto su tutte e otto o nessuna;
- ha evidenziato la possibilità che il Consiglio raggiunga l'accordo a maggioranza qualificata il 9 ottobre 2008, poiché non è richiesta l'unanimità;
- ha invitato taluni Stati membri, inclusa la Germania, a fare delle concessioni.

Parlando a nome del gruppo politico PSE l'on. Gilles SAVARY (PSE - FR):

- ha rammentato che taluni Stati membri hanno in passato rimproverato all'Unione europea di non fare abbastanza per assicurare la sicurezza marittima;
- ha chiesto che tutte le navi siano assicurate per i danni che causano con assicuratori solvibili. Ha invitato gli Stati membri a ratificare le convenzioni dell'IMO, segnatamente la convenzione sulle sostanze chimiche. Finora praticamente nessuno Stato membro si è impegnato giuridicamente con l'IMO sui rischi chimici, ma si tratta di una priorità assoluta;

- ha sottolineato l'importanza di disporre di un certificato di garanzia e di assicurazione per la zona marittima europea. E' possibile un altro disastro 'Erika'. L'11 novembre 2007 le cinque navi che hanno fatto naufragio nello stretto di Kerch sono risultate in possesso di garanzie assicurative prive di valore.

Parlando a nome del gruppo politico ALDE/ADLE, l'on. Anne JENSEN (ALDE/ADLE -DK):

- ha dichiarato che i porti di rifugio non dovrebbero sostenere costi supplementari collegati alla pulizia delle fuoriuscite. Questo sarebbe un onere ingiusto per le piccole comunità;
- ha rilevato la probabilità del raggiungimento di un accordo sulla proposta relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. Ha chiesto ispezioni uniformi in tutta la Comunità. Talune navi devono essere oggetto di un divieto permanente;
- ha chiesto che le conoscenze ottenute dalle inchieste sugli incidenti siano comunicate a tutte le parti interessate. Ha chiesto l'avvio di azioni penali, pur riconoscendo la necessità di trovare un giusto equilibrio. Ha rilevato che il Consiglio vuole limitare il campo di applicazione della proposta agli incidenti di grande rilevanza, ma ha sostenuto che è possibile trarre insegnamenti anche da incidenti di portata minore o da incidenti che sono stati evitati.

Parlando a nome del gruppo politico UEN l'on. Roberts ZĪLE (UEN - LV):

- ha dichiarato che la posizione comune del Consiglio è da preferirsi alla raccomandazione dell'on. VLASTO sotto due aspetti in particolare:
 - riguardo al considerando 13, non dovrebbe essere ignorata la situazione degli Stati membri minori;
 - si dovrebbe prevedere una disposizione per i casi in cui l'ispezione non è possibile (ad esempio, a causa del crepuscolo o delle avverse condizioni meteorologiche).

Parlando a nome del gruppo politico Verts/ALE l'on. Michael CRAMER (Verts/ALE - DE):

- si è rammaricato dell'opposizione del Consiglio alla nomina di autorità di ispezione imparziali e adeguatamente competenti;
- ha invitato il Consiglio a giungere rapidamente ad un accordo politico sulle due proposte di direttive sugli obblighi dello Stato di bandiera e sulla responsabilità civile degli armatori.

Parlando a nome del gruppo politico GUE/NGL l'on. Erik MEIJER (GUE/NGL - NL):

- ha chiesto la rigida applicazione delle norme dell'IMO e del principio "chi inquina paga";
- si è rammaricato della volontà del Consiglio di attenuare le misure relative alla responsabilità;
- ha chiesto che gli equipaggi siano protetti dalle conseguenze della negligenza degli armatori.

Parlando a nome del gruppo politico IND/DEM l'on. Johannes BLOKLAND (IND/DEM - NL) si è opposto alla proposta dell'on. Costa che estende agli operatori fluviali o su altre vie di navigabili interne il regime di responsabilità degli operatori marittimi. Gli operatori delle vie navigabili interne non potrebbero permettersi i premi elevati che gli assicuratori imporrebbero loro. In effetti potrebbe anche non essere affatto possibile trovare un assicuratore.

L'on. Georgios TOUSSAS (GUE/NGL - EL) ha denunciato il pacchetto marittimo, asserendo che non affronta le reali esigenze dei cittadini europei. Il Consiglio favorisce gli interessi dei capitalisti e degli armatori, e non è interessato a proteggere gli equipaggi e i passeggeri. Il pacchetto non mira alla protezione dei lavoratori, ma semplicemente ad aiutare i ricchi a continuare ad arricchirsi.

L'on. Corien WORTMANN-KOOL (PPE/DE - NL) ha chiesto una inchiesta unica con un solo responsabile, piuttosto che varie inchieste parallele. Si dovrebbero condurre inchieste anche sugli incidenti di minore entità.

L'on. Jacky HENIN (GUE/NGL - FR) ha dichiarato che il pacchetto marittimo non tratta i problemi reali. Favorisce eccessivamente interessi acquisiti. E' essenziale agire contro i paradisi fiscali e le bandiere di comodo, ma questo non accadrà perché costituirebbe un assalto al capitalismo mondiale.

L'on. Reinhard RACK (PPE/DE - AT) si è opposto alla proposta di estendere il regime della responsabilità marittima agli operatori delle vie navigabili interne.

L'on. Silvia -Adriana ȚICĂU (PSE - RO):

- ha deplorato il fatto che la lista nera per il Memorandum d'intesa di Parigi contenga uno Stato membro e che la lista grigia contenga altri due Stati membri;

- ha chiesto che i porti di rifugio ricevano attrezzatura e formazione adeguate. Devono altresì essere adeguatamente compensati per le perdite che potrebbero subire.

L'on. Marusya LYUBCHEVA (PSE - BU) ha chiesto una migliore cooperazione con i paesi che non sono membri dell'Unione europea. L'aumento del livello degli scambi commerciali con tali paesi comporta un'esigenza di maggiore analisi dei sinistri marittimi collegati a tali scambi.

L'on. Justas Vincas PALECKIS (PSE - LT):

- ha sottolineato la particolare vulnerabilità del Mar Baltico riguardo ai sinistri marittimi, dato che il suo stock ittico si rinnova soltanto ogni 25/30 anni;
- si è opposto alla limitazione delle inchieste ai sinistri di vaste proporzioni. E' necessaria una procedura di inchiesta uniforme.

Il Sig. Dominique BUSSEREAU ha preso nuovamente la parola e:

- ha preso atto del desiderio del Parlamento di mantenere intatto il pacchetto marittimo di otto proposte;
- ha sottolineato la sua disponibilità a cooperare strettamente con il Parlamento per garantire un sistema di sicurezza marittima efficace e completo.

Il Commissario TAJANI ha preso ancora la parola e:

- riguardo alla raccomandazione dell'on. Sterckx ha appoggiato le richieste di un processo decisionale indipendente in relazione all'ammissione delle navi in pericolo nei porti di rifugio;
- riguardo alla raccomandazione dell'on. Kohlíček ha dichiarato che la Commissione potrebbe sostenerla con l'eccezione dei punti seguenti:
 - riguardo alla proposta di istituire un'agenzia comunitaria per l'emissione di certificati di garanzia finanziaria, la Commissione ha delle riserve in merito alle implicazioni finanziarie ed amministrative di una tale misura;
 - condivide la volontà del Consiglio di assicurare l'alta qualità delle inchieste sugli incidenti, limitando il numero di inchieste e concentrandosi su quegli incidenti che è probabile forniscano gli insegnamenti più importanti per il futuro. Pertanto non può appoggiare gli emendamenti 7, 13 e 14;

° riguardo agli emendamenti 18, 19 e 20 si è opposto alla proposta che la Commissione decida quale Stato membro debba condurre una inchiesta sull'incidente e quale non debba, semplicemente perché la Commissione non può negare ad uno Stato membro il diritto di svolgere una propria inchiesta sull'incidente. Ciò che conta è che l'organismo di inchiesta sia indipendente;

- riguardo alla raccomandazione dell'on. Costa ha osservato che taluni livelli di indennizzo sono attualmente troppo bassi e che spetta alle vittime provare che il trasportatore era in torto. La Commissione ritiene che sia necessaria un'armonizzazione. Il Commissario ha sostenuto gli emendamenti che richiedono di mettere i livelli di indennizzo in linea con i livelli massimi ai sensi della convenzione di Atene, ma ha anche sostenuto gli emendamenti che prevedono un periodo di transizione sufficientemente lungo;
- riguardo alla raccomandazione dell'on. Vlasto, si è opposto a quegli emendamenti che eliminerebbero la flessibilità richiesta per i casi in cui l'ispezione non è possibile. Si è pertanto opposto agli emendamenti 19 e 23, ma ha sostenuto gli emendamenti 31 e 32 che introducono un divieto permanente;
- riguardo alla raccomandazione dell'on. De Grandes Pascual, si è opposto agli emendamenti 27 e 28 in quanto incoerenti - i decessi dovuti a negligenza devono essere coperti dalla proposta di direttiva e dovrebbero essere coperti da un livello minimo di responsabilità. Ha potuto tuttavia accettare l'emendamento 1 che sopprimerebbe il considerando 3 della posizione comune sul regolamento, poiché questo considerando è superfluo e pericoloso e potrebbe creare difficoltà agli ispettori.

L'on. Paolo COSTA (ALDE/ADLE - IT) ha preso nuovamente la parola e:

- ha dichiarato che la procedura di conciliazione può essere costruttiva e che non dovrebbe essere temuta;
- ha difeso gli emendamenti che estenderebbero alle vie navigabili interne il regime di responsabilità e di indennizzo applicabile nel settore marittimo. Non riesce a capire perché alle vittime di incidenti sulle vie navigabili interne dovrebbe essere negato il livello di indennizzo che è previsto per le vittime di incidenti in mare. Inoltre ha asserito che i premi assicurativi resterebbero ancora bassi, data l'estrema rarità con la quale accadono incidenti sulle vie navigabili interne.

III. VOTAZIONE

Alla votazione in plenaria del 24 settembre 2008 il Parlamento ha adottato tutti i 34 emendamenti. Il testo degli emendamenti adottati e la risoluzione legislativa del Parlamento europeo figurano nell'allegato della presente nota.

**Organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione)
***II**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 relativa alla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (Rifusione) (5724/2/2008 – C6-0222/2008 – 2005/0237A(COD))

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione comune del Consiglio (5724/2/2008 – C6-0222/2008)¹,
 - vista la sua posizione in prima lettura² sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2005)0587),
 - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE,
 - visto l'articolo 62 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0331/2008),
1. approva la posizione comune quale emendata;
 2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

¹ GU C 184 E del 22.7.2008, pag. 11.

² GU C 74 E del 23.3.2008, pag. 632.

Emendamento 1

Posizione comune del Consiglio

Titolo

Posizione comune del Consiglio

Direttiva .../.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (Rifusione)

Emendamento

Direttiva .../.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa **al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera** e alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (Rifusione)

Emendamento 2

Posizione comune del Consiglio

Considerando 3

Posizione comune del Consiglio

(3) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari, il Consiglio si è prefisso l'obiettivo di allontanare dalle acque comunitarie tutte le navi non conformi alle norme e ha dato la priorità a iniziative comunitarie **intese** a garantire l'attuazione efficace ed uniforme delle norme internazionali mediante la definizione di norme comuni per le società di classificazione.

Emendamento

(3) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari¹, il Consiglio si è prefisso l'obiettivo di allontanare dalle acque comunitarie tutte le navi non conformi alle norme e ha dato la priorità a iniziative comunitarie **destinate** a garantire l'attuazione efficace ed uniforme delle norme internazionali mediante la definizione di norme comuni per le società di classificazione, **definite come gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (in appresso denominati «organismi riconosciuti»)**.

¹ GU C 271 del 7 ottobre 1993, pag. 1.

Emendamento 3

Posizione comune del Consiglio Considerando 8

Posizione comune del Consiglio

(8) A livello mondiale **numerose società di classificazione** non sono in grado di applicare adeguatamente le norme, né sono **sufficientemente** attendibili quando operano a nome dei governi nazionali, dato che non dispongono di adeguate **ed affidabili** strutture e competenze necessarie per svolgere i compiti loro affidati a livello professionale.

Emendamento

(8) A livello mondiale **numerosi organismi riconosciuti** non sono in grado di applicare adeguatamente le norme, né sono **opportunamente** attendibili quando operano a nome dei governi nazionali, dato che non dispongono di adeguate strutture e competenze necessarie per svolgere i compiti loro affidati a livello **altamente** professionale.

Emendamento 4

Posizione comune del Consiglio Considerando 9

Posizione comune del Consiglio

(9) **Conformemente alla convenzione SOLAS 74, capitolo II-1, Parte A-1, regola 3-1, gli Stati membri hanno la responsabilità di assicurare che la progettazione, la costruzione e la manutenzione delle navi battenti la loro bandiera rispettino i requisiti strutturali, meccanici ed elettrici delle società di classificazione riconosciute dalle amministrazioni. Tali società pertanto** elaborano ed attuano norme per la progettazione, la costruzione, la manutenzione e l'ispezione delle navi e hanno la responsabilità di ispezionare le navi per conto degli Stati di bandiera e di certificare che tali navi rispettino le prescrizioni delle convenzioni internazionali per il rilascio dei certificati pertinenti. Affinché possano svolgere tale compito in modo soddisfacente, gli organismi devono essere assolutamente indipendenti e devono avere una competenza tecnica estremamente elevata e una rigorosa gestione della qualità.

Emendamento

(9) **Inoltre, detti organismi riconosciuti** elaborano ed attuano norme per la progettazione, la costruzione, la manutenzione e l'ispezione delle navi e hanno la responsabilità di ispezionare le navi per conto degli Stati di bandiera e di certificare che tali navi rispettino le prescrizioni delle convenzioni internazionali per il rilascio dei certificati pertinenti. Affinché possano svolgere tale compito in modo soddisfacente, gli organismi devono essere assolutamente indipendenti e devono avere una competenza tecnica estremamente elevata e una rigorosa gestione della qualità.

Emendamento 5

Posizione comune del Consiglio Considerando 13

Posizione comune del Consiglio

(13) La presente direttiva dovrebbe garantire la libera prestazione dei servizi nella Comunità, **che** di conseguenza dovrebbe essere legittimata a negoziare con i paesi terzi nei quali hanno sede alcuni organismi riconosciuti **per garantire** una parità di trattamento nei confronti degli organismi riconosciuti **situati** nella Comunità.

Emendamento

(13) La presente direttiva dovrebbe garantire la libera prestazione dei servizi nella Comunità **e** di conseguenza la **Commissione** dovrebbe essere legittimata a negoziare con i paesi terzi nei quali hanno sede alcuni organismi riconosciuti una parità di trattamento nei confronti degli organismi riconosciuti **aventi sede** nella Comunità.

Emendamento 6

Posizione comune del Consiglio Considerando 15

Posizione comune del Consiglio

(15) La divergenza **tra i** regimi di responsabilità finanziaria **degli** organismi riconosciuti che operano a nome degli Stati membri ostacolerebbe l'attuazione corretta della presente direttiva. Per contribuire a risolvere il problema è opportuno, a livello comunitario, ottenere un grado di armonizzazione, **a livello comunitario** della responsabilità derivante da un qualsiasi sinistro **marittimo** causato da un organismo riconosciuto, stabilita da un organo giurisdizionale, **compresa** la composizione di controversie attraverso procedure arbitrali.

Emendamento

(15) La divergenza **dei** regimi di responsabilità finanziaria **tra gli** organismi riconosciuti che operano a nome degli Stati membri ostacolerebbe l'attuazione corretta della presente direttiva. Per contribuire a risolvere il problema è opportuno, a livello comunitario, ottenere un grado di armonizzazione della responsabilità derivante da un qualsiasi sinistro causato da un organismo riconosciuto, stabilita da un organo giurisdizionale, **inclusa** la composizione di controversie attraverso procedure arbitrali.

Emendamento 7

Posizione comune del Consiglio Considerando 18

Posizione comune del Consiglio

(18) È opportuno che gli Stati membri abbiano comunque la possibilità di sospendere *o revocare* l'autorizzazione accordata ad un organismo riconosciuto, ***informando tuttavia la Commissione e gli altri Stati membri delle decisioni prese e precisandone i motivi.***

Emendamento

(18) È opportuno che gli Stati membri abbiano comunque la possibilità di sospendere l'autorizzazione accordata ad un organismo riconosciuto ***a causa di gravi rischi per la sicurezza o l'ambiente; la Commissione dovrebbe decidere rapidamente, secondo una procedura di comitato, se sia necessario abrogare tali misure nazionali.***

Emendamento 8

Posizione comune del Consiglio Articolo 1

Posizione comune del Consiglio

La presente direttiva ***stabilisce*** le misure che devono adottare gli Stati membri ***nel loro rapporto con*** gli organismi ***preposti all'ispezione, al controllo e alla*** certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino pur perseguendo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. ***Ciò*** comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici e di controllo delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali.

Emendamento

Scopo della presente direttiva è:

a) assicurare che gli Stati membri ottemperino effettivamente e coerentemente ai loro obblighi di Stati di bandiera in conformità con le convenzioni internazionali;

b) stabilire le misure che devono adottare gli Stati membri ***e*** gli organismi ***riconosciuti da essi incaricati dell'ispezione, del controllo e della*** certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino pur perseguendo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. ***Questo processo*** comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici, ***radiotelefonici*** e di controllo delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione delle ***suddette*** convenzioni internazionali.

Emendamento 9

Posizione comune del Consiglio Articolo 2 – lettera c

Posizione comune del Consiglio

c) "ispezioni e controlli": ispezioni e controlli *che sono* obbligatori in forza delle convenzioni internazionali;

Emendamento

c) "ispezioni e controlli": ispezioni e controlli obbligatori in forza delle convenzioni internazionali *nonché della presente direttiva e delle altre norme comunitarie attinenti alla sicurezza marittima*;

Emendamento 10

Posizione comune del Consiglio Articolo 2 – lettera d

Posizione comune del Consiglio

d) "convenzioni internazionali": la convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) *ad eccezione del capo XI-2 del relativo allegato*, la convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico *e* la convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri nelle loro versioni aggiornate;

Emendamento

d) "convenzioni internazionali": la convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), la convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico, la convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, *la convenzione internazionale del 1969 sulla misurazione del tonnellaggio delle navi (Tonnage 69), la convenzione internazionale del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (STCW 1978) e la convenzione del 1972 sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72)*, con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri nelle loro versioni aggiornate;

Emendamento 11

Posizione comune del Consiglio Articolo 2 – lettera d bis (nuova)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

d bis) “codice dello Stato di bandiera (FSC)”: le parti 1 e 2 del “codice per l’attuazione degli strumenti IMO obbligatori” adottato dall’IMO con la risoluzione della sua Assemblea A.996 (25) del 29 novembre 2007, nella sua versione aggiornata;

Emendamento 12

Posizione comune del Consiglio Articolo 2 – lettera d ter (nuova)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

d ter) “amministrazione”: le autorità competenti dello Stato membro di cui la nave batte la bandiera, ivi compresi dipartimenti, agenzie e organismi, incaricate dell’applicazione delle disposizioni relative allo Stato di bandiera delle convenzioni IMO;

Emendamento 13

Posizione comune del Consiglio Articolo 2 – lettera k

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

k) "certificato di classe": il documento rilasciato da un organismo riconosciuto che certifica l'idoneità delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e le ***procedure fissate e rese pubbliche*** dall'organismo stesso;

k) "certificato di classe": il documento rilasciato da un organismo riconosciuto che certifica l'idoneità delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e ***i regolamenti fissati e resi pubblici*** dall'organismo stesso;

Emendamento 14

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

1. Gli Stati membri, nell'esercizio delle responsabilità e nell'adempimento degli obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali, si adoperano affinché le loro amministrazioni competenti diano adeguata esecuzione alle relative norme, ***in particolare riguardo alle ispezioni e al controllo delle navi e al rilascio dei certificati statutari, nonché dei certificati di esenzione a norma delle convenzioni internazionali. Gli Stati membri operano secondo le pertinenti disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO.***

Emendamento 15

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

1. Gli Stati membri, nell'esercizio delle responsabilità e nell'adempimento degli obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali, si adoperano affinché le loro amministrazioni competenti diano adeguata esecuzione alle relative norme, ***in conformità dei paragrafi da 1 bis a 1 quater.***

1 bis. Gli Stati membri applicano le disposizioni del codice dello Stato di bandiera.

Emendamento 16

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

1 ter. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che la loro amministrazione sia sottoposta ad un audit indipendente almeno una volta ogni cinque anni, conformemente alle disposizioni della risoluzione A.974 (24) adottata dall'Assemblea dell'IMO il 1° dicembre 2005. Sulla base dei risultati dell'audit, gli Stati membri garantiscono che, se del caso, venga elaborato un esauriente piano correttivo in conformità della parte II, sezione 8, dell'allegato di detta risoluzione, e ne assicurano l'attuazione tempestiva ed efficace.

Emendamento 17

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 – paragrafo 1 quater (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

1 quater. Gli Stati membri adottano le misure necessarie riguardo alle ispezioni e al controllo delle navi e al rilascio dei certificati statutari, nonché dei certificati di esenzione a norma delle convenzioni internazionali.

Emendamento 18

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 – paragrafo 2 – punto ii

Posizione comune del Consiglio

ii) di affidare *ad* organismi, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli di cui al punto i),

Emendamento

ii) di affidare *a determinati* organismi ***riconosciuti***, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli di cui al punto i),

Emendamento 19

Posizione comune del Consiglio Titolo (nuovo) dell'articolo 3 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Articolo 3 bis

Obblighi dello Stato di bandiera

Emendamento 20

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

1. Prima di concedere a una nave, cui sia stato accordato il diritto di battere la sua bandiera, l'autorizzazione ad operare, lo Stato membro interessato adotta le misure idonee ad assicurare che la nave in questione sia conforme alle norme e ai regolamenti internazionali applicabili. In particolare, lo Stato membro verifica con ogni ragionevole mezzo i precedenti della nave sotto il profilo della sicurezza. Se necessario consulta l'amministrazione dello Stato di bandiera precedente per accertare se rimangano irrisolti anomalie o problemi di sicurezza individuati da tale amministrazione.

2. Quando uno Stato di bandiera chiede informazioni su una nave che in precedenza batteva la bandiera di uno Stato membro, lo Stato membro cui è rivolta la richiesta fornisce prontamente allo Stato di bandiera richiedente i dati dettagliati relativi alle anomalie non risolte e ogni altra informazione pertinente connessa alla sicurezza.

3. L'amministrazione, allorché è informata che una nave battente la bandiera dello Stato membro interessato è stata sottoposta a fermo da uno Stato di approdo, provvede alla messa in opera delle misure correttive idonee a rendere la nave conforme ai regolamenti e alle convenzioni IMO applicabili. A tal fine l'amministrazione stabilisce le procedure applicabili.

Emendamento 21

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 ter (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Articolo 3 ter

Gli Stati membri garantiscono che siano tenuti sotto il diretto controllo di un'autorità pubblica almeno i seguenti dati relativi alle navi battenti la loro bandiera e che l'amministrazione possa accedervi in ogni momento, attraverso adeguati mezzi elettronici:

a) estremi di riconoscimento della nave (nome, numero IMO, ecc.);

b) date delle ispezioni, comprese eventualmente quelle aggiuntive e supplementari, e gli audit;

c) identificazione degli organismi riconosciuti che partecipano alla certificazione e alla classificazione della nave;

d) identificazione dell'organismo che ha ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e date delle ispezioni;

e) risultato delle ispezioni nell'ambito del controllo da parte dello Stato di approdo (anomalie: sì o no; fermi: sì o no);

f) informazioni sui sinistri;

g) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera dello Stato membro in questione durante i 12 mesi precedenti.

Su richiesta della Commissione, gli Stati membri le forniscono i dati sopra indicati.

Emendamento 22

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 quater (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Articolo 3 quater

1. Ciascuno Stato membro, nel quadro di un sistema di gestione della qualità, provvede alla continua valutazione e revisione dei risultati ottenuti in qualità di Stato di bandiera. Tali valutazioni coprono, per un periodo di [36] mesi, tutti gli aspetti del sistema di gestione della qualità per le parti operative dell'amministrazione.

Nella valutazione sono inclusi almeno i seguenti indicatori:

- le percentuali di fermo delle navi nell'ambito dei controlli da parte dello Stato di approdo,

- i risultati delle ispezioni dello Stato di bandiera, e

- indicatori ritenuti idonei per determinare se l'equipaggio, le risorse e le procedure amministrative sono adeguati a soddisfare gli obblighi dello Stato di bandiera.

2. Gli Stati membri che hanno effettuato valutazioni a norma del paragrafo 1 e che, al 1° luglio dell'anno in cui sono completate le valutazioni, figurano nella lista nera [o grigia] pubblicata nella relazione annuale prevista dal Protocollo di intesa di Parigi in relazione al controllo da parte dello Stato di approdo trasmettono alla Commissione, entro il 1° novembre dell'anno in cui sono completate le valutazioni, una relazione sui risultati da loro ottenuti in qualità di Stati di bandiera.

La relazione individua e analizza le ragioni principali delle carenze riscontrate; include inoltre un piano di azioni riparatrici e correttive, comprensivo, ove opportuno, di ispezioni supplementari, da attuare non appena possibile.

3. Il sistema di gestione della qualità è istituito e certificato entro un periodo di tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento 23

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 quinquies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Articolo 3 quinquies

Entro la fine del [2010] la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla possibilità di istituire un protocollo d'intesa sugli obblighi in tema di controlli da parte dello Stato di bandiera, con l'obiettivo di assicurare parità di condizioni tra gli Stati di bandiera che si sono impegnati ad attuare in modo vincolante il codice dello Stato di bandiera e che hanno accettato di essere sottoposti ad audit conformemente alle disposizioni della risoluzione A. 974 (24) adottata dall'Assemblea dell'IMO il 1° dicembre 2005.

Emendamento 24

Posizione comune del Consiglio Titolo (nuovo) dell'articolo 4

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Relazioni con gli organismi riconosciuti

Emendamento 25

Posizione comune del Consiglio

Articolo 4 – paragrafo 2 – comma 1

Posizione comune del Consiglio

2. Per autorizzare un organismo riconosciuto situato in un paese terzo a svolgere per **intero o in parte** i compiti indicati nell'articolo 3, gli Stati membri possono **chiedere allo** Stato terzo interessato **di accordare** un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità.

Emendamento

2. Per autorizzare un organismo riconosciuto situato in un paese terzo a svolgere per **suo conto** i compiti indicati nell'articolo 3, **o una parte di essi**, gli Stati membri possono **esigere che lo** Stato terzo interessato **accordi** un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità.

Emendamento 26

Posizione comune del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera a – comma 1 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Di conseguenza, un organismo riconosciuto, i suoi ispettori o il suo personale tecnico, quando provvedono al rilascio dei certificati obbligatori per conto dell'amministrazione, sono soggetti alle stesse garanzie giuridiche e alla stessa protezione giurisdizionale, incluso l'esercizio di tutte le azioni di difesa, di cui potrebbero valersi l'amministrazione e i suoi membri qualora fosse stata quest'ultima a provvedere al rilascio dei suddetti certificati obbligatori;

Emendamento 27

Posizione comune del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 2– lettera b – punto ii

Posizione comune del Consiglio

ii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un sinistro **marittimo** da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di lesioni personali **o** morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che **le** lesioni personali **o la** morte siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 4 milioni di EUR;

Emendamento

ii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un sinistro da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di lesioni personali **che non danno luogo a morte** di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad **esigere** un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che **dette** lesioni personali **che non danno luogo a** morte siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 4 milioni di EUR, **a meno che non lo sia l'importo stabilito nella sentenza o nel lodo arbitrale, nel qual caso la somma da compensare corrisponde a quest'ultima;**

Emendamento 28

Posizione comune del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera b – punto iii

Posizione comune del Consiglio

iii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un sinistro **marittimo** da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di perdite o danni materiali di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che *le lesioni personali o la morte* siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 2 milioni di EUR;

Emendamento

iii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un sinistro da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di perdite o danni materiali di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto di **esigere** un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che *le perdite o i danni materiali* siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 2 milioni di EUR, **a meno che non lo sia l'importo stabilito nella sentenza o nel lodo arbitrale, nel qual caso la somma da compensare corrisponde a quest'ultima;**

Emendamento 29

Posizione comune del Consiglio Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera e

Posizione comune del Consiglio

e) disposizioni per la comunicazione delle informazioni essenziali sulla propria flotta classificata **e su** modifiche, sospensioni e ritiri della classe.

Emendamento

e) disposizioni per la comunicazione **obbligatoria** delle informazioni essenziali sulla propria flotta classificata, modifiche, sospensioni e ritiri della classe.

Emendamento 30

Posizione comune del Consiglio Articolo 8

Posizione comune del Consiglio

In deroga ai criteri **minimi** specificati nell'allegato I del regolamento (CE) n. .../..., quando uno Stato membro considera che l'organismo riconosciuto non possa più essere autorizzato a svolgere per suo conto i compiti indicati all'articolo 3, può sospendere **o revocare** tale autorizzazione.

In tal caso lo Stato membro informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione e indica gli elementi che l'hanno motivata.

Emendamento

In deroga ai criteri specificati nell'allegato I del regolamento (CE) n. .../..., quando uno Stato membro considera che l'organismo riconosciuto non possa più essere autorizzato a svolgere per suo conto i compiti indicati all'articolo 3, può sospendere tale autorizzazione **applicando la seguente procedura:**

a) lo Stato membro informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione e indica gli elementi che l'hanno motivata;

b) la Commissione analizza, sotto il profilo della sicurezza e della prevenzione dell'inquinamento, i motivi indicati dallo Stato membro per la sospensione dell'autorizzazione all'organismo riconosciuto;

c) la Commissione, deliberando secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 6, paragrafo 2, informa lo Stato membro se la sua decisione di sospendere l'autorizzazione è sufficientemente giustificata o meno da motivi di grave rischio per la sicurezza o l'ambiente. In caso negativo, la Commissione chiede allo Stato membro di ritirare la sospensione. Se la decisione è giustificata e lo Stato membro ha limitato il numero di organismi riconosciuti delegati in conformità dell'articolo 4, paragrafo 1, la Commissione chiede allo Stato membro di concedere una nuova autorizzazione ad un altro organismo riconosciuto, in sostituzione dell'organismo riconosciuto sospeso.

Emendamento 31

Posizione comune del Consiglio Articolo 9 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

1. Ciascuno Stato membro deve **accertarsi** che gli organismi riconosciuti che agiscono per suo conto ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, svolgano efficacemente le funzioni specificate in detto articolo con soddisfazione dell'amministrazione competente.

Emendamento

1. Ciascuno Stato membro deve **controllare** che gli organismi riconosciuti che agiscono per suo conto ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, svolgano efficacemente le funzioni specificate in detto articolo con soddisfazione dell'amministrazione competente.

Emendamento 32

Posizione comune del Consiglio Articolo 9 – paragrafo 2

Posizione comune del Consiglio

2. Ciascuno Stato membro effettua **il** controllo **di cui al paragrafo 1** almeno ogni due anni e trasmette agli altri Stati membri ed alla Commissione una relazione sui risultati **delle** verifiche **effettuate** al più tardi entro il 31 marzo dell'anno successivo all'anno **per il quale è stata valutata la conformità**.

Emendamento

2. Ciascuno Stato membro effettua **un** controllo **per ciascuno organismo riconosciuto delegato** almeno ogni due anni e trasmette alla Commissione e agli altri Stati membri una relazione sui risultati **di tali** verifiche al più tardi entro il 31 marzo dell'anno successivo all'anno **in cui vengono effettuate**.

Emendamento 33

Posizione comune del Consiglio Titolo (nuovo) dell'articolo 12

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Disposizioni finali

Emendamento 34

Posizione comune del Consiglio Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 1

Posizione comune del Consiglio

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi **alla presente direttiva entro¹** Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Emendamento

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi **agli articoli [...] ed ai punti [...] dell'allegato I [articoli o partizioni di articoli e punti dell'allegato I che hanno subito modifiche sostanziali rispetto alla direttiva 94/57/CEE] entro... *** Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni **e trasmettono una tavola di corrispondenza tra tali disposizioni e la presente direttiva**.

¹ **GU: Ventiquattro mesi** dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

^{*} **Diciotto mesi** dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.