



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

- **Codice della proposta:** COM (2023) 272 del 01/06/2023.
- **Codice interistituzionale:** 2023/0172(COD).
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.
- **Altre Amministrazioni interessate:**
 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (DGVPTM);
 - Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE); e
 - Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT).

Premessa: finalità e contesto

Quadro normativo:

La proposta di modifica della direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera – recepita nell'ordinamento interno con decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, come modificato dal Decreto-Legge 16 giugno 2022, n. 68 convertito con modificazioni dalla Legge 5 agosto 2022, n. 108 – è il risultato dell'applicazione del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) attraverso cui l'Unione ha valutato l'efficacia della legislazione europea in tema di obblighi dello Stato di bandiera in materia di sicurezza della navigazione e di prevenzione dell'inquinamento prodotto dalle navi.

Esercizio che è stato, parimenti, condotto anche con riferimento alla direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (*port State control – PSC*) ed alla direttiva 2009/18/CE relativa alle investigazioni degli incidenti marittimi (*accident investigation*) – con l'obiettivo di assicurare che l'*acquis* europeo di settore sia coerente anche rispetto al contesto normativo internazionale.

Finalità generali:

La direttiva 2009/21/CE (di seguito "direttiva") disciplina, a livello unionale, gli obblighi delle Autorità che esercitano le funzioni di "Stato di bandiera" previste dall'articolo 94 della *UN Convention on the Law Of the Sea (UNCLOS)*. Secondo tali disposizioni, la responsabilità di accertare

la conformità delle navi mercantili alle Convenzioni dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) spetta allo Stato in cui la nave è immatricolata/registrata e di cui la nave possiede la nazionalità (dicasi lo "Stato di bandiera").

Gli obiettivi della direttiva sono:

- garantire che gli Stati membri rispettino i loro obblighi di "Stato di bandiera" attraverso una efficace e coerente implementazione dei requisiti degli strumenti IMO di cui Essi sono Parte contraente;
- così facendo, conseguire gli obiettivi della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento prodotto dalle navi.

La direttiva contiene disposizioni volte a raggiungere un'armonizzazione nei processi di dismissione di bandiera e di gestione dei provvedimenti di fermo amministrativo (c.d. "detenzione") di una nave che inalbera la bandiera di uno Stato membro a valle di ispezioni condotte in regime di controllo dello Stato di approdo (PSC).

La direttiva prevede – viepiù e tra l'altro – che gli Stati membri:

- si sottopongono all'*IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)* (all'epoca della direttiva originaria l'adesione a tale schema di verifica era su base volontaria¹) applicando il c.d. *IMO Instrument Implementation Code (III Code)* – Risoluzione IMO A. 1070(28);
- implementino e mantengano un sistema di gestione della qualità (SGQ) certificato per le attività connesse ai compiti dello Stato di bandiera;
- eseguano le ispezioni di bandiera (attività non delegabile) delle navi mercantili nazionali per accertare che – a valle dei processi di certificazione – la nave continui ad essere conforme alle previsioni applicabili delle Convenzioni IMO nonché, a seconda dei casi, anche alle norme ed alle regolamentazioni regionali e/o nazionali.
- monitorino il naviglio mercantile nazionale destinatario delle previsioni IMO e misurino la *performance* della flotta di bandiera tenendo in debito conto gli esiti delle ispezioni PSC.

A livello internazionale ed unionale, il presupposto di base è che tutti gli Stati di bandiera dispongano di risorse e rispettino gli obblighi cui sono soggetti. In tal modo si garantisce che tutti gli Stati di bandiera, in particolare quelli dell'Unione Europea, attuino correttamente i rispettivi obblighi internazionali e offrano, quindi, parità di condizioni a livello globale.

Sulla base delle esperienze maturate dopo l'entrata in vigore della direttiva originaria, tale obiettivo può dirsi non essere sempre stato conseguito; ciò nonostante l'audit IMO sia divenuto, a partire dal 2016, obbligatorio a livello mondiale imponendo un ciclo di verifiche, su base settennale che mira a comprendere con quale grado e risultati gli Stati che aderiscono all'IMO attuano le Convenzioni marittime che hanno ratificato e, quindi, in che modo e con quali risultati Essi raggiungano gli obiettivi della sicurezza della navigazione e della prevenzione anche nell'esercizio di compiti di Stato di bandiera.

Tuttavia mentre l'IMO, per la sua natura giuridica, non dispone di poteri esecutivi, l'Unione Europea ha inserito nella legislazione dell'UE, sin dal 1992, le materie della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento determinato dal trasporto marittimo divenendo parte della politica unionale. Ciò determina che, a differenza di quanto avviene a livello IMO, la violazione di previsioni pattizie da parte di uno Stato membro, nell'esercizio di compiti di Stato di bandiera – ovvero la mancata implementazione della direttiva – possa comportare anche il ricorso a una procedura di infrazione.

¹ L'Italia aderì al *Voluntary Member State Audit Scheme (VIMSAS)* e fu sottoposta ad audit da parte dell'IMO nel 2007.

Elementi qualificanti ed innovativi:

Sulla base degli elementi sopra descritti e per coerenza con le previsioni degli strumenti IMO, a livello europeo, si è reso opportuno procedere alla rivisitazione della direttiva al fine di meglio incorporare, nella legislazione dell'UE, le parti del Codice III relative ai compiti dello Stato di bandiera e meglio indirizzare l'applicazione di tale strumento da parte degli Stati UE.

Oltre alla motivazione di cui sopra, la necessità di revisione della direttiva è stata anche basata sul fatto che, dall'adozione della direttiva nel 2009 ad oggi, nel settore del trasporto marittimo, si sono susseguiti processi di digitalizzazione (tra i quali la trasformazione, da cartacea ad elettronica, dei certificati statuari delle navi mercantili nonché quella dei rapporti di ispezione delle navi eseguite dagli Stati membri) e sono stati sviluppati sistemi informativi e banche dati unionali (gestite dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima - EMSA) ove tali informazioni, oggi, risultano registrate.

La digitalizzazione è, peraltro, processo che mira ad incrementare l'efficienza nell'esecuzione dei compiti affidati allo Stato di bandiera e ridurre gli oneri amministrativi, poiché la condivisione di tali informazioni, all'interno di un unico sistema, consente di migliorare l'individuazione delle navi mercantili nazionali da sottoporre ad ispezione di bandiera e di esitare tali attività con maggiore efficacia anche a beneficio di chi ne è destinatario. Un aspetto, questo, valorizzato anche nella cornice della revisione della direttiva 2009/16/CE sul controllo da parte dello Stato di approdo (PSC).

Tutto ciò detto, si può sintetizzare affermando che la finalità degli emendamenti alla direttiva sono:

- il suo aggiornamento per maggiore coerenza con gli obblighi dello Stato di bandiera declinati nel Codice III;
- garantire adeguate ispezioni delle navi di propria bandiera e il monitoraggio degli Organismi riconosciuti che operano in nome e per conto dello Stato di bandiera. Rientra in questo ambito anche la necessità di assicurare livelli di ispezione più armonizzati ed un monitoraggio coerente degli Organismi riconosciuti che coinvolga tutti gli Stati membri in un regime di sorveglianza stabilito a livello unionale;
- assicurare una maggiore diffusione delle soluzioni digitali; in particolare, lo scambio di informazioni, l'uso e la condivisione di certificati elettronici interoperabili con le banche dati europee (*Thetis-UE*), passando da complessi sistemi di certificazione cartacea ad una maggiore efficienza amministrativa realizzata con soluzioni ingegnerizzate e digitali;
- applicare un approccio armonizzato per la misurazione della *performance* della flotta europea. Rientrano in questo ambito la cooperazione tra le Autorità competenti nazionali in un *forum* dedicato, così come lo sviluppo di capacità e la formazione iniziale e continue delle risorse umane impiegate in attività connesse agli obblighi dallo Stato di bandiera.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica****Principio di attribuzione:**

La proposta rispetta il principio di attribuzione di cui all'articolo 5 del Trattato dell'Unione Europea in quanto la materia della "sicurezza della navigazione" e della "prevenzione dall'inquinamento", obiettivi del Codice III da conseguire – specificatamente – attraverso l'azione dello Stato di bandiera, ricadono all'interno dell'articolo 3, comma 2 del TFUE per cui l'Unione ha competenza esclusiva in quanto il citato Codice è strumento normativo cogente incorporato nei seguenti accordi internazionali, di cui l'Italia è parte contraente,:

- a) Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (*SOLAS*);

- b) Convenzione internazionale per la prevenzione degli inquinamenti derivanti dalle navi (*MARPOL*);
- c) Convenzione internazionale per l'assegnazione delle linee di massimo carico (*Load Line*);
- d) Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi (*Tonnage*);
- e) Convenzione internazionale sugli standard di addestramento e tenuta della guardia (*STCW*); e
- f) Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (*COLREG*).

Correttezza base giuridica:

La base giuridica della proposta in esame è individuata all'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE che prevede misure per migliorare la sicurezza² dei trasporti e disposizioni specifiche per il trasporto marittimo.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

In aderenza a quanto riportato nella sotto-sezione "principio di attribuzione" e dal momento che gli strumenti internazionali in materia di conformità dello Stato di bandiera nel settore del trasporto marittimo sono di competenza esclusiva dell'Unione (articolo 3, paragrafo 2, del TFUE) il principio di sussidiarietà non si applica né a tali strumenti né alle norme dell'Unione che attuano tali accordi.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità, enunciato nell'articolo 5 del Trattato, in quanto è stata elaborata alla luce degli ultimi sviluppi normativi avvenuti a livello internazionale (IMO) e dei risultati degli esercizi di REFIT, menzionati in premessa, per il conseguimento degli obiettivi unionali. A tal riguardo, quindi, la Commissione ha anche effettuato una valutazione d'impatto per individuare, esaminare e valutare misure alternative per conseguire gli obiettivi prefissati ed indicati nella sotto-sezione "Elementi qualificanti ed innovativi".

Obiettivo della proposta di modifica della direttiva 2009/21/CE è, pertanto, migliorare la sicurezza della navigazione e la prevenzione dell'inquinamento marittimo a livello europeo mediante l'istituzione di un sistema aggiornato, coerente e armonizzato di monitoraggio eseguito dagli Stati di bandiera, l'esecuzione delle ispezioni di bandiera, il monitoraggio e controllo degli Organismi riconosciuti.

A tal riguardo, giova evidenziare che gli Stati membri (Italia compresa) già applicano tali orientamenti in coerenza del Codice III e sono già stati sottoposti all'audit IMO.

La revisione proposta, quindi, dovrebbe avere quale risultato quello di migliorare ulteriormente gli standard di protezione ambientale e di sicurezza della navigazione implementati dalle navi mercantili battenti la bandiera degli Stati membri e di riequilibrare le responsabilità verso gli Stati di bandiera, riducendo, così, eventualmente l'onere del controllo da parte degli Stati di approdo (*seconda linea di difesa*). Infine, il processo di digitalizzazione e l'uso di certificati elettronici potrà comportare, in fase iniziale, dei costi che saranno compensati, successivamente, attraverso gli effetti positivi in termini di sicurezza ed efficienza che tale processo potrà apportare.

² Generalmente la nozione "sicurezza" ricomprende la sicurezza della navigazione, la protezione e la prevenzione dell'inquinamento.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

Valutazione del progetto:

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto mira a fornire più chiari e coerenti indirizzi sull'implementazione degli obblighi dello Stato di bandiera rispetto al passato ponendo al centro il Codice III come riferimento.

Ciò con beneficio per gli Stati membri che saranno nella posizione di elaborare più efficaci processi interni connessi ai compiti dello Stato di bandiera e così conseguire migliori risultati nella cornice degli audit IMO.

Urgenza:

Il progetto non è di particolare urgenza atteso che le disposizioni internazionali che si prefigge di indirizzare in maniera più uniforme sono, comunque, già applicate dagli Stati membri quali Parti contraenti delle Convenzioni IMO che hanno già assorbito il Codice III.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto la consistenza della flotta mercantile battente la bandiera italiana – soggetta alle previsioni delle Convenzioni internazionali richiamate nel Codice III ovvero impiegate internazionalmente – risulta rilevante: circa 800 unità, superiori alle 300 tonnellate di stazza lorda (*Gross Tonnage – GT*) che contribuiscono a formare l'1% del tonnellaggio mondiale (circa 14 milioni di tonnellate)³ e generano, per l'economia nazionale, un considerevole Prodotto Interno Lordo (PIL) annuale, oltre ad impiegare migliaia di lavoratori sia a terra (presso le società armatoriali) sia a bordo (il numero dei marittimi italiani impiegati sul naviglio mercantile nazionale è stimato in 30.000 unità tra Ufficiali ed altro personale).

Per tale motivo è di estrema importanza, per l'Italia, assicurare un servizio – dell'adempimento dei compiti di Stato di bandiera – sempre più efficace ed efficiente in termini di risorse impiegate e di processi amministrativi semplificati volti a garantire elevati standard di sicurezza della navigazione e protezione ambientale e, in tal modo, incrementare la competitività con gli altri Stati di bandiera, soprattutto quelli extra-UE.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Tempistica di adozione prevista

Secondo le indicazioni ricevute dalla Commissione, la revisione della direttiva 2009/21/CE dovrebbe essere finalizzata entro l'anno 2024 ed entrare in vigore non oltre 12 (dodici) mesi dalla sua pubblicazione. La direttiva è già stata sottoposta, a livello unionale, a:

1. valutazione ex post e vaglio di adeguatezza della legislazione vigente da cui è emersa la necessità di un più ampio riequilibrio della politica di sicurezza della navigazione dell'Unione Europea. Ciò significa soprattutto rafforzare il livello UE per quanto riguarda la "prima linea di difesa" (Stato di bandiera) ovvero la verifica della conformità delle navi e l'azione preventiva in capo agli Stati membri quali Stati di bandiera. Nella valutazione si è infatti rilevato che le politiche attuali si concentrano e mirano a rafforzare soprattutto i compiti degli Stati membri, in quanto Stati di approdo e Stati costieri, e riservano un'attenzione minore alla dimensione dello Stato di bandiera. Secondo le conclusioni della valutazione di adeguatezza, ciò che manca nella direttiva 2009/21/CE sono disposizioni chiare e di dettaglio per declinare le parti del Codice III relative allo Stato di bandiera. A tal

³ Dati statistici rilevati dal GISIS/IMO Database – aggiornati al 2022.

riguardo, quindi, la valutazione di adeguatezza ha individuato diversi ambiti in cui è possibile ulteriormente migliorare la capacità degli Stati membri di implementare le anzidette disposizioni di detto Codice.

2. Consultazioni dei portatori di interesse per le quali si sono esperite le seguenti attività:

- tra marzo e aprile 2021 la Commissione ha condotto 4 interviste esplorative con rappresentanti – a livello UE – dei principali portatori di interesse rispetto alla direttiva. Ciò al fine di sostenere e perfezionare la definizione generale delle problematiche evidenziate durante le valutazioni sopra descritte e le possibili opzioni strategiche;
- tra aprile e settembre 2021 il consulente incaricato dello studio relativo alla valutazione d'impatto ha svolto 23 interviste mirate con le seguenti categorie di portatori di interesse: Autorità nazionali (19), rappresentanti dell'industria (3) ed esperti (1);
- il consulente incaricato di eseguire la valutazione d'impatto ha organizzato un'indagine rivolta alle amministrazioni nazionali e alle categorie di portatori di interesse del settore, condotta tra dicembre 2021 e febbraio 2022. A settembre 2022, altresì, è stata effettuata un'ulteriore analisi di dati e statistiche, in particolare per ciò che riguarda gli ispettori dello Stato di bandiera ed il numero di ispezioni eseguite dai vari Stati membri;
- il 21 ottobre 2021 si è svolto un seminario *ad hoc* con le amministrazioni degli Stati di bandiera (17) e i rappresentanti del settore (8) — armatori, società di classificazione, organizzazioni del settore portuale e rappresentanti dei lavoratori — che ha riguardato le possibili modifiche della misurazione delle performance degli Stati di bandiera (indicatori chiave di prestazione (KPI): a partire dalla flotta e fino alla governance);
- il 20 gennaio 2022 è stato organizzato un seminario finale. L'evento è stato suddiviso in due sessioni tenutesi con differenti gruppi di portatori di interesse: una con le Autorità dello Stato di bandiera negli Stati membri dell'UE (23) e una con i portatori di interesse del settore marittimo. I lavori si sono concentrati nello specifico sulla raccolta di pareri ed osservazioni in merito alle versioni finali delle misure strategiche identificate dalla valutazione dei vari impatti. La DG MOVE e il consulente incaricato dello studio di valutazione d'impatto hanno organizzato ulteriori attività di consultazione con gli Stati membri ed i principali portatori di interesse sulle diverse misure strategiche, al fine di convalidare i risultati delle valutazioni in termini di quantificazione degli impatti. Tali attività si sono svolte nel contesto di una riunione informale dei direttori dei trasporti marittimi UE/SEE (30 novembre 2021) e di riunioni del comitato dell'UE per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento (17 maggio 2021, 11 novembre 2021 e 31 maggio 2022). In tutte le occasioni è stata confermata la necessità di un allineamento della direttiva 2009/21/CE con il Codice III;
- nell'autunno 2022 (agosto-ottobre) si sono svolte ulteriori riunioni in bilaterali con gli Stati membri e l'industria. Gli interlocutori hanno espresso un generale sostegno delle proposte, sugli aspetti relativi alla digitalizzazione e sulla necessità di integrarla nella scelta strategica privilegiata; alcuni di essi hanno espresso preoccupazioni con riferimento alla opzione di assegnare le visite (survey), preordinate all'autorizzazione ad operare sotto la bandiera all'iscrizione, agli Stati di bandiera.

Eventuali pareri già espressi dalla delegazione italiana in occasione di presentazioni, incontri:

L'Italia – principalmente il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto (in qualità di amministrazione con prevalente competenza) – ha, attivamente, partecipato alle interviste ed agli incontri anzidetti condividendo, in tutte le fasi, la necessità di rendere la direttiva maggiormente chiara e coerente con le previsioni del Codice III, evitando ulteriori prescrizioni, per gli obblighi dello Stato di bandiera, orientando la propria preferenza sull'opzione di più flessibile implementazione.

Elementi di criticità:

Nel corso delle interviste e delle riunioni in parola, l'Italia ha sempre rappresentato forti perplessità sulla possibilità di affidare le visite (*survey*) agli Stati di bandiera (oggi delegate agli Organismi riconosciuti). Ciò potrebbe determinare forti criticità sia a carico delle società che gestiscono navi mercantili nelle relazioni di traffico internazionale che a carico dell'Amministrazione su cui graverebbe l'onere di assicurare, in maniera continuativa, la presenza di proprio personale nei porti esteri (per garantire il completamento delle visite preordinate alla certificazione della nave entro le finestre di rilascio, convalida e rinnovo imposte dagli strumenti IMO).

Oltre a quanto sopra e da un primo esame di dettaglio dello strumento legislativo predisposto si sono rilevate ulteriori, non poche, criticità meritevoli di essere presentate e discusse durante il negoziato che si svilupperà in futuro. Di seguito, una sintesi delle medesime.

Criticità 1: nella definizione di "convenzioni" (articolo 3) viene fatto riferimento agli strumenti pertinenti IMO elencati nella direttiva 2009/16/CE (controllo dello Stato di approdo – PSC). Ciò determinerebbe l'estensione dello scopo della direttiva 2009/21/CE (compiti dello Stato di bandiera) ben oltre i seguenti strumenti pertinenti del Codice III:

- Convenzione internazionale sulla sicurezza della navigazione e protezione della vita umana in mare (*SOLAS*);
- Convenzione internazionale sulla prevenzione degli inquinamenti prodotti dalle navi (*MARPOL*);
- Convenzioni internazionali sugli standard di formazione ed addestramento dei marittimi e tenuta della guardia (*STCW*);
- Convenzione internazionale sulle linee di massimo carico (*LOAD LINE*);
- Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi (*TONNAGE*); e
- Regolamento internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare (*COLREG*).

Criticità 2: nella definizione di "III Code" (articolo 3) viene fatto riferimento alle parti 1 e 2 del citato Codice. Tale definizione è ritenuta eccessivamente estensiva ed incoerente rispetto allo scopo della direttiva essendo la parte 1 relativa alle c.d. "Common Areas" quali obblighi di tutta l'Amministrazione marittima dello Stato (quindi anche rispetto all'esercizio di compiti di Stato costiero e di Stato di approdo) e riferendo la parte 2 del Codice anche a tematiche (es. delega di autorità e formazione del personale marittimo) già coperte da dedicata, robusta, legislazione unionale. Tale definizione determinerebbe, pertanto, forti incertezze applicative.

Criticità 3: nella definizione di "resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni" (articolo 3) viene fatto riferimento alla possibilità di ricorso a personale esterno – comunque contrattualizzato dall'Amministrazione – per l'esecuzione di ispezioni a bordo delle navi mercantili nazionali. Ciò potrebbe comportare che personale esterno, privo di requisiti di formazione, esperienza e specializzazione coerenti con l'ambito del trasporto marittimo mercantile, richieda all'Autorità competente dello Stato di bandiera l'autorizzazione a svolgere le ispezioni menzionate. Tale circostanza determinerebbe un potenziale decremento della qualità delle ispezioni e del livello di sicurezza della navigazione e di protezione ambientale delle navi di bandiera.

Criticità 4: l'indicazione di "ispezione supplementare dello Stato di bandiera", che è definita quale "ispezione a bordo che non si conclude con la certificazione", non sembra essere coerente con la "supplementary survey" (visita supplementare) prevista dai paragrafi 20.1 e 20.2 del Codice III che

opera nel contesto del monitoraggio e controllo degli Organismi riconosciuti. Non è un caso che i citati paragrafi siano inseriti nel Codice III nella sezione rubricata "Delega di autorità".

A supporto di tale tesi, troviamo le definizioni di "survey" secondo le previsioni contenute nelle linee guida "HSSC": attività che mira alla certificazione della nave, in capo all'Organismo riconosciuto che, nel contesto del monitoraggio e controllo, può essere "accompagnata" ovvero supervisionata dall'Autorità competente dello Stato di bandiera per la finalità di misurare le prestazioni dei Soggetti delegati ad erogare servizi di certificazione in nome e per conto dello Stato.

Criticità 5: con riferimento alla formulazione del paragrafo 1 dell'articolo 4 della direttiva, concernente i processi di dismissione di bandiera/autorizzazione all'esercizio, si ritiene che l'attuale formulazione non tenga conto delle vigenti disposizioni del Regolamento (CE) N.789/2004 – articolo 1 paragrafo 4 relativo al trasferimento delle navi da carico e passeggeri tra registri all'interno della Comunità e che abroga il regolamento (CEE) n.613/91 del Consiglio. Tale norma prevede che gli Stati membri non possano negare, per motivi tecnici connessi all'attuazione delle previsioni delle Convenzioni marittime, l'iscrizione di una nave mercantile iscritta in un altro Stato membro se adeguatamente certificata e dotata equipaggiamenti marittimi conformi alla direttiva 2014/90/UE⁴. Tuttavia, sarebbe anche utile, in questa fase e, a fini di coerenza della legislazione nazionale del settore, riconsiderare alcuni aspetti connessi al trasferimento di navi tra Stati membri nel caso in cui esse abbiano applicato requisiti tecnici sulla base di una interpretazione ed approvazione dell'Autorità competente del precedente Stato di bandiera (es. SOLAS Reg. II-2/22 – *Safe Return to Port*).

Criticità 6: la previsione contenuta nell'articolo 4ter, comma 1 ovvero alla necessità, da parte dell'Autorità competente dello Stato di bandiera, di disporre di adeguate risorse per eseguire le attività previste all'articolo 4bis (es. ispezioni di bandiera), impatta significativamente sull'organizzazione dello Stato membro in quanto – molto probabilmente e secondo i meccanismi che saranno introdotti negli atti di implementazione previsti al successivo comma 4 del nuovo articolo 4ter – sarà definito – a livello unionale – un "commitment" per l'esecuzione di un numero minimo di ispezioni di bandiera, su base annuale, a bordo delle navi mercantili nazionali operanti in tutte le aree geografiche mondiali. Ciò comporterà, inevitabilmente, l'incremento del carico di lavoro degli ispettori di bandiera. È pertanto importante evidenziare che l'obbligo indirizzato dall'articolo 4ter comma 1 difficilmente potrà essere adempiuto entro la data di entrata in vigore proposta per la revisione della direttiva (12 mesi); sarebbe, invece, più pragmatico definire un periodo di phase-in (es. 10 anni) per consentire agli Stati membri di eseguire un'analisi di impatto adeguata individuando una serie di opzioni e risorse da integrare nell'organizzazione dello Stato di bandiera. Non meno importante sarebbe definire, a cura della Commissione ed al fine di armonizzazione e scongiurare deviazioni di mercato interno, i costi (viaggio, alloggio e diaria giornaliera) correlati all'ispezione di bandiera in uno ai soggetti tenuti a sostenerli (armatore – auspicabilmente - o Stato membro).

Criticità 7: con riguardo alle indicazioni dell'articolo 4bis comma 3 che concerne la necessità, da parte dello Stato di bandiera, di sviluppare e mantenere capacità tecniche di riesame della documentazione progettuale delle navi e, di conseguenza, adottare decisioni tecniche adeguate in base alle dimensioni della propria flotta, si ritiene che questo obbligo impatti significativamente sull'organizzazione dello Stato membro in quanto mira a ridefinire, qualitativamente e quantitativamente, il numero di personale tecnico (es. ingegneri navali ecc.). Trattasi, invero, di

⁴ *Marine Equipment Directive (MED)*, attuata nell'ordinamento nazionale con Decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 e ss.mm.ii.

aspetto già emerso nel contesto dell'audit IMO dell'Italia (maggio 2022) in esito al quale è stata segnalata un'area di futuro miglioramento con riferimento alla capacità dello Stato di sviluppare normativa tecnica di settore.

Sebbene in linea di principio l'articolo possa essere condiviso, appare importante evidenziare la difficoltà ad implementare detta previsione entro la data di entrata in vigore della proposta per la revisione della direttiva (12 mesi); sarebbe, invece, più pragmatico definire un periodo di phase-in (es. 10 anni) per consentire agli Stati membri di eseguire un'analisi di impatto adeguata individuando una serie di opzioni e risorse da integrare nell'organizzazione dello Stato di bandiera.

Criticità 8: con riguardo alle informazioni da trasferire tra le banche dati nazionali e quelle che saranno definite dalla Commissione, sebbene anche in questo caso il principio sia condiviso, si ritiene che anche questo obbligo possa avere impatti significativi sulle Autorità competenti dello Stato di bandiera che non sono dotate di sistemi informatici pienamente conformi alle indicazioni IMO sulla documentazione elettronica (es. e-certificate).

Anche in questo caso si riterrebbe più pragmatico consentire un periodo di phase-in (es. 3 anni) per consentire agli Stati membri di eseguire un'analisi di impatto adeguata individuando una serie di opzioni adeguate a soddisfare l'interscambio di informazioni digitali. Ciò soprattutto a beneficio della semplificazione amministrativa a carico degli *stakeholders*.

Criticità 9: con riferimento al comma 2 del nuovo articolo 7 ovvero alla previsione che lo Stato membro garantisca la presenza della Commissione e di EMSA durante gli audit IMO in schema IMSAS, si ritiene opportuno evidenziare che la gestione degli auditor (da 3 a 4) e della folta platea di rappresentanti delle Autorità competenti dello Stato (non solo di bandiera, ma anche costiero e di approdo atteso lo scopo dell'attività) rappresenta già – per esperienza diretta – una rilevante criticità. A ciò si aggiunga che gli orientamenti dell'IMO espressi nel *Member State Manual for the IMO audit* (III 6/INF. 9) subordinano la presenza di osservatori all'accettazione dello Stato sottoposto a verifica per salvaguardare il buon andamento dell'attività.

Così come formulato l'articolo genererebbe non poche complicazioni nella gestione dell'audit IMO e risulterebbe in contrasto con l'approccio internazionale.

Pertanto, si ritiene che detto comma debba essere stralciato salvando, al suo interno, la sola previsione della condivisione del rapporto di audit con la Commissione.

Criticità 10: il comma 3 del nuovo articolo 7 ovvero la previsione dell'istituzione di un regime di visita – a trazione Commissione/EMSA – teso a misurare il grado di implementazione delle disposizioni contenute nella direttiva, è ritenuto eccessivamente oneroso.

Così come formulato aggiungerebbe una ulteriore attività di verifica a quelle già condotte, periodicamente, sia dall'IMO sia dall'Ente certificatore del sistema di gestione della qualità (SGQ) previsto al successivo articolo 8. Entrambi gli audit già, prevedono, infatti lo scrutinio dello Stato di bandiera rispetto ai relativi obblighi riassunti del Codice III comportando, pertanto, aggravio amministrativo ed operativo ingiustificato a carico degli Stati membri, senza peraltro alcun valore aggiunto.

A tal riguardo, quindi, si ritiene che, fermo restando l'audit IMO che è obbligatorio per l'Italia quale Parte contraente delle Convenzioni marittime, le opzioni percorribili sarebbero:

- mantenere l'obbligo di un SGQ certificato previsto dall'articolo 8 (già presente oggi) ed eliminare la visita della Commissione/EMSA (opzione preferita); oppure,
- inserire l'obbligo di visita della Commissione/EMSA a condizione di eliminare quello di certificazione SGQ previsto dall'articolo 8 (opzione di compromesso); oppure,
- mantenere entrambi gli obblighi sopra menzionati, ma solo per gli Stati membri che figurano nella *grey/black list* del Paris MoU in ragione della performance della propria

flotta mercantile (opzione accettabile).

Criticità 11: il periodo di trasposizione previsto all'articolo 11 (12 mesi) è ritenuto, estremamente, ridotto tenuto conto della complessità della materia trattata che inciderà significativamente sull'organizzazione delle Autorità competenti dello Stato di bandiera. A tal riguardo, un termine di 36 mesi sarebbe altamente preferibile.

Eventuali modifiche (di drafting e/o merito) ritenute necessarie od opportune:

- a) in merito alle disposizioni generali, allo stato attuale non rileva necessità di modifiche;
- b) in merito all'articolo 3 – comma (1) – lettera (b): la definizione di "convenzioni" – lettera f) - deve riflettere lo scopo del Codice III e, pertanto, dovrà essere riformulata come necessario (riferimento **criticità 1**);
- c) in merito all'articolo 3 – comma (1) – lettera (b): la definizione di "III Code" – lettera g) – deve essere riformulata richiamando le sole parti dello strumento che hanno attinenza con i compiti dello Stato di bandiera; ciò a dire, escludendo tutto ciò che è già coperto da altra legislazione unionale (es. delega di autorità) ovvero riferibile ad altri ambiti (obblighi "comuni" dello Stato di approdo e costiero).
In questo senso anche il nuovo articolo 4bis e l'Annesso alla direttiva, contenente l'estratto del Codice III, devono essere rivisti per coerenza con la proposta di modifica della definizione; come anche l'articolo 4ter per la parte riguardante l'attività di monitoraggio e controllo degli Organismi riconosciuti, anch'essa già ampiamente coperta da robusta legislazione unionale (riferimento **criticità 2**);
- d) in merito all'articolo 3 – comma (1) – lettera (b): la definizione di "resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni" – lettera j) – deve essere rivista al fine di identificare l'esatto profilo professionale del soggetto operante che deve avere almeno la formazione di base ed avanzata ed addestramento previsti per gli "ispettori dello Stato di bandiera" – lettera i) (riferimento **criticità 3**);
- e) in merito all'articolo 3 – comma (1) – lettera (b): l'identificazione della definizione "ispezione supplementare dello Stato di bandiera" – lettera k) - deve essere modificata eliminando la fuorviante espressione "supplementare" ai fini di coerenza con il Codice III e con la definizione della stessa che rimane una ispezione (*inspection*) e non una visita (*survey*). In questo caso anche l'indicazione di "supplementare" contenuta nell'articolo 4bis andrà rimossa (riferimento **criticità 4**);
- f) in merito all'articolo 4 – comma (1): il paragrafo relativo ai processi di dismissione di bandiera/autorizzazione all'esercizio, contenuti nel riformulato paragrafo 1 dell'articolo 4, dovrebbe essere suddiviso così da distinguere il cambio bandiera:
 - per navi provenienti da Stati extra-UE. In questo caso prevedendo una verifica della sussistenza dei requisiti prima che la stessa sia iscritta nei registri nazionali, e non prima che operi, con obbligo di ispezione di bandiera;
 - da quelle provenienti da altri Stati membri, per i quali possono continuare ad applicarsi i requisiti del Regolamento (CE) N.789/2004 prevedendo (articolo 4 – comma 4) l'opzione di ispezione nei casi da definire nella revisione della direttiva (es. requisiti SOLAS Reg.II-2/22 – *Safe Return to Port*) (riferimento **criticità 5**);
- g) in merito all'articolo 4ter – comma (1): relativamente all'obbligo imposto dall'articolo 4ter comma 3 a carico degli Stati membri di dotarsi di un'organizzazione adeguata al fine di eseguire le attività previste dal nuovo articolo 4bis, si dovrà suggerire l'introduzione di un congruo periodo di "phase-in" (almeno 10 anni) entro cui implementare tale obbligo (riferimento **criticità 6**);
- h) in merito all'articolo 4bis – comma (3): relativamente all'obbligo imposto dall'articolo 4ter

comma 3 a carico degli Stati membri di dotarsi di un'organizzazione adeguata al fine di sviluppare e mantenere capacità tecniche di riesame della documentazione progettuale delle navi e, di conseguenza, adottare decisioni tecniche adeguate in base alle dimensioni della propria flotta, si dovrà suggerire l'introduzione di un congruo periodo di "phase-in" (almeno 10 anni) entro cui implementare tale obbligo (riferimento **criticità 7**);

- i) in merito all'articolo 6: relativamente all'obbligo imposto dall'articolo 6 a carico degli Stati membri di trasferire informazioni digitali (tra cui anche quelle della certificazione delle navi), si dovrà suggerire l'introduzione di un congruo periodo di "phase-in" (almeno 3 anni) entro cui implementare tale obbligo (riferimento **criticità 8**);
- j) in merito all'articolo 7 – comma (2): con riferimento all'obbligo imposto al comma 2 dell'articolo 7 di garantire la presenza della Commissione e di EMSA durante gli audit IMO, si dovrà fortemente sostenere la cancellazione di tale assunto per le ampie motivazioni anzi espresse (riferimento **criticità 9**);
- k) in merito all'articolo 7 – comma (3): relativamente all'obbligo di sottoporsi alla visita della Commissione/EMSA ai fini della verifica dell'implementazione delle disposizioni contenute nella direttiva, si dovrà fortemente sostenere la cancellazione di tale assunto ovvero proporre le seguenti opzioni (riferimento **criticità 10**):
 1. mantenere l'obbligo di un SGQ certificato previsto dall'articolo 8 (già presente oggi) ed eliminare la visita della Commissione/EMSA (opzione preferita); oppure,
 2. inserire l'obbligo di visita della Commissione/EMSA a condizione di eliminare quello di certificazione SGQ previsto dall'articolo 8 (opzione di compromesso); oppure,
 3. mantenere entrambi gli obblighi sopra menzionati, ma solo per gli Stati membri che figurano nella *grey/black list* del *Paris MoU* in ragione della performance della propria flotta mercantile (opzione accettabile).
- l) in merito all'articolo 11: per ciò che concerne il periodo di trasposizione della revisione della direttiva nell'ordinamento interno, si dovrà fortemente sostenere l'ampliamento del termine attualmente proposto ad almeno 36 mesi (probabilmente si raggiungerà un compromesso a 24) (riferimento **criticità 11**).

Ulteriori riunioni, tavoli, consultazioni, passaggi che si ritengono opportuni:

In relazione alla complessità e all'impatto degli emendamenti alla direttiva, si ritiene necessario aprire un tavolo di confronto ed approfondimento con le Autorità competenti, in seno alle Amministrazioni cui il legislatore ha attribuito compiti e responsabilità riferibili allo Stato di bandiera ovvero inclusi nel Codice III, già individuate nella presente relazione.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Si ritiene opportuno evidenziare che per poter procedere ad una compiuta analisi dei costi gravanti sul bilancio nazionale, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali del progetto di norma di cui trattasi e degli atti di implementazione che saranno sviluppati in seguito.

In questo contesto, comunque, alcuni impatti provvisori sull'organizzazione del Corpo delle Capitanerie di porto – Autorità competente dello Stato di bandiera altamente coinvolta – sono stati identificati e registrati nella pertinente sezione del presente documento. Tali impatti, in linea generale, non dovrebbero generare ulteriori nuovi oneri a carico del Bilancio dello Stato.

E' opportuno segnalare che, nel documento di sintesi della relazione sulla valutazione d'impatto che accompagna la proposta di direttiva, la Commissione ha stimato che i costi aggiuntivi (che ricadranno principalmente sulle Autorità competenti dello Stato di bandiera, in quanto l'opzione scelta prevede un aumento sia del controllo della flotta mercantile di bandiera tramite le ispezioni

dello Stato di bandiera sia sugli Organismi riconosciuti) saranno compresi tra 49,1 e 49,2 milioni di euro (periodo 2025 – 2050).

Non meno importante, tenuto in debito conto la “criticità 6”, comprendere se detti costi potranno/dovranno essere messi a carico – ancorché in parte - dell’armatore della nave soggetta ad ispezione dello Stato di bandiera.

2. Effetti sull’ordinamento nazionale

Effetti in termini di semplificazione/armonizzazione/innovazione;

La direttiva mira:

- ⇒ ad assicurare la piena coerenza della legislazione unionale con il Codice III, per la parte specifica dei compiti dello Stato di bandiera, anche ai fini di miglioramento delle performance degli Stati membri nel contesto degli audit IMO;
- ⇒ ad introdurre meccanismi che consentiranno un adeguato monitoraggio e controllo del naviglio mercantile nazionale anche al fine dell’implementazione dell’ispezione di bandiera (es. *commitment* stabilito in analogia al criterio del PSC ovvero sulla base del profilo di rischio della nave);
- ⇒ ad introdurre meccanismi per la definizione del numero, della formazione di base/avanzata e dell’addestramento per determinare l’*expertise* delle risorse umane da allocare alla suddetta attività, commisurata al numero ed alla tipologia delle navi di bandiera;
- ⇒ ad introdurre obblighi di digitalizzazione della certificazione delle navi (aspetto che inciderà anche sulla direttiva PSC) ed interscambio digitale delle informazioni sulla flotta mercantile nazionale;
- ⇒ ad introdurre un sistema europeo di calcolo della *performance* dello Stato di bandiera, da misurare attraverso specifici indicatori di prestazione o *Key-Performance Indicators (KPI)*.

Elementi di criticità;

Gli elementi di criticità sono inseriti nella Sezione B.3 della presente relazione.

Adeguamenti resi necessari dalla proposta;

Gli emendamenti discendenti dall’adozione della proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, dovranno riflettersi nell’aggiornamento del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164 – come modificato dal Decreto-Legge 16 giugno 2022, n. 68 convertito con modificazioni dalla Legge 5 agosto 2022, n. 108 – recante “Attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera”.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull’organizzazione della pubblica amministrazione

Costi di adeguamento;

La revisione della direttiva genererà, a carico delle Autorità competenti dello Stato di bandiera, una serie obblighi che richiederanno adeguamenti infrastrutturali ed organizzativi. In particolare

essi saranno tenuti a:

- eseguire, in via obbligatoria e non delegabile, un certo numero di ispezioni di bandiera in un determinato periodo (1, 3 o 5 anni in base ad un profilo di rischio della nave) che rappresenterà il c.d. “*commitment*” a carico dello Stato membro, definito in base alla dimensione e tipologia della flotta e disciplinato attraverso i meccanismi che verranno introdotti negli atti di implementazione che saranno sviluppati in fase successiva. Per l'Italia, questo obiettivo/obbligo, sarà dimensionato su una flotta di circa 800 unità suddivise in macro-categorie quali: navi da crociera, navi ro-ro da passeggeri (traghetti) e navi da carico. Ad oggi, le ispezioni di bandiera sono svolte da personale ispettore appartenente al Corpo delle Capitanerie di porto e su un profilo di rischio definito internamente dal Corpo, in qualità di Autorità competente dello Stato di bandiera, che determina, mediamente, 23 ispezioni l'anno (sulla base delle attività già eseguite negli anni 2021, 2022 e 2023) a cui si aggiungono le ispezioni a seguito di “detenzione” nave da parte delle Autorità di approdo (PSC).
- Disporre di risorse sufficienti, avente un *expertise* tecnica, da inserire tra le risorse delle Autorità competenti dello Stato di bandiera con capacità ad esaminare soluzioni progettuali realizzate a bordo delle navi e adottare decisioni tecniche. Tali risorse devono essere commisurate alla flotta mercantile nazionale.
Ad oggi, il personale del Corpo delle Capitanerie di porto, è formato-addestrato/qualificato attraverso dei corsi che hanno un livello di dettaglio tecnico non elevato ed adeguato agli scopi sopra descritti, anche in relazione alle nuove tecnologie ed i design innovativi che saranno introdotti nel settore del trasporto marittimo tenuto conto degli obiettivi IMO di riduzione delle emissioni di GHG.
- Consentire l'interscambio digitale di informazioni relative alla flotta nazionale tra i sistemi informatici delle Autorità competenti dello Stato di bandiera e quelli che saranno sviluppati dalla Commissione/EMSA, tra cui la certificazione statutaria in possesso delle navi (*e-Certificate*). Ad oggi, la certificazione viene rilasciata dalle Autorità Marittime competenti del Corpo delle Capitanerie di porto, in formato cartaceo, e dagli Organismi riconosciuti in formato elettronico. Per poter trasferire informazioni rispetto ai certificati emessi in modalità elettronica l'attuale sistema in uso alle Autorità Marittime dovrebbe adeguarsi alle disposizioni IMO contenute nella FAL.5/Circ.39/Rev.2 (serie ISO 27000).

Sulla base degli elementi sopra descritti, si ritiene dovuto evidenziare – in termini di costi di adeguamento – quanto segue:

- relativamente al numero di personale da destinare alle attività citate al precedente punto 1, il Corpo delle Capitanerie di porto già dispone di 230 posizioni tabellari della struttura organizzativa interna che espleta attività di “sicurezza della navigazione” e “protezione ambientale” a bordo delle navi mercantili con 130 ispettori abilitati ad eseguire sia le ispezioni dello Stato di bandiera (navi nazionali) che quelle previste dagli obblighi di Stato di approdo (navi straniere che toccano porti nazionali). Tuttavia, tale personale espleta, oggi, anche altre funzioni ispettive ed amministrative previste dalla normativa nazionale, unionale ed internazionale e dai compiti istituzionali affidati al Corpo. Per tale motivo, a parità di posizioni, si dovrà prevedere una riorganizzazione interna con l'obiettivo di mantenere un *corpus* di ispettori di bandiera esclusivamente dedicati alle attività della novellata direttiva. Ulteriore approfondimento andrà esperito per il personale ispettivo dipendente dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy che, oggi, esegue le visite (*survey*) preordinate alla certificazione degli equipaggiamenti radio-elettrici di bordo.
- Per ciò che attiene all'*expertise* (primo alinea) e sulla base delle considerazioni ivi espresse, si ritiene che parte del personale ispettivo che sarà chiamato ad assolvere ai compiti

previsti dall'emendamento alla direttiva dovrà essere formato-addestrato/qualificato, attraverso un percorso interno all'organizzazione, secondo un modello di ingegneria industriale marittima (es. *Marine Engineer*) mirato al settore navale (anche con laurea triennale) integrato, comunque, da ingegneri navali (laurea magistrale) per gli aspetti legati all'esame delle soluzioni di design navale. Tale processo di adeguamento comporterà dei costi che saranno quantificati in seguito.

- Per quanto concerne l'interscambio digitale di informazioni relative alla flotta mercantile nazionale, con particolare riguardo alla certificazione, il Corpo delle Capitanerie di porto ha già promosso l'autorizzazione – attraverso la competente Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (DGVPTM) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – degli Organismi riconosciuti all'emissione della certificazione ancora oggi – ancorché in via residuale - esitata dalle Autorità Marittime. Tale percorso dovrebbe perfezionarsi prima dell'entrata in vigore della revisione della direttiva.

Effetti in termini di semplificazione burocratica/normativa:

L'uniformità della legislazione tesa ad implementare gli obblighi dello Stato di bandiera, l'identificazione di criteri comuni per determinare un bacino di risorse umane specializzate per le relative attività e la digitalizzazione dei pertinenti processi consentiranno, da un lato, di preparare e orientare in modo più efficiente ed efficace le ispezioni effettuate dallo Stato di bandiera (anche come misura preventiva atta a migliorare i risultati ispettivi della flotta mercantile nazionale quando verificata, all'estero, in regime PSC), e meglio identificare le navi nazionali su cui concentrare l'attenzione a causa dell'insufficiente *performance* e rafforzando il gradiente di sicurezza della navigazione e protezione ambientale in mare.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Impatto su PMI e cittadini;

La proposta di emendamento alla direttiva non avrà un impatto su PMI e cittadini, in quanto le navi che rientrano nel relativo ambito di applicazione sono, tendenzialmente, unità mercantili impiegate internazionalmente (tutte le navi passeggeri e le navi da carico di stazza lorda superiore a 300 tonnellate). La flotta mercantile nazionale c.d. "minore" – ovvero le unità che non rientrano nelle anzidette specifiche non è destinataria della direttiva.

Impatto su imprese armatoriali;

La proposta di emendamento alla direttiva non avrà un impatto sulle imprese armatoriali, che operano navi passeggeri e navi da carico di stazza lorda superiore a 300 tonnellate – in navigazione internazionale – poiché l'ispezione di bandiera andrà a sostituire l'attività di ispezione e certificazione prevista dalla Convenzione sul Lavoro Marittimo (MLC, 2006) e dal Codice per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS) in tema di sicurezza marittima (*maritime security*) oggi esitate da personale del Corpo delle Capitanerie di porto, da delegarsi agli Organismi riconosciuti. In aggiunta, gli armatori "virtuosi" alle cui navi sarà assegnato un profilo di rischio basso, potranno avvantaggiarsi di una più ampia periodicità delle ispezioni di bandiera da stabilire attraverso matematici meccanismi da adottare con atti di implementazione della Commissione (ogni 3 ovvero 5 anni).

Costi;

I costi legati alla ispezione di bandiera solo riferibili, per lo più, alle spese vive per raggiungere la nave italiana in un porto estero stimabili come segue:

- 1) viaggio aereo: mediamente 5000 euro a persona (voce di costo più incidente);
- 2) vitto e alloggio: mediamente 500 euro per giorno/persona (ove possibile, il soggiorno potrebbe anche essere assicurato a bordo della nave);
- 3) diaria giornaliera: in base al luogo di missione, mediamente 200 euro per giorno/persona.

In sintesi, per una singola ispezione di bandiera occorrerebbero 4 giorni (viaggio compreso), due ovvero tre ispettori con un costo stimato, nel caso più gravoso, che oscillerebbe tra i 10.000 ed i 20.000 euro ad ispezione. Tali costi già oggi sono sostenuti dagli armatori per le viste eseguite da personale del Corpo (MLC 2006 e ISPS Code) e da personale del MIMIT (visite annuali alle stazioni radio GMDSS).

Altro

Si riserva di fornire ulteriori integrazioni circa profili critici, consultazioni interne ed esterne, ulteriori contributi che saranno acquisiti durante le fasi negoziali da svilupparsi a partire dal prossimo mese di settembre.

Si precisa, inoltre, che la proposta di emendamento – nella sua versione originale – è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato dai competenti servizi unionali e che la posizione della delegazione italiana potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con le altre Autorità competenti degli Stati membri e con le parti interessate.

LOGO
Amministrazione
con competenza
prevalente

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

- **Codice della proposta:** COM (2023) 272 del 01/06/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0172(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.
- **Altre Amministrazioni interessate:**
 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
 - Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE); e
 - Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT).

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.	DECRETO LEGISLATIVO 6 settembre 2011, n. 164 Attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.	Competenza ai sensi dell'art.117 della Costituzione Il provvedimento è in linea con l'attuale assetto costituzionale atteso che le "grandi reti di trasporto e di navigazione" ed il "principio di tutela ambientale", disciplinato dalle Convenzioni internazionali, rientrano tra le materie di legislazione concorrente ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

		<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Gli emendamenti discendenti dall'adozione della proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, dovranno riflettersi nell'aggiornamento del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164 – come modificato dal Decreto-Legge 16 giugno 2022, n. 68 convertito con modificazioni dalla Legge 5 agosto 2022, n. 108 – recante “Attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera”.</p> <p><u>Eventuali oneri finanziari</u></p> <p>Gli adeguamenti previsti dalla revisione della direttiva, in linea generale, non dovrebbero generare ulteriori oneri a carico del Bilancio dello Stato. Per i dettagli vedasi, comunque, gli elementi forniti sotto la Sezione C della relazione.</p> <p><u>Amministrazioni coinvolte</u></p> <p>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Corpo delle Capitanerie di porto (<u>con competenza prevalente</u>).</p> <p><u>Altre Amministrazioni interessate:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (DGVPTM); • Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE); e • Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT).
--	--	--

	<p align="center">Art. 1</p> <p align="center">Finalità ed ambito di applicazione</p> <p>1. Il presente decreto, avente ad oggetto il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi nazionali, introduce procedure finalizzate ad assicurare che lo Stato italiano ottemperi con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale.</p>	
<p align="center">Articolo 1</p> <p align="center">Modifiche della direttiva 2009/21/CE</p> <p>La direttiva 2009/21/CE è così modificata:</p> <p>(1) l'articolo 3 è così modificato:</p> <p>(a) la lettera e) è sostituita dalla seguente: "e) "audit IMO" un audit condotto in conformità delle disposizioni della risoluzione A 1067(28) ("Quadro e procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO"), nella versione aggiornata, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO);";</p> <p>(b) sono aggiunte le lettere seguenti: "f) "convenzioni" le convenzioni e i relativi protocolli e emendamenti, nonché connessi codici vincolanti, nella loro versione aggiornata, quali definiti</p>	<p align="center">Art. 2</p> <p align="center">Definizioni</p> <p>1. Ai fini del presente decreto si intende per:</p> <p>a) nave: una nave battente bandiera di uno stato membro che rientra nell'ambito di applicazione delle pertinenti convenzioni di cui l'Organizzazione marittima internazionale - IMO è depositaria e per la quale è richiesto un certificato;</p> <p>b) Amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;</p> <p>c) organismo riconosciuto: un organismo riconosciuto conformemente al decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104;</p> <p>d) certificati: i certificati previsti dalla legge e rilasciati in relazione alle pertinenti convenzioni IMO;</p>	<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove definizioni introdotte dalla revisione della direttiva andranno inserite anche nell'articolo 2 del D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴, ad eccezione della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006);</p> <p>g) "codice III" le parti 1 e 2 della risoluzione A.1070(28) ("codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO"), adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), ad eccezione dei punti 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 e 32 della parte 2;</p> <p>h) "controllore dello Stato di bandiera" un dipendente pubblico alle esclusive dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro, da essa debitamente autorizzato a svolgere visite di controllo e audit in relazione ai certificati obbligatori e che soddisfa il requisito di indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;</p> <p>i) "ispettore dello Stato di bandiera" un dipendente del settore pubblico alle esclusive dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro, da essa debitamente autorizzato a effettuare ispezioni supplementari dello Stato di bandiera e che soddisfa il requisito di indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1, e i criteri minimi di cui all'allegato XI della direttiva 2009/16/CE;</p> <p>j) "resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle</p>	<p>e) audit IMO: attività di controllo, consulenza e verifica condotta in conformità alle disposizioni della risoluzione A.974 (24) adottata dall'Assemblea dell'IMO il 1° dicembre 2005.</p>	
---	---	--

<p>ispezioni" le persone non alle esclusive dipendenze dell'autorità competente dello Stato membro, ma ad essa contrattualmente legate e da essa debitamente autorizzate, che possono effettuare determinate ispezioni, diverse dalle visite di controllo obbligatorie, specificate dall'autorità competente e che soddisfano i criteri di comunicazione, qualifica e indipendenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1;</p> <p>k) "ispezione supplementare dello Stato di bandiera" un'ispezione a bordo che non si conclude con la certificazione;</p> <p>j) "HSSC" la risoluzione A.1156(32) (orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (HSSC) del 2021, nella sua versione aggiornata, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO));";</p>		
<p>(2) all'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:</p> <p>"1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la sua bandiera, lo Stato membro interessato assicura che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. In particolare verifica i precedenti relativi alla sicurezza della nave utilizzando i rapporti di ispezione e i certificati contenuti nella banca dati di cui all'articolo 6 bis. Se necessario, consulta</p>	<p style="text-align: center;">Art. 3 Verifiche preliminari svolte all'atto del rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera</p> <p>1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la bandiera nazionale, l'Amministrazione verifica che l'armatore ovvero esercente abbia ottemperato alle norme ed alle regolamentazioni internazionali e nazionali applicabili.</p>	<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove procedure di ispezione delle navi iscritte nei registri nazionali, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nell'articolo 3 del D.Lgs 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>l'amministrazione del precedente Stato di bandiera per accertare se sussistano ancora anomalie o problemi di sicurezza da questo individuati e rimasti irrisolti.";</p>	<p>2. L'attività di verifica di cui al comma 1, comprende:</p> <p>a) l'acquisizione di copia dei certificati di sicurezza e dei rapporti di visita ispettiva effettuati da quando la nave è in esercizio;</p> <p>b) il controllo dei precedenti rapporti di visita condotti in conformità alle vigenti disposizioni in materia di controllo da parte dello stato di approdo;</p> <p>c) se necessario, la consultazione della precedente Amministrazione per accertare se sussistano ancora anomalie o deficienze già individuate.</p> <p>3. L'Amministrazione, per le navi che abbiano in precedenza battuto la bandiera nazionale, fornisce tempestivamente, allo Stato di cui la nave batte bandiera che ne faccia richiesta, i dettagli riguardanti le deficienze già accertate e non risolte all'atto del cambio di nazionalità ed ogni altra pertinente informazione connessa alla sicurezza.</p>	
<p>(3) sono inseriti i seguenti articoli da 4 bis a 4 quater:</p> <p style="text-align: center;"><i>"Articolo 4 bis</i></p> <p>Sicurezza delle navi battenti la bandiera di uno Stato membro</p> <p>1. Nel trasporto marittimo internazionale, gli Stati membri applicano integralmente le disposizioni obbligatorie relative allo Stato di bandiera stabilite dalle convenzioni IMO conformemente alle condizioni e</p>		<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove disposizioni dell'articolo 4bis, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nel D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

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

sulla base dell'allegato IX della direttiva 2009/16/CE.		
<p style="text-align: center;"><i>Articolo 4 ter</i></p> <p style="text-align: center;">Requisiti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento</p> <p>1. Gli Stati membri provvedono affinché le loro amministrazioni dispongano di risorse sufficienti, adeguate alle dimensioni e al tipo della flotta, in particolare al fine di assolvere gli obblighi di cui all'articolo 4 bis e ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo.</p> <p>2. Gli Stati membri provvedono alla sorveglianza delle attività dei controllori dello Stato di bandiera, degli ispettori dello Stato di bandiera e degli organismi riconosciuti e partecipano al sistema di sorveglianza a livello dell'UE degli organismi riconosciuti definito dal gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1.</p> <p>3. Gli Stati membri sviluppano o mantengono capacità di riesame del progetto e di adozione delle decisioni tecniche adeguate alle dimensioni e al tipo della loro flotta.</p> <p>4. Al fine di assicurare l'armonizzazione delle ispezioni supplementari dello Stato di bandiera di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 2, lettera c), la Commissione, previa consultazione del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo</p>		<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove disposizioni dell'articolo 4ter, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nel D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>9 bis, paragrafo 1, adotta atti di esecuzione per definire le misure uniformi atte a stabilire i requisiti minimi per l'attuazione degli obblighi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.</p>		
<p>(4) l'articolo 5 è così modificato: (a) il comma unico diventa il paragrafo 1; (b) è aggiunto il seguente paragrafo 2: "2. Gli Stati membri elaborano e attuano un adeguato programma di controllo e monitoraggio, utilizzando, se del caso, il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi ("SafeSeaNet") di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 3, e all'allegato III della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁵, per fornire una risposta tempestiva nelle situazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo, nonché in caso di incidenti di sicurezza e nei casi presunti di inquinamento.";</p>	<p style="text-align: center;">Art. 4 Misure da adottarsi in caso di fermo di una nave battente bandiera nazionale</p> <p>1. Quando l'Amministrazione è informata che una nave di bandiera nazionale è stata sottoposta a fermo da parte di uno Stato di approdo, fatte salve le attività di indagine finalizzate ad accertare eventuali responsabilità, adotta le procedure di seguito indicate, finalizzate a verificare che la nave sia tempestivamente resa conforme alle pertinenti convenzioni IMO:</p> <p>a) per fermo dovuto a deficienze concernenti i certificati per i quali l'Amministrazione ha autorizzato gli organismi riconosciuti all'esecuzione dei compiti stabiliti dall'articolo 4 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, l'Amministrazione provvederà affinché l'organismo riconosciuto effettui una visita addizionale a bordo per la rettifica delle deficienze rilevate;</p> <p>b) per fermo dovuto a deficienze concernenti i certificati per i quali l'Amministrazione ha</p>	<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove procedure di monitoraggio della flotta, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nell'articolo 4 del D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

	<p>affidato agli organismi riconosciuti l'esecuzione dei compiti stabiliti dall'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, l'Amministrazione provvederà affinché l'organismo riconosciuto, effettui, per conto dell'Amministrazione, una visita addizionale a bordo per la rettifica delle deficienze rilevate.</p> <p>2. L'Amministrazione ha, in ogni caso, facoltà di partecipare con propri qualificati funzionari all'effettuazione delle visite di cui al comma 1.</p>	
<p>(5) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>"Articolo 6</i></p> <p>Informazioni e scambi elettronici</p> <p>1. Gli Stati membri provvedono affinché almeno le informazioni seguenti relative alle navi battenti la loro bandiera siano conservate e rese accessibili in un formato elettronico compatibile e interoperabile con le banche dati dell'Unione sulla sicurezza marittima:</p> <p>(a) estremi di riconoscimento della nave (nome, numero IMO ecc.);</p> <p>(b) certificati obbligatori (completi, provvisori o temporanei), comprese date delle visite di controllo, delle eventuali visite di controllo addizionali e supplementari e degli audit;</p> <p>(c) identificazione degli organismi riconosciuti coinvolti nella certificazione e nella classificazione della nave;</p>	<p style="text-align: center;">Art. 5</p> <p style="text-align: center;">Accesso alle informazioni sulle navi di bandiera nazionale</p> <p>1. Ai fini del presente decreto l'Amministrazione rende disponibili alle amministrazioni omologhe degli Stati membri le seguenti informazioni concernenti le navi di bandiera nazionale:</p> <p>a) elementi di identificazione e riconoscimento della nave;</p> <p>b) date delle visite di controllo, comprese eventualmente quelle addizionali e supplementari e date degli audit;</p> <p>c) identificazione degli organismi riconosciuti cui è demandata l'attività di certificazione e classificazione della nave;</p> <p>d) identificazione dell'autorità competente che ha</p>	<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove procedure di interscambio elettronico delle informazioni sulla flotta, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nell'articolo 5 del D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>(d) identificazione dell'autorità competente che ha ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e date delle ispezioni;</p> <p>(e) risultato delle ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo (deficienze: sì o no; fermi: sì o no);</p> <p>(f) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera dello Stato membro in questione negli ultimi 12 mesi;</p> <p>(g) uno o più rapporti redatti a seguito di una visita di controllo o di un'ispezione da parte dello Stato di bandiera effettuata a norma dell'articolo 4 bis, paragrafo 2, lettere b) o c).</p> <p>2. Le informazioni sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 6 bis. Anche il comandante riceve copia del rapporto.";</p>	<p>ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e date delle ispezioni;</p> <p>e) esiti delle ispezioni svolte dagli Stati di approdo;</p> <p>f) informazioni sui sinistri marittimi;</p> <p>g) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera nazionale negli ultimi dodici mesi.</p>	
<p>(6) è inserito l'articolo 6 bis seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>"Articolo 6 bis</i></p> <p style="text-align: center;">Banca dati sulle ispezioni</p> <p>1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni contenente le informazioni di cui all'articolo 6. Tutti gli Stati membri sono collegati a tale banca dati. Tale banca dati è basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE, rispetto alla quale ha funzionalità simili.</p> <p>2. Gli Stati membri provvedono a</p>		<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove disposizioni dell'articolo 6bis, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nel D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>che siano trasferite senza ritardo nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva, comprese quelle relative alle deficienze, non appena siano ultimati il rapporto o i rapporti di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 4.</p> <p>3. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato inerente all'attuazione della presente direttiva sulla base dei dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri.</p> <p>4. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo e al sistema di ispezioni previsto dalla direttiva 2009/16/CE. Nessuna disposizione della presente direttiva osta alla condivisione di tali informazioni tra le pertinenti autorità competenti all'interno degli Stati membri e tra di essi, con la Commissione o con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁶.</p> <p>5. Gli Stati membri provvedono affinché i certificati obbligatori di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), siano trasmessi per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo utilizzando le</p>		
--	--	--

<p>specifiche funzionali e tecniche di un'interfaccia elettronica armonizzata di comunicazione previste dall'articolo 24 bis della direttiva 2009/16/CE.";</p>		
<p>(7) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>"Articolo 7</i></p> <p>Monitoraggio dell'osservanza delle norme da parte degli Stati membri e dei risultati degli Stati membri</p> <p>1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le loro amministrazioni siano sottoposte a un audit dell'IMO almeno una volta ogni sette anni e pubblicano i risultati dell'audit e le eventuali azioni correttive nella banca dati del sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo (GISIS) istituita dall'IMO. Gli Stati membri mettono inoltre le stesse informazioni a disposizione del pubblico conformemente alla pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.</p> <p>2. Gli Stati membri garantiscono che la Commissione, assistita dall'EMSA, sia autorizzata a partecipare in qualità di osservatore al processo di audit IMO e che qualsiasi relazione di audit e le informazioni sulle successive azioni intraprese siano immediatamente messe a disposizione della Commissione.</p> <p>3. Al fine di garantire l'applicazione efficace della presente direttiva e di monitorare</p>	<p style="text-align: center;">Art. 6</p> <p style="text-align: center;">Procedura di valutazione e controllo da parte dell'IMO</p> <p>1. Con frequenza almeno settennale, a seguito di richiesta formulata all'IMO, l'Amministrazione si sottopone ad una attività di auditing da parte di ispettori dell'IMO. I risultati dell'attività di auditing sono pubblicati nel rispetto del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e successive modificazioni, in materia di tutela della privacy e delle informazioni riservate.</p> <p>2. Non si applica quanto previsto dal comma 1 a decorrere dal 17 giugno 2017, ovvero prima di tale data, qualora sia entrato in vigore un sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO.</p>	<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove disposizioni di valutazione e controllo da parte dell'IMO (IMSAS), introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nell'articolo 6 del D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>il funzionamento generale per quanto riguarda la conformità degli Stati di bandiera e il sistema di sorveglianza a livello dell'UE degli organismi riconosciuti, la Commissione raccoglie le informazioni necessarie ed effettua visite negli Stati membri conformemente all'articolo xx del regolamento (UE) xx/xx del Parlamento europeo e del Consiglio³⁷ [regolamento EMSA da adottare];";</p>		
<p>(8) l'articolo 8 è così modificato: (a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente: "Ciascuno Stato membro attua e mantiene un sistema di gestione della qualità riguardante tutti i registri posti sotto la propria autorità per tutte le attività della propria amministrazione in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili. Il sistema di gestione della qualità comprende le responsabilità e i poteri definiti di tutto il personale dello Stato di bandiera, compreso il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni, preposto alla gestione, all'esecuzione e alla verifica delle attività relative alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento e che possono avere ripercussioni su tali elementi, nonché le relazioni definite fra i membri del personale. Tali responsabilità</p>	<p style="text-align: center;">Art. 7 Sistema di gestione della qualità e valutazione interna</p> <p>1. Entro il 17 giugno 2012 l'Amministrazione sviluppa, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle sue attività in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili.</p> <p>2. Qualora, sulla base dei resoconti delle attività ispettive svolte nei confronti delle navi di bandiera pubblicati nella relazione annuale del protocollo di intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, l'Amministrazione figuri nella «lista nera» ovvero, per due anni consecutivi, nella «lista grigia», entro i quattro mesi successivi alla pubblicazione del resoconto annuale del MOU di Parigi, presenta una relazione alla</p>	<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove disposizioni per il sistema di gestione della qualità e valutazione interna, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nell'articolo 7 del D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>sono documentate precisando il tipo e la portata dell'attività ispettiva che può essere svolta dal resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni, nonché le modalità tramite cui tale personale deve comunicare e riferire.</p> <p>Ciascuno Stato membro provvede affinché il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni disponga di un'istruzione, di una formazione e di una supervisione adeguate ai compiti che è autorizzato a svolgere.</p> <p>Tutti i membri del personale che effettuano una visita di controllo o un'ispezione firmano una dichiarazione di assenza di conflitto di interessi che attesta la loro indipendenza rispetto all'attività da svolgere ed è conservata dall'autorità competente dello Stato membro.";</p>	<p>Commissione con la quale si individuano ed analizzano le cause e le ragioni principali delle deficienze e delle non conformità rilevate a bordo delle navi di bandiera.</p>	
<p>(b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:</p> <p>"2 bis. Gli Stati membri valutano annualmente i rispettivi risultati e individuano i settori suscettibili di possibile miglioramento sulla base degli esiti delle attività svolte nell'ambito del sistema di gestione della qualità di cui al paragrafo 1 del presente articolo e dei risultati dello Stato di bandiera di cui al paragrafo 2 ter del presente articolo, nonché all'articolo 7.</p> <p>2 ter. Per garantire un sistema</p>		<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove disposizioni per il sistema di gestione della qualità e valutazione interna, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nell'articolo 7 del D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>comune armonizzato di prestazioni ai fini del paragrafo 2 bis, la Commissione, previa consultazione del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, adotta atti di esecuzione per definire i dettagli di un sistema di prestazioni riveduto di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente all'articolo 10, paragrafo 2.</p> <p>Al fine di determinare se l'equipaggio, le risorse e le procedure amministrative sono adatte a soddisfare gli obblighi dello Stato di bandiera, le misure volte a valutare i risultati degli Stati di bandiera tengono conto, tra l'altro, dei risultati delle ispezioni dello Stato di bandiera, delle percentuali di fermo delle navi a seguito dei controlli da parte dello Stato di approdo, delle statistiche sui sinistri, dei processi di comunicazione e informazione, delle statistiche sulle perdite annue (escluse le perdite totali) e di altri indicatori ritenuti idonei.</p> <p>2 quater. La Commissione mette a disposizione e tiene aggiornate su un sito web pubblico le informazioni relative ai risultati degli Stati di bandiera.";</p>		
	Art. 7-bis	

	<p align="center">(((Adeguamento alle disposizioni dell'IMO).))</p> <p>((1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si dà attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione)).</p>	
<p>(9) l'articolo 9 è soppresso;</p>		
<p>(10) sono inseriti i seguenti articoli:</p> <p align="center"><i>"Articolo 9 bis</i></p> <p align="center">Gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera</p> <p>1. La Commissione istituisce un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera per discutere le questioni relative allo Stato di bandiera e agevolare lo scambio di esperienze tra le autorità nazionali degli Stati membri, gli esperti e gli ispettori dello Stato di bandiera, compresi, se del caso, quelli del settore privato.</p> <p>Il gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera è composto da rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, assistiti dall'EMSA.</p> <p>Esso adotta il proprio</p>		<p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale</u></p> <p>Le nuove disposizioni relative alla partecipazione al Gruppo sulle questioni dello Stato di bandiera, introdotte dalla revisione della direttiva, andranno inserite anche nel D.Lgs. 164/2011 e ss.mm.ii.</p>

<p>regolamento interno.</p> <p>2. Il gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera svolge, tra gli altri, i compiti seguenti:</p> <p>(a) formulare raccomandazioni per un approccio comune alle ispezioni dello Stato di bandiera; elaborare procedure e orientamenti in materia di controllo delle navi;</p> <p>(b) assistere la Commissione nell'elaborazione di un formato comune per la comunicazione, compresa la determinazione dei tempi delle ispezioni dello Stato di bandiera/del monitoraggio degli organismi riconosciuti;</p> <p>(c) assistere la Commissione nello sviluppo del metodo tecnico di definizione delle risorse adeguate, commisurate alle dimensioni e al tipo della flotta, di cui all'articolo 4 ter;</p> <p>(d) assistere la Commissione nell'individuazione delle misure che possono essere elaborate per migliorare lo sviluppo di capacità di cui all'articolo 4 quater, in particolare per quanto riguarda il mantenimento di conoscenze aggiornate per quanto riguarda le modifiche delle convenzioni e i cambiamenti provocati dalle nuove tecnologie;</p> <p>(e) sviluppare e attuare il sistema di monitoraggio e sorveglianza degli organismi riconosciuti dell'UE, di cui all'articolo 7;</p> <p>(f) fornire orientamenti sulle modalità di utilizzo delle</p>		
---	--	--

<p>informazioni contenute nelle pertinenti banche dati marittime dell'Unione per la preparazione delle ispezioni dello Stato di bandiera/del monitoraggio degli organismi riconosciuti al fine di aumentare l'efficienza nell'uso/nella messa in comune delle risorse per il monitoraggio degli organismi riconosciuti, ad esempio per settori prioritari;</p> <p>(g) assistere la Commissione nella definizione tecnica dei criteri di prestazione di cui all'articolo 8, paragrafo 2 ter;</p> <p>(h) assistere la Commissione nell'elaborazione di orientamenti, modelli e strumenti simili per l'assolvimento degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 9 ter;</p> <p>(i) fornire assistenza nell'analisi dei risultati in quanto Stato di bandiera, degli audit del sistema di gestione della qualità e degli audit IMO, effettuando un raffronto tra i risultati e le azioni di verifica successiva al fine di individuare le migliori pratiche;</p> <p>(j) assistere la Commissione nell'individuazione delle possibili misure da elaborare, al fine di stabilire:</p> <p>i) procedure armonizzate per l'applicazione di deroghe e provvedimenti equivalenti applicati conformemente alle convenzioni IMO,</p> <p>ii) interpretazioni armonizzate di questioni che le convenzioni lasciano alla discrezione delle</p>		
---	--	--

<p>amministrazioni,</p> <p>iii) l'applicazione di interpretazioni armonizzate per le disposizioni contenute nelle convenzioni.</p>		
<p><i>Articolo 9 ter</i></p> <p>Informazioni e dati</p> <p>La Commissione istituisce uno strumento elettronico di comunicazione al fine di raccogliere informazioni e dati presso gli Stati membri in relazione alla presente direttiva. Gli Stati membri forniscono alla Commissione periodicamente e almeno una volta all'anno le informazioni indicate di seguito.</p> <p>(a) Applicazione dei requisiti di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento:</p> <p>i) dimensioni ed età della flotta di bandiera, in termini di numero e tonnellate lorde di navi convenzionali;</p> <p>ii) numero di ispettori/controllori/addetti agli audit dello Stato di bandiera e del resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni;</p> <p>iii) numero di visite di controllo, ispezioni e audit effettuati dagli Stati di bandiera in quanto Stati di bandiera;</p> <p>iv) numero di navi di cui è stata effettuata l'iscrizione nei rispettivi registri e numero di navi di cui è stato effettuato il cambiamento di bandiera, per tipo di nave e per paese di origine o paese di destinazione.</p>		

<p>(b) Gestione della qualità e audit:</p> <p>i) date previste o confermate per l'audit IMO;</p> <p>ii) date previste o confermate per l'audit del sistema di gestione della qualità e ambito di applicazione della certificazione del sistema di gestione della qualità.</p> <p>(c) Delega di poteri:</p> <p>i) organismi riconosciuti autorizzati, funzioni delegate e certificati rilasciati per conto dello Stato membro.";</p>		
<p>(11) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>"Articolo 10</i></p> <p style="text-align: center;">Procedura di comitato</p> <p>1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.";</p>		
<p>(12) è inserito il seguente articolo 10 bis:</p> <p style="text-align: center;"><i>"Articolo 10 bis</i></p> <p style="text-align: center;">Atti delegati</p> <p>Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 ter riguardo alle modifiche dell'allegato 1 per tenere conto di nuovi impegni e disposizioni</p>		

<p>relativi allo Stato di bandiera elaborati a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO.</p> <p>Le modifiche delle convenzioni IMO e del codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO (codice III) possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002.";</p>		
<p>(13) è inserito il seguente articolo 10 ter:</p> <p style="text-align: center;"><i>"Articolo 10 ter</i></p> <p style="text-align: center;">Esercizio della delega</p> <p>1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.</p> <p>2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [xx] 202X. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.</p> <p>3. La delega di potere di cui all'articolo 10 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca</p>		

<p>pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.</p> <p>4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.</p> <p>5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.</p> <p>6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del</p>		
---	--	--

Consiglio.";		
(14) il testo che figura nell'allegato della presente direttiva è aggiunto come allegato alla direttiva 2009/21/CE.		
	<p style="text-align: center;">Art. 8</p> <p style="text-align: center;">Disposizioni finanziarie</p> <p>1. L'Amministrazione provvede all'adempimento dei compiti di cui al presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p> <p>2. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.</p> <p>Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolo 2</i></p> <p style="text-align: center;">Recepimento</p> <p>1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il [OP: inserire la data: un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva.</p> <p>Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le</p>		

<p>modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.</p>		
<p><i>Articolo 3</i></p> <p>Entrata in vigore</p> <p>La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p>		
<p><i>Articolo 4</i></p> <p>Destinatari</p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.</p>		