



Bruxelles, 1.6.2023  
COM(2023) 272 final

ANNEX

**ALLEGATO**

**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**

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

## **ALLEGATO**

### **"ALLEGATO**

Risoluzione A.1070(28)

(adottata il 4 dicembre 2013)

#### **CODICE PER L'APPLICAZIONE DEGLI STRUMENTI DELL'IMO (CODICE III)**

### **PARTE 1 – AREE COMUNI**

#### **Obiettivo**

1. Obiettivo del presente codice è migliorare globalmente la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino e coadiuvare gli Stati nell'applicazione degli strumenti dell'Organizzazione.
2. I diversi Stati recepiranno il presente codice a seconda delle loro circostanze e dovrebbero essere vincolati esclusivamente all'applicazione degli strumenti di cui sono parti o governi contraenti. Per effetto della loro posizione geografica o di altre circostanze è possibile che alcuni Stati svolgano un ruolo più importante in quanto Stati di bandiera rispetto al ruolo di Stati di approdo o di Stati costieri, mentre è possibile che altri svolgano un ruolo più importante in quanto Stati costieri o Stati di approdo anziché come Stati di bandiera.

#### **Strategia**

3. Affinché realizzi l'obiettivo del presente codice, si raccomanda a uno Stato di:
  - .1 elaborare una strategia globale per garantire il rispetto dei propri obblighi e delle proprie responsabilità internazionali in quanto Stato di bandiera, Stato di approdo o Stato costiero;
  - .2 definire una metodologia per controllare e accertare che la strategia assicuri l'attuazione e il controllo dell'osservanza efficaci degli strumenti internazionali obbligatori rilevanti; e
  - .3 riesaminare costantemente la strategia al fine di conseguire, mantenere e migliorare i risultati e la capacità organizzativi globali in quanto Stato di bandiera, Stato di approdo o Stato costiero.

#### **Indicazioni generali**

4. Conformemente alle disposizioni generali del diritto dei trattati e delle convenzioni IMO, gli Stati dovrebbero avere la responsabilità di emanare leggi e regolamenti e di adottare tutte le altre misure necessarie per dare piena e completa attuazione a questi strumenti al fine di assicurare la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino.
5. Nell'adottare misure per prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marino, gli Stati dovrebbero operare in modo da non trasferire, direttamente o indirettamente, danni o rischi da un settore all'altro o trasformare un tipo di inquinamento in un altro.

#### **Ambito di applicazione**

6. Il codice mira a disciplinare gli aspetti necessari alle parti o governi contraenti per dare effetto pieno e completo alle disposizioni degli strumenti internazionali applicabili di cui sono parti, riguardanti:

- .1 la salvaguardia della vita umana in mare;
- .2 la prevenzione dell'inquinamento causato da navi;
- .3 le norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia;
- .4 il bordo libero;
- .5 la stazzatura delle navi; e
- .6 le norme per prevenire gli abbordi in mare.

7. I settori seguenti dovrebbero essere tenuti in considerazione e contemplati nell'elaborazione di politiche, legislazione, norme e regolamenti associati e procedure amministrative per l'attuazione e l'applicazione di tali obblighi e responsabilità da parte dello Stato:

- .1 competenza giurisdizionale;
- .2 organizzazione e autorità;
- .3 legislazione, norme e regolamenti;
- .4 promulgazione degli strumenti, delle norme e dei regolamenti internazionali obbligatori applicabili;
- .5 disposizioni relative al controllo dell'osservanza;
- .6 funzioni di controllo, indagine, ispezione, audit, verifica, approvazione e certificazione;
- .7 selezione, riconoscimento, autorizzazione, conferimento di poteri e monitoraggio degli organismi riconosciuti, a seconda dei casi, e dei controllori designati;
- .8 indagini da comunicare all'Organizzazione; e
- .9 trasmissione di comunicazioni all'Organizzazione e ad altre amministrazioni.

### **Azioni iniziali**

8. Quando uno strumento dell'Organizzazione nuovo o modificato entra in vigore per uno Stato, il governo di detto Stato dovrebbe essere in grado di attuarne e farne rispettare le disposizioni adottando adeguate misure legislative nazionali, nonché di dotarsi dell'infrastruttura necessaria per garantirne l'attuazione e l'osservanza. Pertanto il governo di detto Stato dovrebbe:

- .1 avere la capacità di emanare leggi che permettano di esercitare la propria effettiva giurisdizione e di controllare gli aspetti amministrativi, tecnici e sociali in relazione alle navi che battono la sua bandiera e, di predisporre la base giuridica appropriata per le norme generali relative ai registri, per l'ispezione delle navi, per le leggi sulla sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento applicabili a dette navi e per l'elaborazione della regolamentazione correlata;
- .2 disporre di una base giuridica appropriata per l'applicazione della propria legislazione e regolamentazione nazionali, comprese le relative procedure di inchiesta e penali; e
- .3 disporre di personale sufficiente con esperienza specifica nel settore marittimo per fornire assistenza nell'emanazione della legislazione nazionale necessaria e per adempiere tutti gli obblighi che incombono allo Stato, compresa la presentazione delle relazioni richieste dalle rispettive convenzioni.

## **Comunicazione delle informazioni**

9. Lo Stato dovrebbe comunicare a tutti i portatori di interessi la strategia di cui al paragrafo 3, comprese le informazioni sulla propria legislazione nazionale.

## **Registrazioni**

10. Dovrebbero essere compilati e tenuti aggiornati gli opportuni registri per fornire prove della conformità alle norme e dei risultati effettivi conseguiti dallo Stato. I registri dovrebbero essere leggibili, facilmente identificabili e accessibili. È opportuno stabilire una procedura documentata per definire i controlli necessari per l'identificazione, lo stoccaggio, la protezione, il recupero, i tempi di conservazione e di cancellazione dei registri.

## **Miglioramenti**

11. Gli Stati dovrebbero migliorare costantemente l'adeguatezza delle misure adottate per dare attuazione alle convenzioni e ai protocolli in questione che hanno accettato. I miglioramenti dovrebbero scaturire dall'efficace e rigorosa applicazione ed esecuzione della legislazione nazionale, secondo le esigenze, e dal monitoraggio dell'osservanza.

12. Lo Stato dovrebbe favorire una cultura che offra opportunità di miglioramento dei risultati ottenuti nelle attività di sicurezza marittima e protezione dell'ambiente, tra le quali possono figurare, in particolare:

- .1 programmi di formazione continua in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento;
- .2 esercitazioni regionali e nazionali sulla sicurezza e sulla prevenzione dell'inquinamento che coinvolgano un'ampia varietà di gente di mare, di compagnie e di organizzazioni nazionali, regionali e internazionali connesse al settore marittimo; e
- .3 il ricorso a meccanismi di ricompensa e di incentivazione per le compagnie di trasporto marittimo e la gente di mare per quanto riguarda il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.

13. Inoltre lo Stato dovrebbe adottare le misure necessarie per identificare ed eliminare la causa delle non conformità al fine di evitarne la ripetizione, fra cui:

- .1 esame e analisi della mancata conformità alle norme;
- .2 messa in atto dell'azione correttiva necessaria; e
- .3 esame dell'azione correttiva adottata.

14. Lo Stato dovrebbe determinare le misure da adottare per eliminare le cause delle potenziali non conformità al fine di evitarne la ripetizione.

## **PARTE 2 – STATI DI BANDIERA**

15. Per adempiere effettivamente le responsabilità e gli obblighi che ad essi incombono, gli Stati di bandiera dovrebbero:

- .1 attuare politiche mediante l'adozione di misure legislative e orientamenti nazionali, che aiutino ad applicare e osservare le prescrizioni di tutte le convenzioni e dei protocolli in materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento di cui essi sono parti; e
- .2 assegnare responsabilità all'interno delle loro amministrazioni per aggiornare e rivedere le politiche adottate in materia, ove necessario.

16. Uno Stato di bandiera dovrebbe predisporre risorse e procedure in grado di gestire un programma di sicurezza e di protezione dell'ambiente che dovrebbe prevedere almeno i punti seguenti:

.1 istruzioni di natura amministrativa finalizzate ad attuare le norme e i regolamenti internazionali applicabili come pure a elaborare e divulgare eventuali regolamenti interpretativi nazionali che si rendano necessari, compresi i certificati rilasciati da una società di classificazione riconosciuta dallo Stato di bandiera a norma delle disposizioni della regola SOLAS XI-1/1, i certificati richiesti dallo Stato di bandiera per dimostrare la conformità ai requisiti strutturali, meccanici, elettrici e/o ad altri requisiti previsti da una convenzione internazionale di cui lo Stato di bandiera è parte contraente o la conformità ai requisiti contenuti nei regolamenti nazionali dello Stato di bandiera;

.2 la conformità ai requisiti degli strumenti internazionali applicabili avvalendosi di un programma di audit e di ispezione indipendente da qualsiasi organismo amministrativo che rilasci i certificati richiesti e la documentazione pertinente e/o da qualsiasi soggetto che gli Stati hanno abilitato a rilasciare i certificati prescritti e la documentazione pertinente;

.3 la conformità ai requisiti relativi alle norme internazionali in materia di formazione della gente di mare, rilascio dei brevetti e guardia. Si comprendono in questa rubrica, fra l'altro:

.1 la formazione, la valutazione delle competenze e il rilascio dei brevetti per la gente di mare;

.2 i certificati e le convalide che rispecchino accuratamente le competenze della gente di mare, usando la terminologia appropriata e termini identici a quelli usati nei documenti relativi alla composizione minima dell'equipaggio per garantire la sicurezza rilasciati alla nave;

.3 un'inchiesta imparziale da svolgere in caso di irregolarità, dovuta a un'azione o a un'omissione, che può rappresentare una minaccia diretta per la sicurezza della vita umana o della proprietà in mare o all'ambiente marino, da parte dei titolari di certificati o convalide rilasciati dallo Stato interessato;

.4 le disposizioni per la revoca, la sospensione o l'annullamento di certificati o convalide rilasciati dallo Stato, ove ciò sia giustificato e necessario per la prevenzione delle frodi; e

.5 le disposizioni amministrative, fra cui quelle riguardanti le attività di formazione, valutazione e certificazione svolte sotto l'autorità di un altro Stato, tali che lo Stato di bandiera accetti la responsabilità di garantire che comandanti, ufficiali e altra gente di mare in servizio sulle navi autorizzate a battere la propria bandiera dispongono delle competenze necessarie;

.4 lo svolgimento di indagini sui sinistri e il trattamento adeguato e tempestivo dei casi riguardanti navi con anomalie riscontrate; e

.5 in relazione ai requisiti dei pertinenti strumenti internazionali, l'elaborazione, la documentazione e la fornitura di orientamenti che soddisfino le esigenze dell'amministrazione.

17. Lo Stato di bandiera dovrebbe assicurare che le navi autorizzate a battere la propria bandiera abbiano un equipaggio sufficiente ed efficiente, tenendo conto delle misure

pertinenti in vigore, quali i principi di composizione minima degli equipaggi adottati dall'Organizzazione.

### **Delega di poteri**

18. Per quanto riguarda unicamente le navi autorizzate a battere la sua bandiera, uno Stato di bandiera che autorizza un organismo riconosciuto ad agire per conto dell'amministrazione nazionale al fine di svolgere visite di controllo, ispezioni e audit, rilasciare certificati e documenti, marchiare le navi e compiere altri incarichi obbligatori imposti dalle convenzioni dell'Organizzazione o dalla legislazione nazionale dovrebbe disciplinare tale autorizzazione o tali autorizzazioni conformemente ai requisiti applicabili previsti dagli strumenti internazionali obbligatori al fine di:

.1 determinare se l'organismo riconosciuto disponga di risorse adeguate, in termini di capacità tecniche, gestionali e di ricerca, per svolgere i compiti assegnatigli, conformemente ai requisiti prescritti dal pertinente strumento dell'Organizzazione per gli organismi riconosciuti che operano per conto delle amministrazioni;

.2 avere come base un accordo scritto formale fra l'amministrazione e l'organismo riconosciuto che, come requisito minimo, includa gli elementi stabiliti nei pertinenti strumenti dell'Organizzazione, o disposizioni legali equivalenti, e che può essere basato sul modello di accordo per l'autorizzazione di organismi riconosciuti che operano per conto dell'amministrazione;

.3 fornire istruzioni specifiche che indichino con precisione le azioni da intraprendere se la nave è dichiarata non idonea a prendere il mare senza danno per la nave stessa o per le persone a bordo o se si ritiene che essa rappresenti una minaccia eccessiva per l'ambiente marino;

.4 fornire all'organismo riconosciuto tutti gli strumenti appropriati della legislazione nazionale, comprese le relative interpretazioni, che attuano le disposizioni delle convenzioni e specificare, solo ai fini dell'applicazione alle navi autorizzate a battere la sua bandiera, se eventuali norme supplementari dell'amministrazione prescrivono requisiti più severi di quelle delle convenzioni sotto qualsivoglia aspetto; e

.5 imporre all'organismo riconosciuto di mantenere registri per fornire all'amministrazione i dati necessari per facilitare l'interpretazione dei requisiti contenuti negli strumenti internazionali applicabili.

19. Nessuno Stato di bandiera dovrebbe conferire mandato ai propri organismi riconosciuti di applicare a navi diverse da quelle autorizzate a battere la sua bandiera le prescrizioni relative alle proprie norme, prescrizioni o procedure di classificazione o all'esecuzione di altri processi di certificazione obbligatoria che non siano previste dalle disposizioni della convenzione e dagli strumenti obbligatori dell'Organizzazione.

20. Lo Stato di bandiera dovrebbe istituire o partecipare a un programma di sorveglianza con risorse adeguate per monitorare e comunicare con i propri organismi riconosciuti al fine di assicurare che i propri obblighi internazionali siano pienamente rispettati, nei modi seguenti:

.1 esercitando la propria autorità per svolgere visite di controllo supplementari al fine di assicurare che le navi autorizzate a battere la sua bandiera siano di fatto conformi ai requisiti previsti dagli strumenti internazionali applicabili;

.2 svolgendo le visite di controllo supplementari ritenute necessarie al fine di assicurare che le navi autorizzate a battere la sua bandiera siano conformi ai requisiti nazionali che integrano i requisiti internazionali obbligatori; e

.3 fornendo personale che disponga di una buona conoscenza delle norme e delle regolamentazioni dello Stato di bandiera e di quelle degli organismi riconosciuti e che possa sorvegliare in modo efficace gli organismi riconosciuti.

21. Lo Stato membro che nomina uno o più controllori per svolgere visite di controllo, audit e ispezioni per proprio conto dovrebbe regolamentare tali nomine, come opportuno, conformemente agli orientamenti di cui al punto 18, in particolare ai punti 18.3 e 18.4.

### **Controllo dell'osservanza**

22. Uno Stato di bandiera dovrebbe adottare tutte le misure necessarie per assicurare il rispetto delle regole e norme internazionali da parte delle navi autorizzate a battere la sua bandiera e da organismi e persone sotto la sua giurisdizione al fine di assicurare la conformità agli obblighi internazionali. Tali misure dovrebbero includere, fra l'altro:

.1 il divieto per le navi autorizzate a battere la sua bandiera di prendere il mare finché non possono farlo nel rispetto dei requisiti previsti dalle regole e dalle norme internazionali;

.2 l'ispezione periodica delle navi autorizzate a battere la sua bandiera per verificare che le condizioni effettive della nave e dell'equipaggio siano conformi ai certificati di cui sono titolari;

.3 la verifica da parte del controllore, durante l'ispezione periodica di cui al punto 2, del fatto che la gente di mare assegnata alle navi conosca:

.1 i propri doveri specifici; e

.2 l'organizzazione, le installazioni, le attrezzature e le procedure della nave;

.4 la garanzia che l'equipaggio della nave, nel complesso, possa effettivamente coordinare le attività in una situazione di emergenza e nell'esecuzione di funzioni vitali per la sicurezza o la prevenzione o attenuazione dell'inquinamento;

.5 la definizione nelle leggi e nei regolamenti nazionali di sanzioni di adeguatamente severe per scoraggiare la violazione di regole e norme internazionali da parte delle navi autorizzate a battere la sua bandiera;

.6 l'avvio, previa indagine, di un'azione giudiziaria contro le navi autorizzate a battere la sua bandiera che hanno violato regole e norme internazionali, indipendentemente dal luogo in cui si è verificata la violazione;

.7 la definizione nelle leggi e nei regolamenti nazionali di sanzioni adeguatamente severe per scoraggiare la violazione di regole e norme internazionali da parte di persone alle quali sono stati rilasciati certificati o convalide sotto la sua autorità; e

.8 l'avvio, previa indagine, di un'azione giudiziaria a carico delle persone titolari di certificati o convalide che hanno violato regole e norme internazionali, indipendentemente dal luogo in cui si sia verificata la violazione.

23. Uno Stato di bandiera dovrebbe elaborare e realizzare un programma di controllo e monitoraggio, a seconda dei casi, per:

.1 garantire rapide e approfondite inchieste sui sinistri, trasmettendo una relazione all'Organizzazione, ove opportuno;

.2 provvedere alla raccolta di dati statistici per analizzare le tendenze e identificare i settori problematici; e

.3 rispondere tempestivamente alle anomalie e ai casi di inquinamento presunti dichiarati dagli Stati di approdo o dagli Stati costieri.

24. Inoltre lo Stato di bandiera dovrebbe:

.1 garantire il rispetto degli strumenti internazionali applicabili attraverso la legislazione nazionale;

.2 prevedere personale qualificato in numero sufficiente per attuare e far rispettare la legislazione nazionale di cui al punto 15.1, compreso il personale addetto alle inchieste e alle visite di controllo;

.3 prevedere proprio personale qualificato in numero sufficiente per svolgere inchieste sugli incidenti in cui le navi autorizzate a battere la sua bandiera sono state sottoposte a fermo dagli Stati di approdo;

.4 prevedere proprio personale qualificato in numero sufficiente per svolgere inchieste sugli incidenti in cui gli Stati di approdo contestano la validità di un certificato o di una convalida ovvero la competenza dei titolari di certificati o convalide rilasciati sotto la sua autorità; e

.5 assicurare la formazione e la sorveglianza dell'attività svolta dai controllori e dagli inquirenti dello Stato di bandiera.

25. Quando uno Stato di bandiera è informato che una nave autorizzata a battere la sua bandiera è sottoposta a fermo da uno Stato di approdo, lo Stato di bandiera dovrebbe sovrintendere a che siano adottate misure correttive appropriate per rendere la nave in questione immediatamente conforme agli strumenti internazionali applicabili.

26. Uno Stato di bandiera, o un organismo riconosciuto che opera per suo conto, dovrebbe rilasciare un certificato internazionale a una nave o convalidarlo soltanto dopo aver accertato che tale nave soddisfa tutti i requisiti applicabili.

27. Uno Stato di bandiera dovrebbe rilasciare un certificato internazionale di competenza o una convalida a una persona soltanto dopo aver accertato che tale persona soddisfa tutti i requisiti applicabili.

### **Controllori dello Stato di bandiera**

28. Lo Stato di bandiera dovrebbe definire e documentare le responsabilità e i poteri di tutto il personale preposto a gestire, svolgere e verificare le attività connesse alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento e che possono avere ripercussioni su tali elementi, nonché le relazioni fra i membri di tale personale.

29. Il personale responsabile o incaricato di svolgere visite di controllo, ispezioni e audit a bordo di navi e presso società oggetto dei pertinenti strumenti obbligatori internazionali dovrebbe disporre quanto meno di:

.1 qualifiche adeguate rilasciate da un istituto marittimo o nautico ed esperienza ottenuta in servizio in mare in qualità di ufficiale marittimo certificato che detiene o che ha ottenuto un certificato di competenza di livello dirigenziale valido e che ha mantenuto le proprie conoscenze tecniche delle navi e del loro funzionamento dal conseguimento del certificato di competenza; oppure

.2 una laurea o un titolo di studio equivalente rilasciato da un istituto superiore in un settore tecnico o scientifico pertinente riconosciuto dallo Stato di bandiera; oppure



.3 un accreditamento in qualità di ispettore attraverso un programma di formazione istituzionalizzato che porti allo stesso livello di esperienza e competenza di quello richiesto ai punti 29.1, 29.2 e 32.

30. Il personale qualificato ai sensi del punto 29.1 dovrebbe essere stato in servizio come ufficiale di coperta o di macchina per un periodo non inferiore a tre anni.

31. Il personale qualificato ai sensi del punto 29.2 dovrebbe essere stato in servizio con funzioni pertinenti per almeno tre anni.

32. Inoltre il personale dovrebbe possedere adeguate conoscenze pratiche e teoriche delle navi, del loro funzionamento e delle disposizioni degli strumenti nazionali e internazionali pertinenti necessari per svolgere i propri compiti in qualità di controllore dello Stato di bandiera, e dovrebbe averle ottenute per mezzo di programmi di formazione documentati.

33. Il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento di queste operazioni dovrebbe disporre di istruzione, formazione e supervisione adeguate ai compiti che è autorizzato a svolgere.

34. Si raccomanda di considerare un vantaggio l'esperienza maturata precedentemente nel settore di competenza; in caso di mancata esperienza precedente, l'amministrazione dovrebbe fornire un'adeguata formazione pratica.

35. Lo Stato di bandiera dovrebbe adottare un sistema documentato per la qualifica del personale e l'aggiornamento continuo delle conoscenze del personale in relazione ai compiti che è autorizzato a svolgere.

36. A seconda delle funzioni da svolgere, le qualifiche dovrebbero riguardare:

.1 la conoscenza delle norme e delle regolamentazioni nazionali e internazionali applicabili alle navi, alle compagnie, al loro equipaggio, al carico e al funzionamento;

.2 la conoscenza delle procedure da applicare per le funzioni di indagine, certificazione, controllo, inchiesta e supervisione;

.3 la comprensione delle finalità e degli obiettivi degli strumenti nazionali e internazionali in materia di sicurezza marittima e protezione dell'ambiente marino, e dei relativi programmi;

.4 la comprensione delle procedure interne ed esterne, a bordo e a terra;

.5 il possesso delle competenze professionali necessarie per svolgere effettivamente ed efficacemente i compiti assegnati;

.6 la perfetta conoscenza delle norme di sicurezza in tutte le circostanze, anche per la propria sicurezza personale; e

7 la formazione o l'esperienza nei vari compiti da svolgere e, preferibilmente, anche nelle funzioni che devono essere valutate.

37. Lo Stato di bandiera dovrebbe rilasciare al controllore un documento di identificazione che questi deve indossare durante lo svolgimento dei suoi compiti.

### **Inchieste dello Stato di bandiera**

38. Le inchieste sulla sicurezza marittima dovrebbero essere svolte da inquirenti imparziali e obiettivi, debitamente qualificati e competenti in materia di sinistri. Fatti salvi eventuali accordi sulla scelta dello Stato o degli Stati incaricati di dirigere l'inchiesta sulla

sicurezza marittima, lo Stato di bandiera dovrebbe mettere a disposizione inquirenti qualificati a tale scopo, indipendentemente dal luogo in cui si è verificato il sinistro o l'incidente.

39. Si raccomanda allo Stato di bandiera di assicurarsi che i singoli inquirenti abbiano conoscenze operative ed esperienza pratica nei settori relativi ai loro normali compiti. Inoltre, al fine di assistere i singoli inquirenti nello svolgimento di compiti che esulano dai loro normali incarichi, si raccomanda allo Stato di bandiera di provvedere alla rapida messa a disposizione di conoscenze nei settori seguenti, ove necessario:

- .1 navigazione e regolamento per prevenire gli abbordi in mare;
- .2 regolamentazioni dello Stato di bandiera sui certificati di competenza;
- .3 cause dell'inquinamento marino;
- .4 tecniche di interrogatorio;
- .5 raccolta di prove; e
- .6 valutazione degli effetti dell'elemento umano.

40. Si raccomanda di svolgere inchieste sugli incidenti che comportano lesioni personali che richiedono un'assenza dal lavoro di tre giorni o più e sui decessi dovuti a incidenti sul lavoro o sinistri connessi a navi dello Stato di bandiera. I risultati delle inchieste devono essere resi pubblici.

41. I sinistri marittimi dovrebbero essere oggetto di inchieste e rapporti conformemente alle convenzioni internazionali pertinenti, tenendo conto del codice per le inchieste sui sinistri, eventualmente modificato, e degli orientamenti elaborati dall'Organizzazione. Il rapporto sull'inchiesta dovrebbe essere trasmesso all'Organizzazione unitamente alle osservazioni dello Stato di bandiera, in conformità degli orientamenti di cui sopra.

#### **Valutazione e riesame**

42. Gli Stati di bandiera dovrebbero valutare periodicamente i risultati che ottengono nell'attuazione dei procedimenti e delle procedure amministrative e nell'utilizzo delle risorse amministrative necessari per soddisfare gli obblighi prescritti dagli strumenti internazionali di cui sono parti.

43. Le misure per valutare le prestazioni degli Stati di bandiera dovrebbero comprendere, fra l'altro, le percentuali di fermo a seguito dei controlli da parte dello Stato di approdo, i risultati delle ispezioni dello Stato di bandiera, le statistiche sui sinistri, i processi di comunicazione e informazione, le statistiche sulle perdite annue (escluse le perdite totali costruttive) e altri indicatori di prestazione ritenuti idonei, per determinare se l'equipaggio, le risorse e le procedure amministrative sono adeguati a soddisfare gli obblighi dello Stato di bandiera.

44. Gli aspetti di cui si raccomanda l'esame periodico possono comprendere, tra gli altri:

- .1 il tasso di perdita di navi e di incidenti per identificare tendenze specifiche in determinati periodi;
- .2 il numero di casi verificati di navi sottoposte a fermo in rapporto alle dimensioni della flotta;
- .3 il numero di casi comprovati di incompetenza o infrazione da parte di singoli titolari di certificati o convalide rilasciati sotto l'autorità dello Stato di bandiera;
- .4 le risposte alle relazioni sulle deficienze o agli interventi dello Stato di approdo;

- .5 le indagini sui sinistri molto gravi e gravi e gli insegnamenti che ne sono stati tratti;
- .6 le risorse tecniche e di altro tipo che sono state utilizzate;
- .7 i risultati di ispezioni, indagini e controlli sulle navi della flotta;
- .8 le inchieste sugli incidenti sul lavoro;
- .9 il numero di incidenti e violazioni che si verificano, ai sensi dei regolamenti internazionali applicabili in materia di prevenzione dell'inquinamento marittimo; e
- 10. il numero di sospensioni o ritiri di certificati, convalide, approvazioni o simili."

•