

## II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

## DECISIONI

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 giugno 2009

**sui criteri da rispettare per decidere in che momento le prestazioni di un organismo che opera per conto dello Stato di bandiera possono essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza e l'ambiente**

[notificata con il numero C(2009) 4398]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/491/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 9, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) Se uno Stato membro decide, per le navi battenti la propria bandiera, di autorizzare determinati organismi ad eseguire, in tutto o in parte, le ispezioni e i controlli relativi ai certificati conformemente alle convenzioni internazionali applicabili e, se del caso, a rilasciare o rinnovare i relativi certificati, o di affidare a organismi, in tutto o in parte, le ispezioni e controlli predetti, affida questi incarichi unicamente ad organismi riconosciuti ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 94/57/CE.

(2) La qualità dei precedenti dell'organismo in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, misurate per l'insieme delle navi da esso classificate, indipendentemente dalla bandiera battuta, è un'indicazione importante delle prestazioni dell'organismo.

(3) I precedenti degli organismi riconosciuti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento devono essere ottenuti sulla base dei dati prodotti nell'ambito del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo e/o di altri programmi simili. Altre indicazioni possono essere ottenute dall'analisi dei sinistri che hanno coinvolto navi classificate dall'organismo riconosciuto.

(4) Dato che gli organismi riconosciuti operano in tutto il mondo, è opportuno che i precedenti siano basati su un'area geografica sufficientemente ampia.

(5) Sia la guardia costiera degli Stati Uniti che il memorandum d'intesa di Tokyo sul controllo da parte dello Stato di approdo pubblicano periodicamente, analogamente al memorandum d'intesa di Parigi, dati basati sul controllo da parte dallo Stato di approdo. Questi dati devono essere considerati fonti di uguale affidabilità in termini di continuità e di esattezza dei dati, dai quali derivare una valutazione dei precedenti degli organismi riconosciuti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento.

(6) I dati pubblicati dal memorandum d'intesa di Parigi, dal memorandum d'intesa di Tokyo e dalla guardia costiera degli Stati Uniti sono soggetti a meccanismi di ricorso preventivo, il che permette agli organismi riconosciuti interessati di contestarli. Questi dati devono pertanto essere considerati come fonti sufficientemente affidabili e devono essere utilizzati per stabilire i criteri di valutazione delle prestazioni degli organismi riconosciuti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento.

<sup>(1)</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

- (7) L'analisi dei dati sui fermi di navi, se detti dati sono disponibili, deve tenere in debito conto i fermi connessi con l'organismo riconosciuto. Deve anche essere concepita in modo da ridurre il rischio di distorsioni statistiche provocate da popolazioni piccole e/o battenti una specifica bandiera, come è il caso delle flotte classificate da organismi con riconoscimento limitato.
- (8) Le fonti dei dati devono essere trasparenti, imparziali e capaci di fornire dati sufficientemente affidabili, esaurienti e continui. Pertanto, in mancanza di fonti pubbliche sufficientemente complete, possono essere presi in considerazione dati sui sinistri marittimi tratti da fonti commerciali, purché vi sia una ragionevole garanzia quanto al rispetto dei criteri summenzionati.
- (9) Ai fini della valutazione delle prestazioni degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento si tiene anche conto delle relazioni elaborate dagli Stati membri sulla base dell'articolo 12 della direttiva 94/57/CE.
- (10) Le prestazioni di un organismo riconosciuto in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, ivi comprese altre indicazioni come i sinistri marittimi, devono essere valutate per giungere all'adozione di decisioni eque e proporzionate, basate sulla capacità strutturale dell'organismo di rispettare gli standard professionali più rigorosi. È pertanto necessario confrontare le prestazioni su un periodo di tempo ragionevole.
- (11) Per garantire l'utilità e l'equità del sistema di valutazione, occorre concedere agli organismi riconosciuti un termine ragionevole per integrare detto sistema nelle loro decisioni di gestione, dando allo stesso tempo alla Commissione la possibilità di valutarne il funzionamento e, se necessario, di introdurre i necessari adeguamenti.
- (12) Le misure di cui alla presente direttiva sono conformi al parere del comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi,
- 2) «memorandum d'intesa di Parigi» (di seguito «memorandum di Parigi»): il memorandum d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella versione in vigore alla data di adozione della presente decisione;
- 3) «memorandum d'intesa di Tokyo» (di seguito denominato «memorandum di Tokyo»): il memorandum d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo nella regione Asia-Pacifico, firmato a Tokyo il 1° dicembre 1993, nella versione in vigore alla data dell'adozione della presente decisione;
- 4) «fermo connesso con l'organismo riconosciuto»: l'organismo riconosciuto che ha effettuato il controllo o emesso il certificato è responsabile delle anomalie che, da sole o in combinazione, hanno portato al fermo, conformemente alle istruzioni applicabili del pertinente regime di controllo da parte dello Stato di approdo;
- 5) «sinistri marittimi»: un sinistro marittimo ai sensi della risoluzione A.849(20) dell'IMO.

#### Articolo 2

I criteri da rispettare per decidere in che momento le prestazioni di un organismo che opera per conto dello Stato di bandiera possono essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza e l'ambiente sono definiti all'allegato I.

#### Articolo 3

1. Per determinare se le prestazioni di un organismo che opera per conto di uno Stato di bandiera devono essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza e l'ambiente, la Commissione può, oltre ai criteri definiti all'allegato I, tenere conto dei casi di cui viene a conoscenza:

- a) se è stato provato, dinanzi ad un giudice o nel corso di una procedura arbitrale, che un sinistro marittimo che ha coinvolto una nave iscritta nella classe dell'organismo riconosciuto è stato causato da atto o omissione deliberata o colpa grave dell'organismo riconosciuto, dei suoi servizi, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca per conto dell'organismo; e
- b) se si può ritenere, sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione, che l'atto o l'omissione deliberata o la colpa grave erano dovuti a carenze della struttura, delle procedure o del controllo interno dell'organismo.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

Ai fini della presente decisione si intende per:

- 1) «organismo riconosciuto»: un organismo riconosciuto ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 94/57/CE;

2. La Commissione tiene conto della gravità dei fatti, e cerca di stabilire se il ripetersi o qualsiasi altra circostanza riveli l'incapacità dell'organismo a rimediare alle carenze di cui al paragrafo 1 e a migliorare le sue prestazioni.

*Articolo 4*

1. Tre anni dopo l'entrata in vigore della presente decisione, la Commissione valuta i criteri definiti all'allegato I.
2. Se necessario, modifica, conformemente alla procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 94/57/CE, l'allegato I allo scopo:
  - a) di adeguare i predetti criteri in modo da assicurarne l'utilità e l'equità;
  - b) di definire soglie che fanno scattare l'applicazione delle misure di cui all'articolo 9, paragrafo 1, e all'articolo 10, paragrafo 2, della predetta direttiva.

*Articolo 5*

Per presentare alla Commissione e agli altri Stati membri le relazioni di cui all'articolo 12 della direttiva 94/57/CE, gli Stati membri utilizzano il formulario armonizzato di cui all'allegato II.

*Articolo 6*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 giugno 2009.

*Per la Commissione*

Antonio TAJANI

*Vicepresidente*

## ALLEGATO I

## 1. CONTROLLO DELLO STATO DI APPRODO

## 1.1. Numero di fermi connessi con l'organismo riconosciuto rispetto al numero totale di ispezioni effettuate su un periodo di 3 anni

essendo

$$U_l = N \cdot p + 0,5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

$$U_h = N \cdot p - 0,5 - z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

dove:

$n$  = numero di fermi connessi con l'organismo riconosciuto

$U_l$  = soglia di prestazione bassa/media

$U_h$  = soglia di prestazione media/alta

$N$  = numero totale di ispezioni (numero minimo = 60)

$p$  = coefficiente fisso = 0,02

$z$  = livello di significanza statistica = 1,645

## 1.1.1. Memorandum di Parigi

$n > U_l$  6 punti

$U_l \geq n \geq U_h$  3 punti

$U_h > n$  0 punti

1.1.2. Guardia costiera degli Stati Uniti <sup>(1)</sup>

$n > U_l$  6 punti

$U_l \geq n \geq U_h$  3 punti

$U_h > n$  0 punti

## 1.1.3. Memorandum di Tokyo

$n > U_l$  6 punti

$U_l \geq n \geq U_h$  3 punti

$U_h > n$  0 punti

Se  $U_h < 0$ , allora si considera che  $U_h = 0$ .

Se  $n = 0$ , allora saranno assegnati 0 punti, indipendentemente dal valore di  $U_h$ .

## 1.2. Percentuale di fermi connessi con l'organismo riconosciuto in rapporto al numero totale di ispezioni

## 1.2.1. Memorandum di Parigi

Annuale — Rispetto ai 3 anni precedenti

in aumento 1 punto

invariato 0 punti

in diminuzione - 1 punto

<sup>(1)</sup> Se si usano i dati della guardia costiera degli Stati Uniti, si può tener conto del numero totale degli arrivi di navi diverse in luogo del numero totale di ispezioni, se quest'ultimo dato non è disponibile.

1.2.2. *Guardia costiera degli Stati Uniti* <sup>(1)</sup>

Annuale — Rispetto ai 3 anni precedenti	
in aumento	1 punto
invariato	0 punti
in diminuzione	- 1 punto

1.2.3. *Memorandum di Tokyo*

Annuale — Rispetto ai 3 anni precedenti	
in aumento	1 punto
invariato	0 punti
in diminuzione	- 1 punto

Se per due periodi consecutivi la percentuale di fermi dell'organismo riconosciuto è pari allo 0 %, la prestazione dell'organismo sarà considerata positiva e gli verrà assegnato lo stesso numero di punti previsto per una diminuzione della percentuale di fermi.

1.3. **Numero di fermi rispetto al numero totale di ispezioni su un periodo di 3 anni**

essendo

$$U_1 = N \cdot p + 0,5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

dove:

n = numero di fermi

$U_1$  = soglia di prestazione bassa/media

N = numero totale di ispezioni (numero minimo = 60)

p = coefficiente fisso = 0,05

z = livello di significanza statistica = 1,645

1.3.1. *Memorandum di Parigi*

$n > U_1$	1 punto
$U_1 \geq n$	0 punti

1.3.2. *Guardia costiera degli Stati Uniti* <sup>(1)</sup>

$n > U_1$	1 punto
$U_1 \geq n$	0 punti

1.3.3. *Memorandum di Tokyo*

$n > U_1$	1 punto
$U_1 \geq n$	0 punti

1.4. **Due fermi della stessa nave connessi con l'organismo riconosciuto nel corso degli ultimi 12 mesi (annuale; conformemente al memorandum di Parigi, ai dati della guardia costiera degli Stati Uniti e al memorandum di Tokyo)**

Numero di casi	Punti
1 o 2	1 per nave
da 3 a 5	2 per nave
> 5	3 per nave



## ALLEGATO II

## RELAZIONE

## Ai sensi dell'articolo 12 della direttiva 94/57/CE del Consiglio

«Nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento degli obblighi in materia di ispezione quali Stati di approdo, gli Stati membri comunicano alla Commissione e agli altri Stati membri quanto hanno accertato in merito all'eventuale rilascio di certificati validi da parte di organismi operanti a nome di uno Stato di bandiera a navi non conformi ai requisiti pertinenti delle convenzioni internazionali, oppure in merito ad eventuali difetti di navi aventi un certificato di classe valido, relativi ad elementi oggetto del certificato, e ne informano lo Stato di bandiera interessato. **Solo i casi di navi che rappresentano una minaccia grave per la sicurezza e per l'ambiente o che rivelano un comportamento particolarmente negligente da parte degli organismi sono soggetti all'obbligo di informazione di cui al presente articolo.** L'organismo riconosciuto è informato in merito al caso in questione al momento dell'ispezione iniziale di modo che esso possa adottare immediatamente appropriate misure di follow-up.»

Ai fini dell'individuazione dei casi, da comunicare alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato, nei quali un organismo riconosciuto non ha individuato i gravi difetti nelle condizioni delle navi controllate, si applicano i criteri seguenti:

- 1) la mancata individuazione è legata ai controlli di legge effettuati dall'organismo riconosciuto ed è chiaramente dovuta a colpa grave, imprudenza od omissione da parte dell'organismo riconosciuto;
- 2) i difetti che l'organismo riconosciuto non ha trattato in modo adeguato riguardano gli elementi strutturali dello scafo, dei macchinari o degli impianti di sicurezza e sono sufficientemente gravi da determinare:
  - a) la sospensione, il ritiro o l'approvazione condizionata del certificato di sicurezza da parte dello Stato di bandiera; o
  - b) il divieto di esercizio, conformemente alla direttiva 1999/35/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>, o il fermo, conformemente alla direttiva 95/21/CE del Consiglio <sup>(2)</sup>, emessi dallo Stato ospite o dallo Stato di approdo quando le anomalie non possono essere riparate entro 5 giorni.

La relazione include il resoconto dei fatti e precisa perché i summenzionati criteri sono considerati soddisfatti.

Occorre inoltre, se necessario, allegare i seguenti documenti giustificativi:

- 1) una copia dei certificati di sicurezza;
- 2) documenti relativi agli interventi di legge eseguiti dall'organismo riconosciuto prima dell'individuazione dei difetti;
- 3) prove che attestano le misure adottate dallo Stato di bandiera, dallo Stato di approdo o dallo Stato ospite;
- 4) una copia della relazione sul controllo della nave redatta dalla società di classifica dopo l'individuazione dei difetti;
- 5) fotografie digitali delle parti difettose.

Il formulario allegato deve essere utilizzato per la relazione.

La relazione deve essere trasmessa alla Commissione europea, all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e a tutti gli Stati membri.

<sup>(1)</sup> GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1.



III. Osservazioni sul comportamento dell'organismo riconosciuto

IV. Misure di follow-up adottate dallo Stato che effettua l'ispezione, dallo Stato di bandiera e dall'organismo riconosciuto

V. Documenti giustificativi forniti