

- per la gestione della sicurezza, i riferimenti a «compagnia» nella direttiva 2009/16/CE dovrebbero essere intesi nel senso di «armatore» secondo la definizione figurante nella pertinente disposizione della CLM 2006, in quanto quest'ultima definizione corrisponde meglio alle esigenze specifiche della CLM 2006.
- (8) Una parte sostanziale delle norme della CLM 2006 è attuata nel diritto dell'Unione dalla direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 <sup>(1)</sup>, e dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) <sup>(2)</sup>. Le norme della CLM 2006 che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/13/CE o della direttiva 1999/63/CE devono essere attuate dagli Stati membri conformemente a tali direttive.
- (9) In linea di massima, le misure adottate per attuare la presente direttiva non dovrebbero in alcun caso costituire per gli Stati membri un motivo per giustificare una riduzione del livello generale di protezione dei marittimi a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato membro ai sensi del diritto sociale dell'Unione applicabile.
- (10) La CLM 2006 contempla disposizioni di applicazione che definiscono le responsabilità degli Stati che assolvono gli obblighi in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Al fine di proteggere la sicurezza e di evitare distorsioni della concorrenza, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a verificare il rispetto delle disposizioni della CLM 2006 su tutte le navi che fanno scalo nei loro porti o ancoraggi, a prescindere dallo Stato di bandiera.
- (11) Il controllo da parte dello Stato di approdo è disciplinato dalla direttiva 2009/16/CE, che dovrebbe citare la CLM 2006 fra le convenzioni la cui attuazione è verificata dalle autorità degli Stati membri nei loro porti.
- (12) Nell'effettuare ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo in applicazione della direttiva 2009/16/CE, gli Stati membri dovrebbero tenere conto delle disposizioni della CLM 2006 che prevedono che il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo debbano essere accettati come elementi di prova prima facie della conformità alle prescrizioni della CLM 2006.
- (13) Il diritto dell'Unione dovrebbe inoltre riflettere le procedure stabilite nella CLM 2006 con riguardo alla gestione a terra degli esposti inerenti alle materie da essa contemplate.
- (14) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 2009/16/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Alla Commissione dovrebbe essere consentito di adottare atti di esecuzione: per applicare un metodo per l'esame dei parametri di rischio generici riguardanti in particolare i criteri dello Stato di bandiera e i criteri relativi alle prestazioni della compagnia; per garantire condizioni uniformi per la portata delle ispezioni estese, compresi i settori a rischio da controllare; per garantire l'applicazione uniforme delle procedure per i controlli di sicurezza delle navi; per stabilire un formato elettronico armonizzato per la trasmissione degli esposti riguardanti la CLM 2006; per stabilire procedure armonizzate destinate ad essere utilizzate da piloti e autorità o organismi portuali per segnalare anomalie apparenti e registrare il seguito dato dagli Stati membri; nonché per stabilire le modalità di pubblicazione delle informazioni sulle compagnie con un livello di prestazione basso o molto basso, i criteri per l'aggregazione dei dati pertinenti e la frequenza degli aggiornamenti. Si tratta di un esercizio altamente tecnico da effettuare nel quadro dei principi e criteri stabiliti dalla citata direttiva. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione <sup>(3)</sup>.
- (15) Gli atti di esecuzione relativi al metodo per la valutazione dei parametri di rischio generici riguardanti in particolare i criteri dello Stato di bandiera e i criteri relativi alle prestazioni della compagnia, ai rapporti dei piloti e delle autorità o organismi portuali, incluse le procedure armonizzate destinate ad essere utilizzate da piloti e autorità o organismi portuali per segnalare anomalie apparenti e registrare il seguito dato dagli Stati membri, e alle modalità di pubblicazione delle informazioni sulle compagnie con un livello di prestazione basso o molto basso non dovrebbero essere adottati dalla Commissione qualora il comitato di cui alla presente direttiva non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.
- (16) Nello stabilire le modalità di attuazione, la Commissione dovrebbe tenere specificamente conto della competenza e dell'esperienza acquisite con l'uso del sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basarsi sulle competenze del memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella versione aggiornata («MOU di Parigi»).
- (17) Le modalità di attuazione, inclusi i riferimenti alle istruzioni e agli orientamenti del MOU di Parigi, non dovrebbero compromettere l'esercizio del giudizio personale degli ispettori o dell'autorità competente, né la flessibilità nella direttiva 2009/16/CE.

<sup>(1)</sup> GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30.

<sup>(2)</sup> GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33.

<sup>(3)</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

