



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.11.2005
COM(2005) 588 definitivo

2005/0238 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA .../.../CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del [...]

relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

(Rifusione)

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2005) 1499}

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivazioni e obiettivi della proposta**

- 1) Procedere ad una rifusione della direttiva 95/21/CE sul controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.

Tale testo ha subito numerose modifiche che l'hanno reso particolarmente complesso. La rifusione permetterà di chiarire e rendere più leggibili le disposizioni della direttiva, nell'ambito della politica "legiferare meglio" promossa dalla Commissione.

- 2) Rafforzare e migliorare l'efficacia del regime di controllo da parte dello Stato di approdo.

Quest'ultimo obiettivo deriva da una serie di impegni assunti dalla Commissione e da richieste formulate dalle altre istituzioni, in particolare in seguito all'incidente del mercantile PRESTIGE nel novembre 2002. In effetti, fin dal 3 dicembre 2002, la Commissione adottava una Comunicazione (COM(2002) 681 def. del 3.12.2002) sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera PRESTIGE, seguita il 6 dicembre 2002 dalle conclusioni del Consiglio concernenti la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento, nelle quali il Consiglio "invita la Commissione a presentare quanto prima possibile una proposta diretta a rafforzare le procedure di controllo da parte dello Stato di approdo". Infine, è opportuno sottolineare che nella risoluzione adottata il 27 aprile 2004 in seguito ai lavori della commissione temporanea sul rafforzamento della sicurezza marittima (commissione MARE), anche il Parlamento europeo si è pronunciato a favore di un miglioramento e di un'intensificazione delle ispezioni delle navi nei porti dell'Unione europea.

• **Contesto generale**

Le disposizioni attualmente in vigore figurano nella direttiva 95/21/CE e nei suoi successivi emendamenti. L'obiettivo della misura proposta consiste precisamente, per un verso, di procedere alla rifusione di questi elementi in un testo consolidato.

Inoltre, la proposta mira a:

- modificare talune disposizioni, vuoi verso una semplificazione o una chiarificazione (ad esempio nel caso del regime delle ispezioni rafforzate), vuoi verso un rafforzamento (è il caso in particolare delle disposizioni concernenti il ruolo dei piloti nell'individuazione delle carenze e delle regole concernenti il divieto di accesso imposto alle navi al di sotto delle norme);
- aggiungere un certo numero di nuove disposizioni nei settori che non rientravano nel controllo da parte dello Stato di approdo, come la sicurezza marittima, per tener conto dei recenti sviluppi del diritto internazionale e comunitario.

- **Disposizioni in vigore nel settore della proposta**

Direttiva 95/21/CE.

- **Coerenza con le altre politiche e gli obiettivi dell'Unione**

Il rafforzamento dei controlli effettuati sulle navi avrà un impatto ambientale diretto attraverso la riduzione dei rischi di incidenti e di conseguenza dei fenomeni di inquinamento dei quali tali incidenti sono spesso la causa.

Inoltre, la misura avrà ricadute economiche positive conseguenti proprio alla suddetta riduzione dei rischi di incidenti e di inquinamento. Tali modifiche sono dirette inoltre a porre gli operatori del trasporto marittimo in un ambiente competitivo più corretto riducendo la concorrenza sleale delle navi al di sotto delle norme, che saranno oggetto di sanzioni più severe, e permettendo agli armatori di navi di qualità di beneficiare di controlli alleggeriti.

La misura contribuisce infine alla politica sociale dell'Unione europea attraverso il controllo delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi e l'introduzione di norme più severe per quanto riguarda l'esame e il seguito dato alle denunce presentate dai marittimi.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E ANALISI DI IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione utilizzati, principali settori esaminati e profilo generale delle persone consultate

La Commissione ha proceduto nel maggio 2004 e successivamente nel febbraio 2005 ad una doppia serie di consultazioni dei rappresentanti degli Stati membri e dell'industria marittima, sulla base dei documenti di lavoro preparati dai suoi servizi contenenti un elenco dettagliato di domande sulle modifiche previste.

Sintesi delle risposte ricevute e del modo con cui se ne è tenuto conto

Il risultato delle consultazioni e degli studi di impatto effettuati ha confermato:

- il valore aggiunto che presenta una rifusione completa del testo esistente, a fini di maggiore chiarezza e di semplificazione normativa;
- la necessità di procedere ad un inasprimento delle misure concernenti le navi che presentano i rischi maggiori, in particolare attraverso un ricorso più frequente al divieto di accesso;
- l'interesse consistente nel gettare le basi di un nuovo regime di ispezione, che garantisca che nessuna nave possa sfuggire ai controlli e che la frequenza delle ispezioni sia differenziata a favore delle navi di qualità, allo scopo di non ostacolarne la competitività con vincoli ingiustificati.

I dati raccolti e le conclusioni dettagliate dello studio di impatto figurano nel documento SEC ../.. in allegato.

- **Ottenimento e utilizzo di perizie**

Settori scientifici / delle perizie interessate

Sicurezza marittima, protezione della vita umana, tutela dell'ambiente e sicurezza.

Metodologia utilizzata

Partecipazione della Commissione ai gruppi di esperti del Protocollo di Parigi, studi affidati all'Agenzia europea per la sicurezza marittima per quanto riguarda determinati punti (ad esempio: bilancio dell'applicazione della misura di rifiuto di accesso ai porti dopo l'entrata in vigore della direttiva, esame dei possibili impatti del nuovo regime di ispezione), raccolta e analisi delle informazioni ricavate dalla banca dati del Protocollo d'intesa di Parigi sul controllo da parte dello Stato di approdo.

Principali organizzazioni / principali esperti consultati

Lavori della commissione provvisoria del Parlamento europeo sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Prestige nel 2002 (conclusioni della commissione "MARE").

Esperti dell'EMSA e del Protocollo di Parigi

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

E' stata menzionata l'esistenza di rischi potenzialmente gravi e dalle conseguenze irreversibili. Si è constatata l'unanimità sull'esistenza di tali rischi.

I pareri degli esperti del Protocollo di Parigi hanno permesso di cernere l'ampiezza dei problemi e di individuare eventuali difficoltà pratiche su aspetti come l'ispezione delle navi negli ancoraggi. I lavori del gruppo di esperti sull'attuazione del nuovo regime di ispezione, ai quali ha partecipato la Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia, hanno permesso di definire gli elementi principali del futuro regime di ispezione.

Gli studi condotti dall'EMSA hanno permesso di evidenziare le lacune esistenti nella legislazione attuale, in particolare per quanto riguarda l'applicazione delle attuali misure in materia di rifiuto di accesso, che hanno portato alla proposta di rafforzare il regime in vigore su questo punto. L'esperienza acquisita dall'EMSA nella gestione della banca dati sulle visite di navi passeggeri ro-ro (in applicazione della direttiva 99/35/CE) hanno permesso di proporre una semplificazione ed una armonizzazione delle disposizioni simili fra le due direttive.

Strumenti utilizzati per mettere a disposizione del pubblico i risultati della perizia

Nello studio di impatto sono descritti determinati elementi della perizia. Inoltre i siti Internet del Protocollo di Parigi (<http://www.parismou.org/>) e dell'EMSA (<http://www.emsa.eu.int/>) contengono informazioni sull'applicazione del regime del controllo da parte dello Stato di approdo (liste nere delle navi bandite, lista nera delle bandiere le cui navi sono più spesso oggetto di fermo).

- **Analisi di impatto**

I dati raccolti e le conclusioni dettagliate dello studio di impatto figurano nel documento SEC ... allegato, riassunto in appresso :

Opzione 1: statu quo ante

Si mantiene il regime attuale. Lo statu quo, tuttavia, non risponde né alle richieste avanzate dal Parlamento europeo e dal Consiglio, né agli impegni presi dalla Commissione in seguito all'incidente del PRESTIGE. Esso obbliga gli Stati membri ad applicare delle disposizioni ormai superate alla luce degli sviluppi del diritto internazionale e della situazione all'interno dell'UE. Sul piano ambientale e sociale il bilancio è quindi negativo. Sul piano economico, se esso non comporta costi amministrativi supplementari per le amministrazioni, lascia persistere la concorrenza sleale imposta dalle navi al di sotto delle norme nei confronti degli armatori di qualità.

Opzione 2: risolvere il problema intensificando la cooperazione fra Stati membri.

La cooperazione fra Stati membri, diretta o attraverso il Protocollo di Parigi è giuridicamente possibile solo nelle materie non ancora disciplinate dalla direttiva. Essa rischierebbe tuttavia di introdurre una divergenza fra norme comunitarie e procedure applicate nell'ambito di questi accordi intergovernativi estremamente dannosa ai fini di un'applicazione efficiente e armonizzata del regime del controllo da parte dello Stato di approdo. Gli impatti sociali, ambientali ed economici sarebbero di conseguenza negativi e questo oltre al fatto che alcuni Stati membri non sono parti al Protocollo di Parigi.

Opzione 3: semplificazione e miglioramento della legislazione esistente

Accontentarsi di un adattamento "tecnico" della direttiva presenta il vantaggio di lasciare immutato il contesto esistente e proporre solo delle modifiche mirate corrispondenti a delle necessità individuate. I costi ambientali, sociali e economici sarebbero quindi ridotti. I vantaggi, invece, sarebbero più limitati rispetto all'impostazione più ambiziosa descritta all'opzione 4, in particolare sul piano economico, in quanto se essa rafforza le sanzioni nei confronti delle navi al di sotto delle norme, facilitando il rifiuto di accesso nei porti, essa non risponde pienamente all'obiettivo di promuovere il trasporto marittimo di qualità.

Opzione 4: modifica del regime esistente

Si tratterebbe di sostituire il regime attuale, basato su un'impostazione quantitativa (25 % delle navi ispezionate per Stato membro), con un'impostazione a carattere più qualitativa e globale a livello dell'UE. Il nuovo regime di ispezione permetterebbe di ottenere un rapporto costo/efficienza più interessante, concentrando le risorse del controllo sulle navi a rischio e alleggerendo le ispezioni nel caso delle navi di qualità, il che permetterebbe di ottenere i vantaggi ambientali, sociali ed economici senza doverne sostenere gli svantaggi.

L'analisi di impatto è iscritta nel Programma legislativo e di lavoro della Commissione, la cui relazione è disponibile sul sito Internet della Commissione:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

• Sintesi delle misure proposte

Viene proposto di:

- procedere alla rifusione della direttiva 95/21/CE sul controllo da parte dello Stato di approdo e dei suoi successivi emendamenti in un testo unico,
- introdurre un certo numero di modifiche al fine di aggiornare la direttiva, completarla e rafforzarla allo scopo di migliorare la sicurezza dei mari, la protezione dei marittimi e dell'ambiente.

• Base giuridica

Articolo 80, paragrafo 2, del trattato.

• Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non riguarda un settore di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente attraverso l'azione degli Stati membri per le seguenti ragioni.

L'azione isolata degli Stati membri è per sua natura incompatibile con gli obiettivi del controllo da parte dello Stato di approdo, che mira ad assicurare in una stessa regione geografica, una azione armonizzata per l'esecuzione dei controlli a bordo delle navi.

Inoltre, uno degli obiettivi di un'azione a livello regionale consiste nel ridurre i costi e ottimizzare, attraverso un'azione coordinata, le risorse necessarie ad un controllo efficiente delle navi. L'applicazione meno rigorosa del controllo da parte dello Stato di approdo in uno Stato membro comporterebbe rischi maggiori per la sicurezza e il rischio di vedere svilupparsi porti di compiacenza che creerebbero una distorsione di concorrenza inaccettabile all'interno della Comunità.

Gli obiettivi della proposta possono essere realizzati meglio attraverso una azione della Comunità per le seguenti ragioni.

La proposta rafforza le disposizioni di una direttiva già esistente.

L'azione a livello della Comunità garantisce un'applicazione armonizzata delle procedure di ispezione, in particolare attraverso l'introduzione di norme di qualificazione e di programmi di formazione degli ispettori, la condivisione delle informazioni fra gli Stati membri attraverso un sistema di informazione comune e il monitoraggio delle misure da uno Stati membro all'altro (ad esempio in materia di rifiuto di accesso).

Il campo di applicazione della direttiva esistente non è modificato.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le seguenti ragioni.

Il carattere preciso e dettagliato delle misure contenute nella proposta è indispensabile ai fini dell'introduzione di regole uniformi di ispezione nell'Unione europea.

La proposta combina una maggiore efficienza nella eliminazione delle navi al di sotto delle norme con un migliore utilizzo delle risorse esistenti, penalizzando il meno possibile gli armatori di qualità.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento(i) proposto(i): direttiva.

Altri strumenti non sarebbero stati adeguati per le seguenti ragioni.

Si tratta anzitutto della rifusione di una direttiva esistente. Inoltre, il ricorso all'autoregolazione non può essere preso in considerazione in quanto l'obiettivo del controllo da parte dello Stato di approdo prevede che le autorità pubbliche verifichino il rispetto delle norme obbligatorie di sicurezza e ne sanzionino la violazione in modo uniforme e proporzionato. E' da escludere la forma della raccomandazione, in quanto essa non permetterebbe di fissare degli obiettivi vincolanti ed esigerne il rispetto da parte degli Stati membri.

4) **INCIDENZA FINANZIARIA**

La proposta non ha un'incidenza sul bilancio della Comunità.

5) **INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- **Simulazione, fase pilota e periodo di transizione**

La proposta è stata o sarà oggetto di un periodo di transizione

- **Semplificazione**

La proposta introduce una semplificazione del quadro legislativo, in quanto comporta per le autorità pubbliche (nazionali o europee) una semplificazione delle procedure amministrative.

Conformemente agli obiettivi della politica dell'Unione europea diretta a legiferare meglio, si è proceduto ad una serie di miglioramenti della presentazione del testo: i riferimenti ripetitivi o incrociati ad altre disposizioni del testo sono stati limitati il più possibile. Inoltre, allo scopo di migliorare la leggibilità del testo, le disposizioni concernenti le procedure o le modalità tecniche di ispezione sono state trasferite nell'allegato, per poter concentrare nel dispositivo solo i principi, gli obiettivi e gli elementi essenziali.

Per ragioni di chiarezza e tenendo conto del gran numero di modifiche di diversa importanza apportate in occasione dell'esercizio di rifusione, le principali modifiche proposte sono presentate nel testo che segue sotto forma tematica, per obiettivi.

La semplificazione deriva dalla soppressione di determinati obblighi ritenuti obsoleti (ad esempio le procedure applicabili in caso di assenza di certificati ISM a bordo), nonché dall'armonizzazione con le procedure e strumenti introdotti a titolo di altre direttive (armonizzazione delle visite per le navi ro-ro passeggeri con le ispezioni rafforzate previste dalla direttiva 95/21/CE).

La proposta è ripresa nel Programma della Commissione sull'aggiornamento e la semplificazione dell'acquis comunitario.

- **Riesame / revisione / clausola di soppressione automatica**

La proposta comprende una clausola di revisione.

- **Rifusione legislativa**

La proposta comporta una rifusione delle disposizioni legislative in vigore.

- **Spazio economico europeo**

Questo progetto riguarda un settore disciplinato dall'accordo SEE e va quindi esteso allo Spazio economico europeo.

- **Spiegazione dettagliata della proposta, per articolo**

- 1) Assicurare una migliore applicazione del regime dei controlli nei porti e negli ancoraggi dell'Unione europea (articoli 10 e 13)

Per quanto riguarda i porti, si tratta soprattutto di assicurarsi che il controllo da parte dello Stato di approdo venga effettuato in modo uniforme nei porti di tutti gli Stati dell'Unione europea. In tal modo il regime del rifiuto di accesso si baserà sui fermi decisi in tutti gli Stati membri e non solo nei porti del Protocollo di Parigi, come prevede la direttiva attuale. La proposta precisa anche le modalità di ispezione applicabili negli ancoraggi.

- 2) Rafforzare gli obblighi di notifica dei piloti (articolo 17)

La direttiva prevede già l'obbligo per i piloti di segnalare le anomalie. L'incidente del PRESTIGE ha rivelato che delle informazioni non erano state trasmesse dai piloti di alto mare nelle fasi di avvicinamento al Baltico, in mancanza di una base giuridica chiara. Le disposizioni esistenti sono quindi modificate allo scopo di estendere tale obbligo ai piloti di alto mare, compresi quelli delle navi in transito. Inoltre, si propone di modificare le disposizioni della direttiva per consentire un migliore monitoraggio da parte degli Stati membri delle segnalazioni effettuate dai piloti e dalle autorità portuali.

- 3) Estendere e semplificare il regime del rifiuto di accesso (articolo 10)

Il rifiuto di accesso è uno strumento dissuasivo molto efficace nella lotta contro le navi al di sotto delle norme. Le regole attuali saranno

- estese a tutte le navi: le statistiche dimostrano che le navi portarinfuse e da carico sono in media quelle più frequentemente sottoposte a fermo nell'Unione europea;
- semplificate: i criteri attuali sono poco espliciti e al tempo stesso sono complessi da attuare. Verrà trasmesso un messaggio chiaro, in quanto la proposta si basa ormai su due semplici criteri : da un lato la cattiva gestione della nave da parte dell'armatore, caratterizzata da fermi a ripetizione senza che si constati un miglioramento significativo delle condizioni della nave e, d'altra parte, un monitoraggio insufficiente da parte dello Stato di bandiera, data la sua presenza nelle liste nera e grigia del Protocollo di Parigi;
- rafforzate: viene stabilita una durata minima del rifiuto di accesso allo scopo di lottare contro gli abusi già constatati nell'applicazione della direttiva, in particolare i rifiuti di accesso revocati troppo rapidamente, senza procedere ad una seria verifica delle condizioni della nave. I casi di recidiva sono sanzionati più severamente, per arrivare fino al rifiuto di accesso definitivo ai porti dell'Unione europea.

4) Rafforzare i requisiti relativi alle amministrazioni incaricate dei controlli e alla competenza degli ispettori (articoli 4 e 16)

Conformemente al diritto internazionale, il controllo da parte dello Stato di approdo può essere esercitato da uno Stato solo se quest'ultimo è pienamente allineato alle regole di cui esso impone il rispetto alle navi straniere nei suoi porti. La direttiva ribadirà tale requisito minimo imposto agli Stati membri dell'Unione europea.

Inoltre, le autorità competenti devono essere in grado di effettuare le ispezioni obbligatorie quando le navi interessate si trovano nel porto, inclusi, se necessario, i fine settimana e i giorni festivi, al fine di evitare che le navi in questione sfuggano ad ogni ispezione.

Infine, si prevede di rafforzare i requisiti concernenti il profilo professionale degli ispettori, esigendo dagli Stati membri una verifica regolare della loro competenza, in particolare per quanto riguarda le nuove regole derivate dagli emendamenti apportati alla direttiva o alle convenzioni internazionali. La Commissione adotterà inoltre, con l'assistenza dell'EMSA, un programma armonizzato di qualificazione e di formazione degli ispettori, al fine di arrivare ad un elevato livello di competenza degli ispettori nell'Unione europea allargata.

5) Migliorare la pianificazione, la preparazione e lo svolgimento delle ispezioni (articoli 7 e 18)

Nell'ambito del rafforzamento delle disposizioni relative alla cooperazione fra autorità le pre-notifiche ricevute dai porti e dagli altri organismi, dovranno essere trasmesse immediatamente agli ispettori, il che permetterà a questi ultimi di migliorare la programmazione e la preparazione delle ispezioni.

Si prevede infine che, al momento dello svolgimento delle ispezioni, l'ispettore verifichi se le anomalie individuate, ma non corrette in un porto precedente siano state nel frattempo rettificate.

6) Migliorare il regime delle ispezioni estese (articolo 8)

Sono apportati miglioramenti pratici al regime delle ispezioni estese: le navi che possono essere sottoposte ad un'ispezione estesa saranno informate anticipatamente dall'ispettore che, al loro arrivo nel porto, saranno sottoposte ad un'ispezione estesa e, in cambio, dovranno prendere le misure adeguate per essere pronte per la suddetta ispezione.

Inoltre, a fini di semplificazione pratica, il regime delle ispezioni estese viene applicato alle categorie di navi interessate a partire da un'età minima unica (12 anni).

7) Rafforzare le disposizioni relative all'elemento umano (articolo 12)

Le statistiche del Protocollo di Parigi registrano un elevato numero di anomalie connesse alla qualificazione e alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo delle navi. Alcune disposizioni rafforzano i controlli su questi aspetti, al fine in particolare, di reagire al preoccupante fenomeno dell'aumento dei certificati ottenuti con la frode. Inoltre, verranno esaminati sistematicamente gli esposti presentati dai marittimi in materia di sicurezza e salute degli equipaggi. Le condizioni di vita e più in generale la sicurezza della nave e la prevenzione delle forme di inquinamento saranno esaminate sistematicamente e i marittimi saranno informati dei risultati delle loro iniziative.

8) Controlli in materia di sicurezza (articolo 7)

Il trasporto marittimo è particolarmente vulnerabile ai rischi di azioni terroristiche o altri atti criminali. Al fine di contribuire all'applicazione del regolamento (CE) 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e delle installazioni portuali, sono state introdotte nella direttiva le procedure di ispezioni stabilite a livello del Protocollo di Parigi.

9) Un maggiore ricorso alla trasparenza e alla pubblicazione delle informazioni relative alle navi e agli armatori (articolo 20)

Al fine di rafforzare l'effetto dissuasivo sugli armatori di navi sanzionate ai sensi della direttiva, la Commissione, attraverso l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, prevede di pubblicare una lista nera di proprietari di navi che sono state sottoposte a ripetuti provvedimenti di fermo o di rifiuto di accesso. Una lista nera delle navi sottoposte a fermo ai sensi delle disposizioni della direttiva sarà inoltre pubblicata con le stesse modalità e regolarmente aggiornata.

10) Facilitare il monitoraggio da parte della Commissione della applicazione della direttiva da parte degli Stati membri (articolo 23)

Le disposizioni esistenti, che non permettono alla Commissione di svolgere un controllo soddisfacente della applicazione fatta dagli Stati membri, saranno migliorate al fine di permettere all'Agenzia europea per la sicurezza marittima, che agisce per conto della Commissione, di ricevere sotto forma elettronica dei dati precisi sui movimenti delle navi. Su questa base, potranno essere effettuate analisi approfondite del funzionamento del regime nei porti degli Stati membri, il che potrà consentire, ad esempio, di ottimizzare le risorse disponibili a fini di ispezione in

funzione del traffico o evitare il rischio di veder sorgere eventuali “porti di compiacenza”.

11) Introduzione di un nuovo regime d’ispezione (articolo 5)

L’attuale pilastro del regime di controllo da parte dello Stato di approdo è costituito dal principio del rispetto della soglia puramente quantitativa del 25 % di navi ispezionate per Stato membro, il che non solo lascia passare numerose navi attraverso le maglie della rete, ma induce inoltre talvolta le amministrazioni a effettuare delle ispezioni non giustificate unicamente per poter raggiungere tale soglia. L’impostazione proposta stabilisce un obiettivo collettivo consistente nell’ispezionare tutte le navi che fanno scalo nell’Unione, con la differenza che le navi considerato a rischio elevato verranno ispezionate con maggiore frequenza e quelle di qualità meno spesso.

Il nuovo regime di ispezione condurrà ad alleggerire l’onere delle ispezioni sulle navi di qualità in funzione di criteri connessi alla stessa nave e alla sua bandiera (in particolare il fatto che lo Stato di bandiera applica il sistema di controllo volontario dell’OMI). Ma è importante sottolineare che questo nuovo regime non dovrà portare ad un indebolimento del sistema attuale, il che si tradurrebbe in un aumento dell’insicurezza. In particolare, il nuovo regime non deve mirare ad una diminuzione delle risorse destinate dagli Stati membri al controllo da parte dello Stato di approdo, ma piuttosto ad un loro migliore utilizzo.

Il principio è semplice ma la sua applicazione è complessa: in effetti, un regime di questo tipo presuppone che, per evitare lo svilupparsi di porti di compiacenza, si adotti un meccanismo oggettivo che garantisca una ripartizione equa - e verificabile - del numero di ispezioni fra gli Stati membri.

L’analisi delle modalità di tale meccanismo è attualmente in corso nell’ambito del Protocollo di Parigi, dove è stata creata una task-force specifica e dell’EMSA.

Si propone di conseguenza, in questa fase, di inserire nella direttiva i principi di questo nuovo regime di ispezione, nonché i suoi elementi essenziali: la determinazione di un profilo di rischio applicabile alle navi, delle misure di incentivazione per le navi a profilo di rischio poco elevato e l’adattamento delle procedure esistenti relative all’ispezione e al loro monitoraggio.

Le ulteriori modifiche della direttiva che si renderanno necessarie saranno introdotte attraverso la procedura “dei comitati”, dopo che saranno stati decisi tutti gli elementi e le modalità pratiche di applicazione del nuovo regime di ispezione.

Tuttavia, fino a quando queste modalità tecniche non saranno state adottate e non saranno entrate in vigore a livello comunitario, continuerà ad applicarsi il regime attuale, in particolare la soglia del 25 % di singole navi ispezionate per Stato membro.

↓ 95/21/CE

Proposta di

DIRETTIVA .../.../CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del [...]

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 1
(adattato)

relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo

↓ 95/21/CE (adattato)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo ~~84~~ 80 ,
paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle Regioni³,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo ~~189 C~~ 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

↓ nuovo

(1) La direttiva 95/21/CE del Consiglio del 19 giugno 1995 relativa al controllo della navi da parte dello Stato di approdo⁵ è stata modificata sostanzialmente diverse volte. In occasione di ulteriori emendamenti, se ne rende necessaria una rifusione a fini di razionalità e chiarezza.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).

↓ 95/21/CE considerando 1

- (2) La Comunità è seriamente preoccupata per il numero di sinistri marittimi e l'inquinamento dei mari e delle coste degli Stati membri.
-

↓ 95/21/CE considerando 2

- (3) La Comunità si preoccupa anche delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi.
-

↓ 95/21/CE considerando 3
(adattato)

~~Il Consiglio, nella riunione del 25 gennaio 1993, ha adottato conclusioni con cui ha invitato la Comunità e gli Stati membri a garantire un'applicazione e un'attuazione più efficaci delle opportune norme internazionali in materia di sicurezza marittima e di tutela ambientale e ad attuare le nuove misure quando saranno adottate.~~

↓ 95/21/CE considerando 4
(adattato)

~~Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari⁶, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentargli al più presto suggerimenti in merito ad azioni specifiche e proposte formali sui criteri di ispezione delle navi, ivi compresa l'armonizzazione delle norme sui fermi e la possibilità di pubblicare risultati delle ispezioni e di negare l'accesso ai porti comunitari.~~

↓ 95/21/CE, considerando 5
(adattato)

- (4) È possibile migliorare efficacemente la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo riducendo drasticamente la presenza nelle acque comunitarie di navi al di sotto delle norme, ☒ risultato che può essere raggiunto ☒ applicando rigidamente le convenzioni, i codici e i regolamenti internazionali.
-

↓ 95/21/CE, considerando 6
(adattato)

- (5) Spetta principalmente agli Stati di bandiera controllare che le navi rispettino le norme adottate a livello internazionale in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo. Tuttavia, in alcuni Stati di bandiera l'attuazione e l'applicazione delle norme internazionali risultano ☒ sono risultate ☒ molto carenti. È pertanto necessario che il controllo della conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo venga garantito anche dagli Stati di approdo.
-

⁶ ~~GU n. C 271 del 7. 10. 1993, pag. 1.~~

↓ 95/21/CE considerando 7

- (6) Un approccio armonizzato all'effettiva applicazione delle norme internazionali da parte degli Stati membri nei confronti delle navi che transitano in acque sotto la loro giurisdizione e che utilizzano i loro porti permetterà di evitare distorsioni della concorrenza.

↓ nuovo

- (7) Il settore dei trasporti marittimi è esposto ad atti di terrorismo. Devono quindi essere applicate misure efficaci relative alla sicurezza dei trasporti e gli Stati membri devono monitorare severamente il rispetto delle norme in materia di sicurezza.

↓ 95/21/CE considerando 8
(adattato)

~~La creazione di un contesto giuridico comunitario in materia di armonizzazione delle procedure relative alle ispezioni è fondamentale per garantire l'applicazione omogenea dei principi di sicurezza del trasporto marittimo e prevenzione dell'inquinamento, elementi centrali nella politica comunitaria dei trasporti e dell'ambiente.~~

↓ 95/21/CE considerando 10
(adattato)

~~L'adozione di una direttiva del Consiglio è la procedura più opportuna per definire il contesto giuridico nonché le norme e i criteri armonizzati per l'esecuzione del controllo da parte degli Stati di approdo.~~

↓ 95/21/CE considerando 9
(adattato)

- (8) È opportuno avvalersi dell'esperienza acquisita nel corso dell'applicazione del Protocollo di Intesa di Parigi (~~MOU~~) sul controllo da parte dello Stato di approdo (~~PSC~~), firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.

↓ nuovo

- (9) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, deve fornire il necessario sostegno per garantire un'applicazione efficace e convergente del regime di controllo da parte dello Stato di approdo. L'EMSA in particolare deve contribuire allo sviluppo di un programma comunitario armonizzato per la qualificazione e la formazione di ispettori responsabili per il controllo da parte dello Stato di approdo.

⁷ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 724/2004 (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 1).

↓ 95/21/CE considerando 12
(adattato)

- (10) L'ispezione da parte degli Stati membri di almeno ~~il 25%~~ un quarto delle singole navi straniere approdate nei loro porti in un determinato anno significa, in pratica, che un'ampia percentuale delle navi che operano nelle acque della Comunità in un determinato momento è stato sottoposto a ispezione.
-

↓ nuovo

- (11) Un sistema efficiente di controllo da parte dello Stato di approdo deve tuttavia cercare di garantire l'ispezione regolare di tutte le navi che entrano in un porto dell'Unione europea, invece di limitarsi all'attuale obiettivo di sottoporre ad ispezione solo un quarto delle navi che entrano in ogni Stato membro. Le ispezioni devono concentrarsi sulle navi al di sotto delle norme, mentre le navi di qualità, intendendo con ciò quelle che hanno già dato risultati soddisfacenti nell'ambito delle ispezioni o che battono bandiera di uno Stato che rispetta il regime di controlli a titolo di Stato membro IMO, possono essere sottoposte a ispezioni meno frequenti. Queste nuove norme in materia di ispezioni dovranno essere inserite nel regime comunitario di controlli da parte dello Stato di approdo, non appena ne saranno stati definiti i vari aspetti e sulla base di un programma di ripartizione delle ispezioni attraverso il quale ogni Stato membro è chiamato a contribuire equamente alla realizzazione dell'obiettivo della Comunità di un regime di ispezioni globale.
-

↓ 95/21/CE considerando 13
(adattato)

~~Occorre proseguire gli sforzi per sviluppare un migliore sistema di selezione degli obiettivi.~~

↓ 95/21/CE considerando 14
(adattato)

- (12) Le regole e le procedure di ispezione da parte degli Stati di approdo, ivi compresi i criteri per il fermo di una nave, ~~devono~~ devono essere armonizzate al fine di garantire un livello costante di efficienza in tutti i porti e, al contempo, ridurre drasticamente l'uso selettivo di alcuni porti di destinazione per evitare la rete di controlli adeguati.
-

↓ nuovo

- (13) Determinate categorie di navi presentano un rischio più elevato di incidenti o di inquinamento quando raggiungono una determinata età e devono quindi essere sottoposte a ispezioni estese; i dettagli di tali ispezioni estese devono ancora essere stabiliti.

↓ 95/21/CE considerando 15
(adattato)

~~I dati relativi agli incidenti, ai fermi e alle carenze pubblicati nella comunicazione della Commissione dal titolo "Una politica comune sulla sicurezza dei mari" e nella relazione annuale del MOU rivelano che alcune categorie di navi devono essere sottoposte a un controllo approfondito.~~

↓ 2001/106/CE considerando 4
(adattato)

- (14) Alcune navi presentano a causa delle loro condizioni precarie, della loro bandiera e dei loro precedenti un rischio manifesto per la sicurezza in mare e per l'ambiente marino. ~~Fra queste in particolare le navi battenti bandiera di uno Stato designato "ad altissimo rischio" o "ad alto rischio" nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU.~~ È necessario quindi rifiutare l'accesso di queste navi ai porti della Comunità, a meno che sia possibile dimostrare che esse possono essere operate senza pericoli nelle acque della Comunità. ~~Devono~~ Devono essere adottate delle linee guida al fine di ~~essere stabiliti~~ precisare le procedure applicabili al suddetto provvedimento di rifiuto di accesso ed alla revoca del medesimo. Ai fini della trasparenza, l'elenco delle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità deve essere reso pubblico.
-

↓ nuovo

- (15) Al fine di ridurre l'onere che rappresentano per determinate amministrazioni e società delle ispezioni ripetute, una visita effettuata su un traghetti roll-on/roll-off o su un'unità veloce da passeggeri ai sensi della Direttiva 1999/35/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea⁸, che risulti soddisfacente per lo Stato ospitante, deve essere considerata un'ispezione estesa a norma del regime di controllo da parte dello Stato di approdo.
-

↓ 95/21/CE considerando 16
(adattato)

- (16) Occorre correggere la mancata osservanza delle disposizioni delle convenzioni. Le navi ~~non provvedono in tal senso~~ per le quali è necessaria un'azione correttiva devono essere fermate, se ~~tali~~ le carenze osservate rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente e fintanto che esse non saranno state corrette.

⁸ GU L 138 del 1.6.1999, pag. 1.

↓ 95/21/CE considerando 17

- (17) È opportuno prevedere un diritto di ricorso contro le decisioni di fermo prese dalle autorità competenti allo scopo di evitare decisioni non ponderate che comportino fermi e ritardi ingiustificati.
-

↓ 95/21/CE considerando 18
(adattato)

~~Le strutture disponibili nel porto di ispezione possono essere tali da costringere l'autorità competente ad autorizzare la nave a raggiungere un idoneo cantiere di riparazione, sempre che vengano rispettate le condizioni per un tale viaggio. Le navi non in regola continuano a rappresentare una minaccia per la sicurezza, la salute o l'ambiente e a godere dei vantaggi commerciali derivanti dal fatto di non essere conformi alle principali disposizioni delle convenzioni e che occorre pertanto negare loro l'accesso ai porti comunitari.~~

↓ 95/21/CE, considerando 19
(adattato)

~~Per circostanze imprevedibili, una nave cui è stato negato l'accesso ai porti comunitari deve poter essere autorizzata a entrare. In tali circostanze, si deve consentire l'accesso solo ad un porto specifico, purché vengano adottate tutte le precauzioni necessarie a garantirne un accesso sicuro.~~

↓ 95/21/CE considerando 20
(adattato)

~~Data la complessità dei requisiti delle convenzioni in materia di costruzione, dotazioni ed equipaggio delle navi, le gravi conseguenze derivanti dalle decisioni prese dagli ispettori e la necessità che questi ultimi adottino decisioni assolutamente imparziali, le ispezioni devono essere effettuate soltanto da ispettori, dotati di grandi conoscenze ed esperienza, che siano dipendenti pubblici o altre persone debitamente autorizzate.~~

↓ nuovo

- (18) Le autorità e gli ispettori che partecipano alle attività di controllo da parte dello Stato di approdo non devono trovarsi in situazione di conflitto di interessi, né con il porto dove è effettuata l'ispezione, né con le navi oggetto dell'ispezione e gli interessi collegati. Gli ispettori devono essere adeguatamente qualificati e ricevere una formazione appropriata in modo da poter mantenere e migliorare la loro competenza nell'esercizio delle ispezioni. Gli Stati membri devono cooperare allo sviluppo e alla promozione di un programma comunitario armonizzato ai fini delle qualificazioni e della formazione degli ispettori.

↓ 95/21/CE considerando 21
(adattato)

- (19) I piloti e le autorità portuali ~~possono~~ devono essere in grado di fornire utili informazioni sulle carenze riscontrate a bordo della navi ~~sulle carenze delle navi e degli equipaggi.~~
-

↓ nuovo

- (20) Gli esposti concernenti le condizioni di vita e lavoro a bordo devono essere esaminati. Chiunque abbia presentato un esposto deve essere informato sul seguito che vi è stato dato.
-

↓ 95/21/CE considerando 22

- (21) È necessaria la cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri e altre autorità od organizzazioni per garantire un controllo effettivo delle navi alle quali è stato consentito di continuare la navigazione pur essendo Stato rilevate carenze, nonché la cooperazione per lo scambio di informazioni sulle navi approdate.
-

↓ 95/21/CE considerando 23
(adattato)
⇒ nuovo

- (22) ⇒ Dato che la banca dati sulle ispezioni costituisce un elemento essenziale del regime di controllo da parte dello Stato di approdo, gli Stati membri devono provvedere affinché essa venga aggiornata alla luce dei requisiti comunitari. ~~Il sistema informativo denominato SIRENAC E, costituito nell'ambito del MOU, fornisce molte informazioni supplementari necessarie per l'applicazione della presente direttiva.~~
-

↓ 95/21/CE considerando 24
(adattato)

- (23) La pubblicazione di informazioni sulle navi e i loro armatori o compagnie che non ottemperano alle norme internazionali in materia di sicurezza, salute e tutela dell'ambiente marino può costituire un deterrente efficace per scoraggiare i caricatori ad utilizzare queste navi e un incentivo per i proprietari ad intraprendere ~~spontaneamente~~ le azioni correttive.
-

↓ 95/21/CE considerando 25
(adattato)

- (24) Tutte le spese delle ispezioni che danno luogo al fermo , e quelle sostenute per revocare un rifiuto di accesso, sono imputabili al proprietario o all'armatore.

↓ 95/21/CE considerando 26
(adattato)

~~Per l'applicazione della presente direttiva, è opportuno ricorrere al comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti⁹, affinché assista la Commissione ad adeguare gli obblighi di ispezione degli Stati membri alla luce dell'esperienza acquisita e tenendo conto degli sviluppi all'interno del MOU e, se occorre, ad adeguare gli allegati alla luce degli emendamenti delle convenzioni, protocolli, codici, risoluzioni degli organismi internazionali pertinenti e del MOU,~~

↓ 2001/106/CE considerando 18
(adattato)

- (25) Le misure necessarie per l'attuazione ~~della direttiva 95/21/CE~~ della presente direttiva sono adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁰.
-

↓ nuovo

(26) Dato che gli obiettivi dell'azione perseguita, vale a dire ridurre la percentuale esistente di trasporto marittimo al di sotto delle norme nelle acque comunitarie, attraverso un miglioramento del sistema di ispezioni della Comunità delle navi d'altura, nonché la predisposizione di mezzi di intervento preventivo nel settore dell'inquinamento marino, non possono essere sufficientemente realizzati dai soli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà, di cui all'articolo 5 del trattato. In conformità al principio di proporzionalità, esposto nello stesso articolo, la presente direttiva non va oltre quanto ritenuto necessario per il raggiungimento dei suddetti obiettivi.

(27) L'obbligo di recepire la presente direttiva nell'ordinamento nazionale è limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva precedente. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano invariate sorge a norma della direttiva precedente.

(28) La presente direttiva non pregiudica gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nei rispettivi ordinamenti nazionali delle direttive di cui all'allegato XVII, parte B,

⁹ ~~GU n. L 247 del 5. 10. 1993, pag. 19.~~

¹⁰ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

↓ 95/21/CE

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo

La presente direttiva ha l'obiettivo di contribuire a ridurre drasticamente il trasporto marittimo al di sotto delle norme, nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri:

- a) migliorando l'osservanza della legislazione internazionale e comunitaria pertinente in materia di sicurezza marittima, tutela dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi battenti tutte le bandiere;
- b) definendo criteri comuni per il controllo delle navi da parte degli Stati di approdo e armonizzando le procedure di ispezione e fermo, ~~tenendo in debito conto gli impegni assunti dalle autorità marittime degli Stati membri firmatari del Protocollo d'intesa di Parigi sul controllo da parte dello Stato di approdo (MOU).~~

Articolo 2

Definizioni

↓ 95/21/CE (adattato)

Ai sensi della presente direttiva, ~~ivi compresi gli allegati,~~ s'intende per:

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 2
(adattato)

- 1) “Convenzioni”: le seguenti Convenzioni, assieme ai Protocolli e relativi emendamenti, nonché connessi codici vincolanti, nella loro versione aggiornata

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 2

- a) la convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966 (LL 66);
- b) la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74),
- c) a convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi del 1973 e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73-78);
- d) la convenzione internazionale sugli standards per l'addestramento, la certificazione ed il servizio di guardia dei marittimi del 1978 (STCW 78);
- e) a convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare del 1972 (COLREG 72),

- f) la convenzione internazionale di Londra sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969 (ITC 69)₂
- g) la convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili del 1976 (ILO n. 147)₂
- h) la convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1992 (CLC 92)₂

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 2 (adattato)
→₁ 2002/84/CE Art. 4, punto. 1, lett. a)

~~unitamente ai protocolli e ai successivi emendamenti delle convenzioni in questione e relativi codici obbligatori~~ →₁ di volta in volta in vigore ←₂

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 2 (adattato)
→₁ 2002/84/CE Art. 4, punto. 1, lett. b)

- 2) “MOU ☒ di Parigi ☒”: il Protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, →₁ nella sua ultima versione vigente ←₂.

↓ 95/21/CE

- 3) “Nave”: qualsiasi nave per il trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, cui si applicano una o più convenzioni.
- 4) “Impianto off-shore”: una piattaforma fissa o galleggiante che opera sulla piattaforma continentale di uno Stato membro.

↓ nuovo

- 5) “Ancoraggio”: un sito in un porto o in un'altra area sotto la giurisdizione di un porto adatta per l'ancoraggio delle navi.

↓ 95/21/CE

- 6) “Ispettore”: un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzato/a dall'autorità competente di uno Stato membro a svolgere le ispezioni di controllo nello Stato di approdo e che risponde a tale autorità competente.

↓ nuovo

- 7) “Autorità competente”: un'autorità marittima responsabile per il controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi della presente direttiva.

- 8) “Autorità competente per la sicurezza marittima”: un’ autorità competente per la sicurezza marittima secondo la definizione di cui all’ articolo 2, punto 7 del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.
-

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

- 9) “*Ispezione*”: la visita a bordo di una nave ⇒ da parte di un ispettore, per verificare la conformità della nave alle pertinenti Convenzioni e regolamenti, includendo almeno i controlli previsti all’ articolo 7, paragrafo 1 ⇐ ~~volta ad accertare la validità dei certificati pertinenti e di altri documenti nonché le condizioni della nave, delle dotazioni e dell’ equipaggio nonché le condizioni di vita e di lavoro dell’ equipaggio.~~

- 10) “*Ispezione più dettagliata*”: l’ ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l’ equipaggio sono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente, ad un esame accurato nei casi specificati all’ articolo ☒ 7 ☒, paragrafo ☒ 4 ☒, concernente la costruzione della nave, le relative dotazioni, l’ equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative di bordo.

- 11) “*Ispezione estesa*”: ispezione ⇒ il cui oggetto include come minimo le voci elencate all’ allegato VIII Parte C. Un’ ispezione estesa può comprendere un’ ispezione più dettagliata quando sussistano fondati motivi ai sensi dell’ articolo 7, paragrafo 4. ⇐ ~~che si effettua nei casi indicati all’ articolo 7.~~
-

↓ nuovo

- 12) “*Esposto*”: qualsiasi informazione o rapporto presentato dal comandante della nave, da un membro dell’ equipaggio, organismo professionale, associazione, sindacato o, in genere, qualsiasi persona interessata alla sicurezza della nave, inclusi i rischi per la sicurezza o la salute dell’ equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo e la prevenzione dell’ inquinamento.
-

↓ 95/21/CE

- 13) “*Fermo*”: il divieto ufficiale per una nave di prendere il mare a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura.
-

↓ nuovo

- 14) “*Provvedimento di rifiuto di accesso*”: documento rilasciato al comandante di una nave e alla società che ne è responsabile, nel quale si notifica che alla nave in questione verrà rifiutato l’ accesso ai porti della Comunità.

¹¹ GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

↓ 95/21/CE

- 15) “*Sospensione di un'operazione*”: il divieto ufficiale per una nave di continuare un'operazione a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono il proseguimento dell'operazione pericoloso.
-

↓ nuovo

- 16) “*Compagnia*”: la società proprietaria della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona come l'armatore, o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto la responsabilità dell'armamento della nave dal proprietario della stessa e che, assumendo tale responsabilità, si fa carico di tutti i doveri e responsabilità imposti dal Codice internazionale di gestione della sicurezza (“ISM”).
- 17) “*Organizzazione riconosciuta*”: una società di classificazione o altro ente privato, che svolga funzioni amministrative per conto dell'amministrazione dello Stato di bandiera.
- 18) “*Certificato amministrativo*”: certificato rilasciato direttamente o a nome di uno Stato di bandiera, a norma di convenzioni internazionali.
- 19) “*Certificato di classe*”: documento rilasciato da un'organizzazione che certifica la adeguatezza di una nave per un uso o servizio particolare in conformità alle norme e regolamenti stabiliti e resi pubblici da tale organizzazione riconosciuta.
- 20) “*Banca dati sulle ispezioni*”: sistema informatico centrale relativo ai dati sui controlli da parte dello Stato di approdo.
-

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 3

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi e relativi equipaggi ⇒ che approdano in un porto o ancoraggio di uno Stato membro ⇐ :

- a) ~~che approdano in un porto o in un impianto off-shore di uno Stato membro, e~~
- b) ~~che sono ancorate al largo di tale porto o impianto.~~

⇒ Ai fini della presente direttiva uno Stato membro può inoltre esercitare un potere di ispezione e di fermo, conformemente al diritto internazionale, in relazione ad una nave che si trovi in acque sottoposte alla sua giurisdizione o si trovi in prossimità o sia ancorata al largo di, un impianto offshore o di qualsiasi altro impianto o struttura in acque sottoposte alla sua giurisdizione. ⇐

Il presente articolo non pregiudica i diritti di intervento che uno Stato membro può far valere in forza delle pertinenti Convenzioni internazionali.

2. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate, gli Stati membri applicano i requisiti della pertinente Convenzione e, qualora nessuna convenzione sia applicabile, adottano le misure necessarie per garantire che le navi non presentino evidenti pericoli per la sicurezza, la salute o l'ambiente. L'allegato I del MOU ☒ di Parigi ☒ costituisce la guida per gli Stati membri nell'applicazione del presente paragrafo.

3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una Convenzione, gli Stati membri si accertano che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale Convenzione.

4. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva i pescherecci, le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, le imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi di Stato usate per scopi non commerciali e le imbarcazioni da diporto che non si dedicano a traffici commerciali.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 3
(adattato)

Articolo 4

☒ Obblighi degli Stati membri ☒

~~Organismo d'ispezione~~

↓ nuovo

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per poter svolgere legalmente a bordo di navi straniere le ispezioni previste dalla presente direttiva in conformità al diritto internazionale.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 3
⇒ nuovo

⇒ 2. ⇐ Gli Stati membri devono disporre delle idonee ~~amministrazioni marittime nazionali, in seguito definite~~ autorità competenti, ~~dotate di un organico adeguato, in particolare di ispettori qualificati,~~ incaricate di ispezionare le navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che tali autorità competenti svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva. ⇒ In particolare, essi assumono e mantengono il personale necessario, inclusi ispettori qualificati, tenendo conto del volume e delle caratteristiche del traffico marittimo di ogni porto. ⇐

⇒ Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire la disponibilità degli ispettori ad eseguire le ispezioni obbligatorie ed estese previste dall'articolo 8 e dall'allegato I, parte A.1 ⇐.

↓ 95/21/CE

Articolo 5

Impegni di ispezione

↓ nuovo

1. Gli Stati membri effettuano individualmente un certo numero di ispezioni che, aggiunto al numero delle ispezioni eseguite dagli altri Stati membri e dagli Stati firmatari del Protocollo di Parigi, permette di sottoporre ad ispezione tutte le navi che approdano nei porti o ancoraggi dell'Unione europea. Tale sforzo permette di sottoporre ad ispezioni più approfondite e con maggiore frequenza quelle navi che presentano un rischio più elevato.

Il regime di ispezioni stabilito al fine di perseguire l'obiettivo di cui al primo comma include gli elementi descritti all'allegato II.

2. Le regole dettagliate dell'ispezione di cui al paragrafo 1 sono adottate dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2 .

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 4
(adattato)
⇒ nuovo

⊗ 3. ⊗ ≠ ⇒ Fino all'entrata in vigore delle misure previste dal paragrafo 2, ⇐ l'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue ogni anno un numero complessivo di ispezioni ~~delle navi di cui al paragrafo 2 e all'articolo 7~~ pari ad almeno il 25 % del numero ~~medio~~ annuo di singole navi approdate nei suoi porti ~~calcolato in base agli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche.~~ ⇒ Tale numero annuo costituisce la media degli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche. Dalla fine del periodo utilizzato non devono trascorrere più di dodici mesi dall'inizio dell'anno di ispezione. ⇐

↓ nuovo

4. Nel selezionare le navi da ispezionare, l'autorità competente agisce conformemente alle norme di cui all'allegato I.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 4

~~2. a) Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 7 bis, l'autorità competente vigila affinché qualsiasi nave non soggetta ad ispezione estesa avente un fattore di priorità nel sistema informativo SIRENAC superiore a 50 sia sottoposta a ispezione a norma dell'articolo 6, a condizione che dall'ultima ispezione effettuata in un porto della regione MOU sia trascorso almeno un mese.~~

~~b) Per quanto riguarda la selezione delle altre navi da sottoporre ad ispezione, l'autorità competente determina l'provvedimento di priorità nel modo seguente:~~

~~le navi di cui all'allegato I, parte I, sono selezionate per prime indipendentemente dal valore del fattore di priorità,~~

~~le navi di cui all'allegato I, parte II, sono selezionate in provvedimento decrescente, secondo l'provvedimento di priorità risultante dal valore del rispettivo fattore di priorità riportato dal sistema informativo SIRENAC.~~

~~3. Gli Stati membri si astengono dall'ispezionare le navi già ispezionate da altro Stato membro nei sei mesi precedenti, a condizione che:~~

~~la nave in questione non figuri nell'allegato I,~~

~~un'ispezione precedente non abbia rilevato carenze,~~

~~non esistano fondati motivi per eseguire l'ispezione,~~

~~la nave non sia contemplata dal paragrafo 2, punto a).~~

↓ 95/21/CE

~~4. Le disposizioni del paragrafo 3 non si applicano ai controlli operativi specificamente previsti nelle Convenzioni.~~

~~5. Gli Stati membri e la Commissione collaborano nello sviluppare priorità e prassi che consentano una più efficace individuazione delle navi potenzialmente carenti.~~

~~Tutte le modifiche successive del presente articolo, con l'eccezione della proporzione del 25% di cui al paragrafo 1, sono apportate conformemente al disposto dell'articolo 19.~~

⇓ nuovo

Articolo 6

Notifica di arrivo delle navi

L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che approda in un porto o ancoraggio di uno Stato membro notifica il suo arrivo in conformità all'allegato III.

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~7~~ ~~6~~

Procedura d'ispezione

1. L'autorità competente si accerta che l'ispettore provveda almeno:

a) ~~per quanto possibile~~ a controllare i certificati e la documentazione ⇨ che devono essere conservati a bordo conformemente alla normativa comunitaria sulla sicurezza

marittima e alle Convenzioni internazionali, in particolare quelli ~~en~~ elencati nell'allegato ~~IV~~;

⇒ b) a verificare, se necessario, se le carenze emerse nel corso della precedente ispezione effettuata da uno Stato membro o da uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi, siano Stato corrette; ~~en~~

~~en~~ c) ~~en~~ a verificare che le condizioni generali ~~en~~, includendo gli aspetti igienici, ~~en~~ della nave, compresi la sala macchine e gli alloggi, siano soddisfacenti, ~~tenendo conto anche delle condizioni igieniche.~~

↓ nuovo

2. Quando una nave è stata autorizzata a lasciare un porto a condizione che le carenze riscontrate siano corrette nel porto successivo, l'ispezione dovrà limitarsi a verificare che tali carenze siano Stato effettivamente corrette.

Tuttavia, l'ispettore può, esercitando il proprio giudizio professionale, decidere se l'ispezione debba essere estesa ad ulteriori verifiche.

↓ 95/21/CE (adattato)

~~en~~ 3. ~~en~~ L'ispettore può esaminare tutti i certificati e documenti pertinenti, diversi da quelli di cui all'allegato ~~IV~~ ~~en~~ ~~II~~, che devono essere presenti a bordo secondo quanto disposto dalle Convenzioni.

~~en~~ 4 ~~en~~ Se, a seguito dell'ispezione di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, sussistono fondati motivi per ritenere che per le condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio, sostanzialmente non ricorrano i pertinenti requisiti di una Convenzione, si procede ad un'ispezione più dettagliata che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo.

Esistono “fondati motivi” se l'ispettore trova prove concrete che, secondo il suo parere professionale, giustificano un'ispezione più dettagliata di settori specifici della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio.

L'allegato ~~V~~ e l'allegato VII, sezione C contengono ~~III~~ ~~en~~ esempi di “fondati motivi”.

~~en~~ 5. ~~en~~ 4. È inoltre necessario osservare le procedure e gli orientamenti pertinenti in materia di controllo delle navi specificati nell'allegato ~~VI~~ ~~en~~ ~~IV~~.

↓ nuovo

Tuttavia, quando le procedure e gli orientamenti di cui all'allegato VI, punto 4, divergono dalla normativa comunitaria in vigore, gli Stati membri non adottano alcuna norma di diritto nazionale né alcuna misura amministrativa che porti ad una applicazione di procedure o prassi di ispezione contrarie a tale normativa comunitaria. Essi si assicurano che le rispettive autorità competenti siano debitamente informate sulle procedure o gli orientamenti pertinenti che devono essere applicati in conformità alla normativa comunitaria e ne verificano la corretta applicazione.

6. Nell'esecuzione dei controlli di sicurezza a bordo, l'ispettore segue le procedure esposte all'allegato VII.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 5
(adattato)

Articolo ~~8~~ ~~8~~

Ispezione estesa ~~obbligatoria~~ di talune navi

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 5
(adattato)
⇒ nuovo

1. Una nave appartenente a una categoria di cui all'allegato ~~8~~ VIII, punto B, ~~5~~ ~~V~~, sezione ~~A~~, ~~5~~ può essere sottoposta ad ~~5~~ ~~è assoggettata ad~~ ispezione estesa dopo un periodo di dodici mesi dall'ultima ispezione estesa effettuata nel porto ~~5~~ di uno Stato membro o ~~5~~ di uno Stato firmatario del Protocollo ~~5~~ di Parigi ~~5~~.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 5
(adattato)
⇒ nuovo

2. Se tale nave è selezionata per un'ispezione ~~5~~ in conformità all'allegato I, punto A.2, ~~5~~ ~~ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, punto b)~~, l'ispezione da effettuare è un'ispezione estesa. Tuttavia, tra due ispezioni estese può essere effettuata un'ispezione di cui all'articolo ~~5~~ 7 ~~5~~ ~~6~~.

~~3. a) L'armatore o il comandante di una nave di cui al paragrafo 1 notifica tutte le informazioni che figurano nell'allegato V, sezione B, all'autorità competente dello Stato membro di ciascun porto in cui la nave approda trascorsi dodici mesi dall'ultima ispezione estesa. Tali informazioni sono fornite almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o prima che la nave lasci il porto di partenza se la durata prevista del viaggio è inferiore a tre giorni.~~

~~b) Qualsiasi nave ~~5~~ di cui al paragrafo 1 ~~5~~ che non rispetti ~~5~~ i requisiti di notifica dell'articolo 6 ~~5~~ ~~le disposizioni di cui al punto a)~~ è oggetto di un'ispezione estesa nel porto ~~5~~ di ancoraggio o ~~5~~ di destinazione.~~

~~5~~ 3 ~~5~~ 4. Fatto salvo l'articolo ~~5~~ 9, ~~5~~ ~~7 bis~~ gli Stati membri provvedono affinché una nave cui si applicano le disposizioni di cui al paragrafo ~~5~~ 1 ~~5~~ ~~3~~ e avente un fattore di priorità pari o superiore a 7 ~~5~~, come indicato all'allegato I, ~~5~~ sia sottoposta a un'ispezione estesa nel primo porto in cui approda trascorsi dodici mesi ~~dall'ultima~~ ~~5~~ dalla precedente ~~5~~ ispezione estesa.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 5
(adattato)

~~Gli Stati membri che non fossero in grado di aumentare in tempo la propria capacità per effettuare tutte le ispezioni supplementari richieste, segnatamente a motivo di problemi legati all'assunzione e alla formazione di ispettori, beneficeranno di un termine che scade il 1° gennaio 2003 per strutturare gradualmente il rispettivo servizio di ispezione. Tale termine può essere prorogato di sei mesi per il porto di Rotterdam. La Commissione ne informerà gli Stati membri e il Parlamento europeo.~~

☒ 4 ☒ ~~5~~: Le ispezioni estese sono effettuate secondo le procedure indicate all'allegato VIII, punto C.

~~6. Qualora una modifica o un progetto di modifica del MOU rischi di limitare la portata dell'obbligo di ispezione estesa ai sensi del presente articolo, la Commissione presenta senza indugio al Comitato istituito ai sensi dell'articolo 18 un progetto di misure inteso a reintrodurre valori del fattore di priorità ordinaria conformi agli obiettivi della presente direttiva.~~

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 6
(adattato)
⇒ nuovo

Articolo ☒ 9 ☒ ~~7 bis~~

Procedure in caso di impossibilità ad effettuare l'ispezione di talune navi

1. Lo Stato membro che per ragioni operative non può effettuare l'ispezione di una nave avente un fattore di priorità superiore a 50 di cui ☒ all'allegato I ☒ ~~all'articolo 5, paragrafo 2, punto a)~~, o l'ispezione estesa obbligatoria di cui all'articolo ☒ 8, paragrafo 3 ☒ ~~7, paragrafo 4~~, informa tempestivamente ⇒ le autorità competenti del porto successivo, se si tratta di un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi ⇐ ~~il sistema SIRENAC~~ che l'ispezione non è stata effettuata.

2. Tali casi sono notificati ogni sei mesi alla Commissione, indicando le ragioni della mancata ispezione della nave in questione. ⇒ Inoltre, gli Stati membri, indicano il numero totale di ispezioni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 e all'allegato I, punto A.1 eseguite nel corso di sei mesi in questione. ⇐

⇒ Tali notifiche sono effettuate entro quattro mesi dalla fine del periodo al quale i dati si riferiscono. ⇐

3. Nell'arco di ⇒ tre ⇐ anni civili consecutivi il numero di mancate ispezioni ⇒ di cui al paragrafo 1 ⇐ non può essere superiore al 5 % del numero ~~medio annuo~~ di ~~single~~ navi che dovrebbero essere soggette alle ispezioni di cui al paragrafo 1, approdate nei porti dello Stato membro ⇒ durante tale periodo ⇐ ~~calcolato in base agli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche.~~

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 6
(adattato)

4. Le navi di cui al paragrafo 1 sono soggette ad un'ispezione obbligatoria all'ispezione di cui all'allegato I, punto A.1 all'articolo 5, paragrafo 2, punto b), o, se opportuno, ad un'ispezione estesa obbligatoria di cui all'articolo 8, paragrafo 2 ~~7, paragrafo 4~~, nel successivo porto di approdo della Comunità.

5. Entro il 22 luglio 2008, la percentuale del 5 %, di cui al paragrafo 3, è modificata in base ad una valutazione della Commissione, se ritenuto opportuno, secondo la procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2 ~~19~~.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 7
(adattato)
⇒ nuovo

Articolo 10 ~~7-ter~~

Provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi

1. Lo Stato membro vigila affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso ai suoi porti ⇨ e ancoraggi ⇩, tranne nei casi previsti dall'articolo ⇨ 15 paragrafo 6 ⇩ ~~11, paragrafo 6~~, le navi ⇨ che ricadono nei criteri elencati nell'allegato IX, punto A. ⇩ ~~classificate in una delle categorie dell'allegato XI, sezione A,~~

~~quando esse~~

~~battono bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU e~~

~~sono Stato oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nei 24 mesi precedenti in un porto di uno Stato membro firmatario del MOU~~

~~e~~

~~battono bandiera di uno Stato designato "ad altissimo rischio" o "ad alto rischio" nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU e~~

~~sono Stato oggetto di un provvedimento di fermo più di una volta nei 36 mesi precedenti in un porto di uno Stato firmatario del MOU.~~

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 7
(adattato)
⇒ nuovo

Il provvedimento di rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave ⇨ ha lasciato il porto o l'ancoraggio ⇩ ~~è stata autorizzata a lasciare il porto~~ dove è stata oggetto ~~del secondo o, secondo il caso, del terzo~~ fermo ⇨ e dove è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso. ⇩.

2. Ai fini del paragrafo 1, gli Stati membri si conformano alle procedure di cui all'allegato ~~IX~~ XI, sezione ~~X~~ punto ~~X~~ B.

~~3. La Commissione pubblica ogni sei mesi le informazioni relative alle navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità in applicazione del presente articolo.~~

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 8
(adattato)

Articolo ~~X~~ 11 ~~X~~ 8

Rapporto d'ispezione per il comandante

Al termine di un'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige un rapporto a norma dell'allegato ~~X~~ X ~~X~~ ~~IX~~. Una copia del rapporto d'ispezione è consegnata al comandante della nave.

↓ nuovo

Articolo 12

Esposti

Sono esaminati Tutti gli esposti concernenti le condizioni a bordo.

Quando l'autorità competente giudica l'esposto manifestamente infondato, informa l'autore della sua decisione e delle relative motivazioni.

L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave in questione. L'ispettore assicura la riservatezza durante le interviste con i membri dell'equipaggio.

Gli Stati membri informano l'amministrazione dello Stato di bandiera, con copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) se necessario, in merito agli esposti non manifestamente infondati e del seguito che è stato dato ad essi.

↓ 95/21/CE (adattato)

Articolo ~~X~~ 13 ~~X~~ 9

Riparazioni e fermo

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto. 9,
lett. a) (adattato)

1. Se l'ispezione ~~di cui agli articoli 5, paragrafo 2 e 7,~~ conferma o rivela carenze, l'autorità competente si accerta che siano o saranno corrette secondo le convenzioni.

↓ 95/21/CE

2. Nel caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, l'autorità competente dello Stato di approdo nel quale è ispezionata la nave si accerta che questa sia trattenuta o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze. Il provvedimento di fermo o di interruzione dell'operazione non è revocato fino a quando non sia stato eliminato il pericolo o fino a che l'autorità stabilisce che, a determinate condizioni, la nave può riprendere il mare o l'operazione può essere ripresa senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, senza pericoli per le altre navi o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.

↓ nuovo

3. Ferma restando la possibilità di restrizioni per motivi di sicurezza decise ai sensi del regolamento (CE) n. 725/2004, un provvedimento di fermo rilasciato dall'autorità competente può:

- a) includere la disposizione che la nave rimanga in un sito particolare o che si muova verso un determinato ancoraggio o ormeggio; e
- b) precisare le circostanze nelle quali il comandante della nave può spostarla da un sito determinato per ragioni di sicurezza o di prevenzione di inquinamento.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto. 9,
lett. b) (adattato)
⇒ nuovo

⊗ 4. ⊗ ~~3~~ Nell'esercizio del suo potere discrezionale nel valutare l'opportunità di fermare una nave, l'ispettore applica i criteri contenuti nell'allegato ⊗ XI ⊗ ~~VI~~.

A questo riguardo ⊗ se l'ispezione rivela che la nave non è ⊗ ~~la nave viene trattenuta qualora non sia~~ equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR) quando il loro uso è prescritto ⇒ dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹² ~~dall'allegato XII~~. ⊗ l'autorità competente provvede affinché la nave venga trattenuta. ⊗

Qualora ⇒ le carenze che hanno motivato il fermo della nave ~~questa carenza~~ non possano essere prontamente corrette presso il porto dove è stato disposto il fermo, l'autorità competente può consentire alla nave di raggiungere ⇒ il cantiere di riparazione disponibile più vicino al porto dove la nave è ferma ~~il porto più vicino~~, dove essa ⊗ potrà ⊗ essere prontamente riparata o ⊗ può ⊗ imporre che le suddette carenze vengano corrette entro un termine massimo di trenta giorni ⇒ in conformità alle direttive sviluppate dal Protocollo di Parigi ⇐. A tal fine si applicano le procedure di cui all'articolo ⊗ 15 ⊗ ~~II~~.

¹² GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

↓ 95/21/CE (adattato)

⊗ 5. ~~⊗ 4.~~ In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali della nave sono evidentemente al di sotto delle norme, l'autorità competente può sospendere l'ispezione della nave finché le parti responsabili non abbiano fatto il necessario per garantire che la nave ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto. 9, lett. c) (adattato)

⊗ 6. ~~⊗ 5.~~ ⊗ Nel caso si proceda ad ~~⊗ Se le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 7 portano ad~~ un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, accludendo il rapporto d'ispezione, l'amministrazione dello Stato ⊗ di bandiera ~~⊗ del quale la nave batte bandiera (in seguito denominata "amministrazione di bandiera")~~ o, quando ciò non sia possibile, il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito alle circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Devono anche essere notificati gli ispettori nominati o le organizzazioni riconosciute, responsabili del rilascio dei certificati di classe o dei certificati rilasciati per conto dello Stato di bandiera a norma di convenzioni internazionali, laddove necessario.

↓ 95/21/CE (adattato)

⊗ 7. ~~⊗ 6.~~ Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano gli ulteriori requisiti previsti dalle convenzioni per quanto riguarda le procedure di notifica e di comunicazione relative al controllo dello Stato di approdo.

⊗ 8. ~~⊗ 7.~~ Nell'esercitare il controllo dello Stato di approdo ai sensi della presente direttiva si fa tutto il possibile per evitare che una nave sia indebitamente fermata o trattenuta. Se la nave è indebitamente fermata o trattenuta, il proprietario o l'armatore hanno diritto ad un compenso per eventuali perdite o danni subiti. In tutti i casi in cui si presume che la nave sia stata indebitamente fermata o trattenuta, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.

↓ nuovo

9. Al fine di alleggerire la congestione portuale un'autorità competente può autorizzare una nave sottoposta a fermo a spostarsi verso un'altra parte del porto per ragioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione portuale non può essere un elemento da prendere in considerazione nel caso di decisione su un provvedimento di fermo o di revoca di un fermo.

Le autorità portuali cooperano con l'autorità competente al fine di facilitare la sistemazione delle navi sottoposte a fermo.

↓ 98/25/CE Art. 1 punto 2

~~Articolo 9 bis~~

~~Procedura applicabile in caso di assenza dei certificati ISM~~

~~1. Quando dall'ispezione a bordo di una nave alla quale, nell'ambito della Comunità europea, al momento dell'ispezione si applica il codice ISM, risulta mancante la copia del documento di conformità o del certificato di gestione della sicurezza rilasciati conformemente al codice internazionale di gestione della sicurezza che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), l'autorità competente provvede al fermo della nave.~~

~~2. Nonostante l'assenza della documentazione di cui al paragrafo 1, se dall'ispezione non risultano altre carenze che giustifichino un fermo, l'autorità competente può revocare l'provvedimento di fermo per evitare la congestione del porto. In caso di una decisione di questo tipo l'autorità competente ne informa immediatamente le autorità competenti degli altri Stati membri.~~

~~3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché a qualsiasi nave autorizzata a lasciare un porto di uno Stato membro nelle circostanze di cui al paragrafo 2 sia rifiutato l'accesso ad ogni porto della Comunità, eccettuati i casi di cui all'articolo 11, paragrafo 6, finché il proprietario o l'armatore della nave compri, con soddisfazione dell'autorità competente dello Stato membro in cui è stato dichiarato il fermo, che la nave dispone di certificati validi rilasciati in conformità del codice ISM. Le pertinenti disposizioni in cui all'articolo 11 si applicano anche se si riscontrano carenze di cui all'articolo 9, paragrafo 2, che non possano essere corrette nel porto in cui è avvenuto il fermo.~~

↓ 95/21/CE (adattato)

Articolo ~~14~~ ~~10~~

Diritto di ricorso

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 10

1. Il proprietario o l'armatore di una nave o il suo rappresentate in uno Stato membro ha il diritto di ricorrere contro una decisione di fermo o di rifiuto di accesso presa dall'autorità competente. Il ricorso non sospende il fermo o il rifiuto di accesso.

↓ 95/21/CE

2. A tal fine gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure, in conformità delle rispettive legislazioni.

3. L'autorità competente informa adeguatamente del diritto di ricorso il comandante della nave di cui al paragrafo 1.

↓ nuovo

4. Quando, in conseguenza di un ricorso o di una richiesta presentati dal proprietario o dall'armatore di una nave o da un suo rappresentante, un provvedimento di fermo o di rifiuto di accesso è revocato o modificato:

a) gli Stati membri provvedono affinché la banca dati sulle ispezioni sia tempestivamente aggiornata;

b) lo Stato membro in cui il provvedimento di fermo o di rifiuto di accesso è stato emesso, entro 24 ore dalla suddetta decisione, provvede alla rettifica dell'informazione pubblicata a norma dell'articolo 19.

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~15~~ ~~15~~

Seguito dato a ispezioni e fermi

1. Se le carenze di cui all'articolo ~~13~~, ~~9~~, paragrafo 2, non possono essere corrette nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, l'autorità competente dello Stato membro interessato può consentire alla nave di raggiungere ⇒ il cantiere navale disponibile più vicino al porto di fermo dove possono essere effettuate le riparazioni necessarie, ~~il più vicino cantiere navale adeguatamente attrezzato~~ scelto dal comandante e dalle autorità interessate, purché siano rispettate le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato di bandiera e approvate da detto Stato membro. Dette condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o per le altre navi, o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.

↓ nuovo

2. Quando la decisione di inviare una nave in un cantiere navale per riparazioni è dovuta alla non conformità alla risoluzione IMO A. 744(18), sia per quanto riguarda la documentazione della nave che per quanto riguarda insufficienze e carenze strutturali della nave, l'autorità competente può esigere che vengano effettuate le necessarie misurazioni di spessore nel porto di fermo prima che la nave venga autorizzata a riprendere il mare.

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

~~3.~~ ~~2.~~ Nei casi indicati al paragrafo 1, l'autorità competente dello Stato membro in cui si trova il porto nel quale è avvenuta l'ispezione informa l'autorità competente dello Stato in cui è situato il cantiere di riparazione, le parti menzionate all'articolo ~~13~~, paragrafo 6, ~~9~~, ~~paragrafo 5~~, e ogni altro organismo, come opportuno, in merito alle condizioni necessarie per la navigazione.

~~3. La notifica alle parti di cui al paragrafo 2 deve essere conforme alle modalità indicate nell'allegato 2 del MOU.~~

L'autorità competente dello Stato membro destinatario della notifica comunica all'autorità notificante le azioni intraprese in merito.

4. Gli Stati membri provvedono affinché ~~(X)~~ venga rifiutato l'accesso a qualsiasi porto della Comunità ~~(X)~~ alle navi di cui al paragrafo 1 che riprendono il mare:

~~(X)~~ a) ~~(X)~~ ~~(#)~~ senza rispettare le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato membro del porto d'ispezione, o

~~(X)~~ b) ~~(X)~~ ~~(#)~~ che rifiutano di ottemperare ai requisiti applicabili delle convenzioni non recandosi nel previsto cantiere navale~~...~~

~~sia negato l'accesso a qualsiasi porto all'interno della Comunità~~ ~~(X)~~ Tale rifiuto rimane in vigore ~~(X)~~ finché il proprietario o l'armatore non abbia dimostrato inequivocabilmente all'autorità competente dello Stato membro in cui sono Stato constatate le carenze che la nave è perfettamente conforme ai pertinenti requisiti delle Convenzioni.

5. Nei casi indicati al paragrafo 4, punto ~~(X)~~ a) ~~(X)~~ ~~(#)~~, l'autorità competente dello Stato membro in cui sono Stato riscontrate le carenze della nave informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

Nei casi indicati al paragrafo 4, punto ~~(X)~~ b) ~~(X)~~ ~~(#)~~, l'autorità competente dello Stato membro in cui si trova il cantiere navale informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

Prima di negare l'accesso, lo Stato membro può chiedere di consultarsi con l'amministrazione dello Stato di bandiera della nave in questione.

↓ 95/21/CE

6. In deroga alle disposizioni del paragrafo 4, l'accesso ad un porto specifico può essere consentito dall'autorità competente del relativo Stato in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento, a condizione che il proprietario, l'armatore, o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati che soddisfino le richieste dell'autorità competente di tale Stato membro per garantire un accesso sicuro.

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~(X)~~ 16 ~~(X)~~ ~~(#)~~

Profilo professionale degli ispettori

1. Le ispezioni sono eseguite soltanto da ispettori per i quali ricorrono i requisiti in materia di qualifiche professionali indicati nell'allegato ~~(X)~~ XII ~~(X)~~ ~~(#)~~ ⇒ e che sono autorizzati ad eseguire il controllo da parte dello Stato di approdo dall'autorità competente ⇐.

2. Qualora l'autorità competente dello Stato di approdo non possa disporre delle competenze professionali necessarie, l'ispettore dell'autorità stessa può essere assistito in questo compito da chiunque possieda le competenze professionali richieste.

3. ⇒ L'autorità competente, ⇐ gli ispettori che effettuano il controllo dello Stato di approdo e le persone che li assistono non devono avere alcun interesse commerciale nei porti in cui avviene l'ispezione né nelle navi ispezionate; gli ispettori non sono dipendenti, né intraprendono attività per conto di organizzazioni non governative che rilasciano i certificati amministrativi e i certificati di classe o che svolgono gli accertamenti necessari per il rilascio di tali certificati alle navi.

4. Ciascun ispettore è provvisto di un documento personale, sotto forma di documento di identità, rilasciato dall'autorità competente da cui dipende conformemente ⇒ alla direttiva 96/40/EC¹³ della Commissione ⇐ ~~alla legislazione nazionale, nel quale è indicato che l'ispettore è autorizzato a effettuare l'ispezione.~~

↓ 95/21/CE

~~Secondo la procedura dell'articolo 19 è definito un modello comune di tale documento d'identità.~~

↓ nuovo

5. Gli Stati membri provvedono affinché siano verificate e provate la competenza e le conoscenze tecniche degli ispettori, di cui all'allegato XII, prima di autorizzarli ad eseguire ispezioni e successivamente con frequenza quinquennale.

6. Gli Stati membri provvedono affinché gli ispettori ricevano una formazione appropriata in relazione alle modifiche apportate al regime del controllo da parte dello Stato di approdo stabilito nella direttiva e agli emendamenti alle Convenzioni.

7. In cooperazione con gli Stati membri, la Commissione sviluppa e promuove un programma comunitario armonizzato per la qualifica e la formazione degli ispettori.

↓ 95/21/CE (adattato)

⇒ nuovo

Articolo ~~17~~ ~~13~~

Rapporti dei piloti e delle autorità portuali

1. ⇒ Gli Stati membri adottano le misure appropriate per assicurare che i loro piloti impegnati nelle operazioni di ormeggio o disormeggio di navi o impegnati su navi dirette verso un porto o in transito all'interno di uno Stato membro ⇐ ~~I piloti degli Stati membri che operano su navi che attraccano o salpano oppure su navi in rotta verso un porto comunitario,~~ informino immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, a seconda dei casi, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di

¹³ GU L 196 del 7.8.1996, pag. 8.

☒ difetti ☒ carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

2. Se, nell'esercizio delle loro normali funzioni, le autorità portuali constatano che una nave attraccata nel loro porto presenta ☒ difetti ☒ carenze che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino, esse ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo interessato.

↓ nuovo

3. Gli Stati membri chiedono ai piloti e alle autorità portuali di utilizzare il modello di rapporto di cui all'allegato XIII o un rapporto equivalente, in formato elettronico, se possibile.

Gli Stati membri provvedono affinché siano intraprese azioni di seguito appropriate in merito ai difetti segnalati dai piloti e dalle autorità portuali.

Ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione dei paragrafi 1 e 2, inclusi i dettagli sulle azioni intraprese in merito ai difetti riferiti dai piloti e dalle autorità portuali.

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ☒ 18 ☒~~14~~

Cooperazione

1. Ciascuno Stato membro ⇒ provvede affinché le sue autorità portuali e gli altri enti e autorità pertinenti forniscano all'autorità competente per il controllo dello Stato di approdo i seguenti tipi di informazioni in loro possesso: ~~⇒ provvede affinché le proprie autorità competenti, le proprie autorità portuali e altri organismi o organizzazioni commerciali pertinenti collaborino tra loro onde garantire che le proprie autorità competenti possano ottenere tutte le informazioni del caso sulle navi che approdano nei suoi porti.~~

– ⇒ informazioni notificate in conformità all'allegato III; ⇐

– ⇒ informazioni relative alle navi che non si sono conformate ai requisiti di notifica previsti dalla presente direttiva e dalle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/59/CE¹⁴ e 2002/59/CE¹⁵, nonché, se del caso, dal regolamento (CE) n. 725/2004; ⇐

– ⇒ informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 o 10 della direttiva 2000/59/CE; ⇐

– ⇒ informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso o che sono Stato espulse da un porto per motivi di sicurezza. ⇐

¹⁴ GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

¹⁵ GU L 208 del 5.2.2002, pag. 10.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 11
(adattato)
⇒ nuovo

2. Ciascuno Stato membro si adopera per garantire lo scambio di informazioni e la collaborazione tra le proprie autorità competenti e le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri, nonché per mantenere il collegamento operativo già stabilito tra le sue autorità competenti, la Commissione ~~☒~~ e la banca dati sulle ispezioni. ~~☒~~ ~~e il sistema informativo SIRENAC di St. Malo (Francia).~~

⇒ Gli Stati membri adottano tutte le misure opportune per garantire l'aggiornamento della banca dati sulle ispezioni alla luce dei requisiti previsti dalla presente direttiva. ⇐

Per effettuare le ispezioni ~~di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 7,~~ gli ispettori consultano le banche dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi, accessibili attraverso il sistema informatico EQUASIS.

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

3. ⇒ Stati membri adottano tutte le misure appropriate affinché le informazioni relative alle ispezioni vengano tempestivamente trasferite alla banca dati sulle ispezioni. ⇐

Le informazioni di cui al presente paragrafo ~~2~~ sono quelle descritte ⇒ negli allegati X e XIV e tutte le informazioni pertinenti per la selezione della nave in conformità all'Articolo 5, paragrafo 4 ⇐.

↓ 1999/97/CE Art. 1, punto 2
(adattato)

Articolo ~~☒~~ 19 ~~☒~~ ~~15~~

Pubblicazione di notizie

↓ 1999/97/CE Art. 1, punto 2
(adattato)
⇒ nuovo

1. La competente autorità di ciascuno Stato membro prende i provvedimenti necessari per garantire ⇒ la pubblicazione di informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuto di accesso in conformità con l'Allegato XIV ⇐ ~~che le informazioni elencate nell'allegato VIII, parte I, relative a navi che sono Stato trattenute in un porto di questo Stato membro o alle quali è stato rifiutato l'accesso a detto porto nel corso del mese precedente siano pubblicate con cadenza quanto meno mensile.~~

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 12

~~2. Le informazioni enumerate all'allegato VIII, parti I e II, nonché le informazioni sulle modifiche, sospensioni e revoca della classe di cui all'articolo 15, paragrafo 3, della direttiva 94/57/CE devono essere disponibili nel sistema SIRENAC. Esse sono oggetto di pubblicità nel quadro del sistema di informazioni EQUASIS, al più presto possibile dopo l'ispezione o la revoca del fermo.~~

↓ 1999/97/CE Art. 1, punto 2

~~3. Gli Stati membri e la Commissione cooperano per instaurare i dispositivi appropriati di cui al paragrafo 2.~~

~~4. Se del caso, il sistema di informazione Sirenac è modificato per dare esecuzione agli obblighi sopra menzionati.~~

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 13
(adattato)

⊗ 2. ~~⊗ 5.~~ Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le legislazioni nazionali in materia di responsabilità

↓ nuovo

Articolo 20

Lista nera sul comportamento di armatori e compagnie navali

La Commissione redige e pubblica ogni anno una lista nera relativa al comportamento di armatori e compagnie in conformità alle procedure e ai criteri di cui all'Allegato XV.

↓ 95/21/CE (adattato)

Articolo ~~⊗~~ 21 ~~⊗~~ ~~46~~

Rimborso delle spese

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli ~~⊗~~ 7 e 8 ~~⊗~~ ~~6 e 7~~ confermino o accertino carenze, rispetto ai requisiti previsti da una convenzione, che giustificano il fermo di una nave, le spese complessive in un normale esercizio contabile connesse all'ispezione sono a carico del proprietario, o dell'armatore, o di un suo rappresentante nello Stato di approdo.

2. Tutte le spese connesse con le ispezioni eseguite dall'autorità competente di uno Stato membro secondo quanto disposto dall'articolo ~~⊗~~ 15 paragrafo 4 e l'articolo 10 ~~⊗~~ ~~46~~, ~~paragrafo 4~~ sono sostenute dal proprietario o dall'armatore della nave.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 14
(adattato)

~~3.~~ ~~2a.~~ Qualora una nave sia sottoposta a fermo ~~a causa di carenze o per la mancanza di~~
~~certificati validi di cui all'articolo 9 e all'allegato VI~~, tutti i costi relativi al fermo in porto sono
a carico del proprietario o dell'armatore della nave.

↓ 95/21/CE (adattato)

~~4~~ ~~3.~~ Il fermo non può essere revocato finché non si sia provveduto al completo
pagamento o non sia stata data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 15
(adattato)

Articolo ~~22~~ ~~17~~

Dati per il controllo dell'attuazione

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 15
(adattato)

Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni elencate
nell'allegato ~~XVI~~ ~~3~~ con la frequenza specificata nel predetto allegato.

↓ nuovo

Gli Stati membri adottano tutte le misure appropriate per consentire alla Commissione di
poter accedere pienamente e senza restrizioni a tutti i dati gestiti dalla banca dati sulle
ispezioni di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

Articolo 23

Monitoraggio dell'osservanza delle norme e del comportamento degli Stati membri

Al fine di assicurare un'effettiva applicazione della presente direttiva e monitorare il
funzionamento globale del regime comunitario del controllo da parte dello Stato di approdo ai
sensi dell'articolo 2, lettera (b) i), del regolamento (CE) n. 1406/2002, la Commissione
raccolge le necessarie informazioni ed effettua visite negli Stati membri.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 15
(adattato)

Articolo ~~24~~ ~~18~~

Comitato

↓ 2002/84/CE Art. 4, punto 2
(adattato)

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, ~~del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS)~~¹⁶.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 15

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

↓ 95/21/CE (adattato)

Articolo ~~25~~ ~~19~~

Procedura di modifica

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 16
(adattato)

Secondo la procedura di cui all'articolo ~~24~~, paragrafo 2 ~~18~~, ~~paragrafo 2~~, la presente direttiva può, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, essere modificata per:

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 16
(adattato)
⇒ nuovo

a) adeguare gli obblighi di cui ⇒ agli articoli da 5 a 17 e da 19 a 22 ⇐ ~~all'articolo 5, esclusa la percentuale del 25 % di cui al paragrafo 1 ed agli articoli 6, 7, 7 bis, 7ter, 8, 15 e 17~~, nonché agli allegati contemplati dai predetti articoli sulla base

¹⁶ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

dell'esperienza acquisita nell'attuazione della presente direttiva e tenendo conto degli sviluppi nell'ambito del Protocollo di Parigi .

↓ 95/21/CE (adattato)
⇒ nuovo

b) adeguare gli allegati per tener conto degli emendamenti apportati ⇒ alla legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e alle ⇐ alle convenzioni, ai protocolli, ai codici, alle risoluzioni dei relativi organismi internazionali e al Protocollo di Parigi e già entrati in vigore.

↓ 2002/84/CE Art. 4, punto. 3, lett. a) (adattato)
⇒ nuovo

c) ⇒ modificare le definizioni e ⇐ aggiornare, nell'articolo 2, ~~punto 1~~, l'elenco delle convenzioni internazionali rilevanti ai fini della presente direttiva.

↓ 2002/84/CE Art. 4, punto. 3, lett. b)

Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2 possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

↓ nuovo

Articolo 26

Integrazione del nuovo regime di ispezione nel diritto comunitario

Possono essere adottate misure addizionali, conformemente alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2 al fine di:

- stabilire i valori attribuiti ad ogni parametro di rischio; il comportamento dello Stato di bandiera, gli elementi connessi alle società di classificazione e il comportamento della compagnia devono ricevere valori più elevati rispetto agli altri criteri;
- determinare la combinazione di parametri di rischio corrispondente ad ogni livello di profilo di rischio della nave;
- sviluppare criteri e procedure connessi al tipo e alla portata delle ispezioni;
- sviluppare i principi e le modalità connessi agli impegni di ispezione degli Stati membri.

Annualmente, la Commissione rivede l'applicazione dei parametri di rischio della nave e, se necessario, presenta una proposta ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 2, diretta a correggere i parametri alla luce dell'esperienza acquisita o degli obiettivi di politica da perseguire.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 17
(adattato)

Articolo ~~27~~ ~~19 bis~~

Sanzioni

Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

↓ 2001/106/CE Art. 3
⇒ nuovo

Articolo 28

Riesame

La Commissione procede ad un riesame dell'applicazione della presente direttiva entro ⇒ 18 mesi dalla scadenza del termine per il recepimento della stessa ⇐ ~~il 22 luglio 2006~~. Tale riesame prevede tra l'altro la verifica del numero di ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo in ogni Stato membro nonché il numero di ispezioni effettuate, ivi comprese le ispezioni estese obbligatorie.

La Commissione comunica i risultati del riesame al Parlamento europeo e al Consiglio e determina sulla base di tale riesame la necessità di proporre una direttiva modificatrice o ulteriori disposizioni legislative in materia

↓

Articolo 29

Attuazione e notifica

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] e punti [...] degli allegati [...] [articoli o partizioni di essi e punti degli allegati sostanzialmente modificati rispetto alla direttiva precedente] entro 18 mesi dalla data di cui all'articolo 31. Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo delle suddette disposizioni ed una tavola di concordanza con la presente direttiva.

2. Quando gli Stati membri adottano le suddette disposizioni, queste devono contenere un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. In esse si dichiara inoltre che i riferimenti esistenti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative a direttive abrogate dalla presente direttiva, vanno

intesi in quanto riferimenti a quest'ultima. Le modalità del riferimento e della dichiarazione suddetti sono decise dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

4. Inoltre, la Commissione informa regolarmente il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi realizzati nell'attuazione della direttiva all'interno degli Stati membri.

Articolo 30

Abrogazione

La direttiva 95/21/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato XVII, parte A, è abrogata, con effetto da [data di entrata in vigore della direttiva oggetto di rifusione], fermi restando gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento nell'ordinamento nazionale delle direttive di cui all'allegato XVII, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata vanno intesi come riferimenti alla presente direttiva e sono letti in conformità alla tavola di concordanza di cui all'allegato XVIII.

Articolo 31

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Gli articoli [...] e punti [...] degli allegati [...] [articoli e punti degli allegati non modificati sostanzialmente rispetto alla direttiva precedente] si applicano dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 32

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2 e allegato, punto 1 (adattato)

ALLEGATO I

⊗ LA SELEZIONE ⊗ DELLE NAVI AI FINI DELL'ISPEZIONE

(di cui all'articolo 5, paragrafo 5 2)

↓ nuovo

A. IMPEGNI DI ISPEZIONE

1. L'autorità competente provvede affinché venga effettuata un'ispezione su qualsiasi nave si trovi nel porto o in un ancoraggio, purché non sia una nave selezionata per un'ispezione estesa, con un fattore di priorità superiore a 50 nella banca dati sulle ispezioni, a condizione che sia trascorso almeno un periodo di un mese dall'ultima ispezione effettuata da uno Stato membro o da uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi.

2. Nel selezionare altre navi da ispezionare, le autorità competenti stabiliscono l'ordine di priorità come segue:

- a) le prime navi da selezionare per l'ispezione sono quelle elencate nella parte B.I del presente allegato, indipendentemente dal valore dei fattori di priorità,
- b) le navi elencate nella parte B.II sono selezionate in ordine decrescente, in funzione dell'ordine di priorità derivante dal valore del fattore di priorità riferito nella banca dati sulle ispezioni, a condizione che sia trascorso almeno un periodo di un mese dall'ultima ispezione effettuata in un porto o ancoraggio di uno Stato membro dell'Unione europea o nella zona del Protocollo di Parigi.

3. Gli Stati membri si astengono dall'ispezionare navi che sono già state oggetto di ispezione da parte di un altro Stato membro dell'Unione europea o della zona del Protocollo di Parigi nei sei mesi precedenti, a condizione che:

- a) non si tratti di una nave che possa essere sottoposta a ispezione estesa e abbia un fattore di priorità inferiore a 7,
- b) non si tratti di una nave di priorità primaria secondo la parte B.I,
- c) non siano state segnalate carenze, in seguito ad una precedente ispezione,
- d) non esistano fondati motivi per procedere ad un'ispezione,
- e) la nave non rientra nel paragrafo 2, lettera a).

4. Una visita di un traghetto ro-ro o di una unità di trasporto passeggeri ad alta velocità effettuato da uno Stato ospitante ai sensi dell'articolo 6 e 8 della direttiva 1999/35/CE¹ è considerata un'ispezione più dettagliata o un'ispezione estesa, a seconda dei casi, e registrata come tale nella banca dati sulle ispezioni. Nel caso di carenze che costituiscano chiaramente un rischio per la sicurezza, la salute o l'ambiente, la nave è sottoposta a provvedimento di fermo ai sensi dell'articolo 13.

B. NAVI DA CONSIDERARE PRIORITARIE AI FINI DELL'ISPEZIONE.

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2 e allegato, punto 1 (adattato)
⇒ nuovo

B. I. FATTORI DI PRIORITÀ ASSOLUTA

Indipendentemente dal valore dei fattori di priorità, l'ispezione delle seguenti navi deve essere considerata di priorità assoluta:

1. Navi che, su segnalazione dei piloti o delle autorità portuali risultano avere difetti carenze tali da non permettere loro di navigare in condizioni di sicurezza ~~(ai sensi della direttiva 93/75/CEE² e dell'articolo 13 della presente direttiva)~~ o che costituiscono un rischio per l'ambiente ai sensi dell'articolo 17 della presente direttiva .
2. Navi che non si sono attenute ai requisiti di notifica pertinenti ~~obblighi fissati dalla direttiva 93/75/CEE~~ di cui all'articolo 6 della presente direttiva, della direttiva 2000/59/CE, della direttiva 2002/59/CE e, se del caso, del regolamento (CE) n. 725/2004 .
3. Navi che sono state oggetto di segnalazione o di notifica da parte di un altro Stato membro

↓ nuovo

4. Navi che sono state oggetto di segnalazione da parte di uno Stato membro per non essersi conformate alla Raccomandazione sulla navigazione di avvicinamento al Baltico che figura negli allegati alla Risoluzione MSC.138(76) dell'IMO.

¹ GU L 138 del 1.6.1999, pag. 1.

² GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19.

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2 e allegato, punto 1 (adattato)
→₁ 1999/97/CE Art. 1, punto 3 e allegato, punto. 1, lett. a)
⇒ nuovo

5. 4. Navi che sono Stato oggetto di rapporto o esposto da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di altre persone od organizzazioni aventi un interesse legittimo alla sicurezza di funzionamento della nave, alle condizioni di vita o di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, sempre che lo Stato membro in questione ritenga che il rapporto o l'esposto non siano manifestamente infondati; ~~l'identità della persona che presenta il rapporto o l'esposto non è resa nota né al comandante, né al proprietario della nave in questione.~~

6. 5. Navi che:

- a) sono Stato coinvolte in collisioni o si sono arenate o incagliate durante l'avvicinamento al porto;
- b) sono Stato oggetto di un'accusa di presunta violazione delle norme per lo scarico di sostanze o effluenti pericolosi;
- c) hanno eseguito manovre errate o pericolose non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia, o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione; oppure
- d) sono comunque gestite in maniera tale da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.

7. 6. Navi sospese →₁ o ritirate ← dalla classe di appartenenza per motivi di sicurezza ~~nei sei mesi precedenti~~ ⇒ dopo l'ultima ispezione effettuata nell'Unione europea o nella zona del Protocollo di Parigi. ←

↓ nuovo

8. Navi con certificati rilasciati da un'organizzazione già riconosciuta il cui riconoscimento è stato però ritirato, ai sensi dell'articolo 9 della direttiva XX/XX su regole e standard comuni per le organizzazioni di ispezione e visita delle navi e per le pertinenti attività delle organizzazioni marittime.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 19 (adattato)
⇒ nuovo

B II. FATTORE DI PRIORITÀ ORDINARIA

⇒ La autorità competente seleziona le navi sotto elencate in ordine decrescente, a seconda dell'ordine di priorità risultante dal valore dei relativi fattori di priorità indicati nella banca

dati sulle ispezioni. ~~L'ispezione delle navi elencate in appresso deve essere considerata prioritaria.~~

1. Navi che approdano nel porto di uno Stato membro per la prima volta o dopo un'assenza di dodici mesi o più. Nell'applicare tali criteri gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del Protocollo di ~~Parigi~~ . In mancanza di informazioni adeguate in materia, gli Stati membri si basano sui dati disponibili ~~nella banca dati SIRENAC~~ ~~in the banca dati sulle ispezioni~~ e ispezionano le navi che ~~non figurano nella suddetta banca dati~~ ~~non risultano registrate in tale banca dati dopo la sua costituzione il 1° gennaio 1993.~~
2. Navi non ispezionate da alcuno Stato membro nei sei mesi precedenti.
3. Navi i cui certificati obbligatori relativi alla costruzione e alle dotazioni rilasciati in conformità delle convenzioni, e i cui certificati di classe sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio.
4. Navi battenti bandiera di uno Stato ~~la cui~~ percentuale di fermi, calcolata sugli ultimi tre anni civili di ispezioni registrate nella banca dati sulle ispezioni, rientra ~~che figura~~ nella lista nera pubblicata nella relazione annuale del Protocollo di ~~Parigi~~ .
5. Navi alle quali è consentito lasciare il porto ~~o ancoraggio~~ di uno Stato membro a determinate condizioni quali:
 - a) carenze da correggere prima della partenza;
 - b) carenze da correggere nel successivo porto di approdo;
 - c) carenze da correggere entro 14 giorni;
 - d) carenze per le quali sono Stato specificate altre condizioni.

È tenuto conto del fatto che siano Stato adottate iniziative riguardanti la nave e che siano Stato corrette tutte le carenze.
6. Navi in cui sono Stato riscontrate carenze durante una precedente ispezione, a seconda del numero di carenze già riscontrate.
7. Navi che sono Stato fermate in un porto ~~o ancoraggio~~ precedente.
8. Navi battenti bandiera di uno Stato che non ha ratificato tutte le pertinenti convenzioni internazionali elencate all'articolo 2 della presente direttiva.
9. Navi classificate con ~~o società di classificazione con livello di prestazione "basso" o "molto basso" secondo la tabella relativa alle "percentuali di fermi triennali per società di classificazione" pubblicata dal Protocollo di Parigi~~ ~~con una società di classifica il cui tasso di carenze è superiore alla media.~~

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 19
(adattato)
⇒ nuovo

10. Navi delle categorie di cui all'allegato VIII, punto B ~~V, sezione A.~~
11. Navi che hanno più di 13 anni.

~~Nel determinare il provvedimento di priorità per l'ispezione delle navi sopra elencate l'autorità competente tiene conto del provvedimento risultante dal fattore di priorità ordinaria che figura nel sistema informativo SIRENAC, in conformità dell'allegato I, sezione I, del memorandum di intesa di Parigi. Un fattore di priorità più elevato indica una priorità più elevata. Il fattore di priorità ordinaria è la somma dei valori del fattore di priorità applicabili secondo quanto definito nel quadro del memorandum di intesa. I punti 5, 6 e 7 si applicano soltanto per le ispezioni effettuate negli ultimi 12 mesi. Il fattore di priorità ordinaria non deve essere inferiore alla somma dei valori fissati per i punti 3, 4, 8, 9, 10 e 11.~~

~~Tuttavia,~~ Ai fini dell'articolo 8, paragrafo 3 ~~7, paragrafo 4,~~ il fattore di priorità ordinaria non tiene conto del punto 10.

⇒ Ai fini dei punti 4 e 9, gli elenchi definiti dal Protocollo di Parigi entrano in vigore a decorrere dal 1° luglio di ogni anno successivo all'anno civile sul quale si basano le statistiche. ⇐

ALLEGATO II

Elementi principali del regime comunitario di controllo da parte dello Stato di approdo (di cui all'articolo 5, paragrafo 2)

I seguenti elementi devono essere inclusi nel regime comunitario di controllo da parte dello Stato di approdo:

I. PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE

Il profilo di rischio della nave è determinato dalla combinazione dei seguenti parametri:

a) Tipo di nave

Le navi passeggeri, le petroliere e le chimichiere, le navi gasiere e portarinfuse sono considerate a rischio maggiore.

b) Età della nave

Le navi più vecchie sono considerate a rischio maggiore.

c) Prestazione dello Stato di bandiera

i) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una elevata percentuale di fermi all'interno dell'UE e della zona del Protocollo di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una modesta percentuale di fermi all'interno dell'UE e dell'area del Protocollo di Parigi sono considerate a rischio minore.

iii) Le navi battenti bandiera di uno Stato per cui è stato effettuato un controllo indipendente conformemente al Codice per l'applicazione degli strumenti obbligatori IMO che ne ha dimostrato la conformità con i relativi strumenti sono considerate a rischio minore.

d) Organizzazioni riconosciute

i) Le navi dotate di certificati rilasciati da organizzazioni riconosciute con un livello di prestazione basso o molto basso in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno dell'UE e dell'area del Protocollo di Parigi sono considerate a maggiore rischio.

ii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organizzazioni riconosciute con un livello di prestazione elevato in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno dell'UE e della zona del Protocollo di Parigi sono considerate a rischio minore.

iii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organizzazioni riconosciute ai sensi della direttiva del Consiglio 94/57/CE sono considerate a rischio minore.

e) **Prestazione della compagnia**

i) Le navi di una compagnia considerata a prestazione bassa o molto bassa, sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno dell'Unione europea e dell'area del Protocollo di Parigi, sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi di una compagnia considerata a prestazione elevata, sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno dell'Unione europea e dell'area del Protocollo di Parigi, sono considerate a rischio minore.

f) **Precedenti relativi alle ispezioni effettuate nell'Unione europea e nella zona del Protocollo di Parigi**

i) Le navi che sono state sottoposte a fermo più di una volta sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi che non sono state sottoposte a fermo nei 36 mesi precedenti e sulle quali sono state constatate poche carenze sono considerate a rischio minore.

I parametri di rischio di cui al primo comma sono combinati per stabilire i seguenti profili di rischio della nave:

– rischio elevato

– rischio medio

– rischio modesto

Nel determinare i suddetti profili di rischio è attribuita maggiore importanza ai parametri sulla prestazione dello Stato di bandiera, organizzazioni riconosciute e prestazione della compagnia.

II. ISPEZIONE DELLE NAVI

Le navi che approdano nei porti comunitari sono sottoposte a ispezioni periodiche con frequenza regolare e a ispezioni supplementari quando emergono fattori imprevisi.

1. Ispezioni periodiche

La frequenza delle ispezioni periodiche è determinata dal profilo di rischio della nave. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi a rischio elevato non supera i 6 mesi. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi con altri profili di rischio diminuisce con il diminuire del rischio.

Gli Stati membri effettuano una ispezione periodica su:

– ogni nave con un profilo di rischio elevato che non abbia subito un'ispezione in un porto dell'Unione europea della zona del Protocollo di Parigi nel corso degli ultimi

6 mesi. Le navi a rischio elevato possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal 5° mese;

– ogni nave con un profilo di rischio medio che non abbia subito un'ispezione in un porto dell'Unione europea o della zona del Protocollo di Parigi nel corso degli ultimi 12 mesi. Le navi a rischio medio possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal decimo mese;

– ogni nave con un profilo di rischio modesto che non abbia subito un'ispezione in un porto dell'Unione europea o della zona del Protocollo di Parigi nel corso degli ultimi 36 mesi. Le navi a rischio modesto possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal ventiquattresimo mese.

2. Ispezioni suppletive

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori imprevisti sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica.

– Navi che sono state sospese o ritirate dalla loro classe per ragioni di sicurezza dopo l'ultima ispezione effettuata nell'Unione europea o nella zona del Protocollo di Parigi.

– Navi con certificati rilasciati da un'organizzazione già riconosciuta il cui riconoscimento è stato ritirato dopo l'ultima ispezione effettuata nell'Unione europea o nella zona del Protocollo di Parigi.

– Navi che sono state oggetto di una relazione o notifica da parte di un altro Stato membro.

– Navi che non sono state identificate nella banca dati sulle ispezioni.

– Navi che:

– sono rimaste coinvolte in una collisione, si sono arenate o incagliate mentre si dirigevano verso il porto;

– sono state ritenute responsabili di una presunta violazione delle disposizioni sullo scarico di sostanze o effluenti nocivi, o

– hanno effettuato una manovra irregolare o pericolosa, non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione;

– sono comunque gestite in modo tale da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, oppure

– non si sono conformate alle raccomandazioni sulla navigazione adottate dall'IMO.

– Navi in merito alle quali i piloti o le autorità portuali hanno riferito difetti che possono pregiudicare la sicurezza della navigazione o costituire un pericolo per l'ambiente ai sensi dell'articolo 17 della presente direttiva.

- Navi che non si sono conformate ai pertinenti requisiti di notifica di cui all'articolo 6 della presente direttiva, della direttiva 2000/59/CE, della direttiva 2002/59/CE e, se necessario, del regolamento (CE) n. 725/2004.
- Navi che sono state oggetto di una relazione o di un esposto da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di qualsiasi persona o organizzazione avente un interesse legittimo alla sicurezza del funzionamento della nave, delle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che lo Stato membro interessato consideri la relazione o l'esposto palesemente infondati.
- Navi che in precedenza sono state sottoposte a fermo più di tre mesi orsono.
- Navi per le quali è stata presentata una relazione che denuncia carenze non corrette.
- Navi per le quali è stata presentata una relazione che denuncia problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi.
- Navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.

3. Ampiezza delle ispezioni

Le ispezioni periodiche e suppletive comprendono un esame di settori predeterminati per ogni nave che variano a seconda del tipo di nave, il tipo di ispezione e i risultati dei precedenti controlli da parte dello Stato di approdo. Le ispezioni periodiche delle navi a rischio elevato e delle navi che costituiscono un rischio maggiore per tipo ed età, nonché le ispezioni di navi per le quali è stato emesso un provvedimento di rifiuto di accesso in conformità all'allegato XII sono più approfondite.

La banca dati sulle ispezioni indica gli elementi per identificare i settori a rischio da controllare ad ogni ispezione.

III. IMPEGNI DI ISPEZIONE DEGLI STATI MEMBRI

Gli Stati membri perseguono, attraverso uno sforzo equo, l'obiettivo di controllare tutte le navi che devono essere sottoposte ad ispezione, che entrano nei porti dell'UE.

Ogni Stato membro esegue una determinata percentuale del numero totale di ispezioni necessarie nella zona del Protocollo di Parigi. Tale percentuale è basata sul numero di navi individuali che approdano nei porti dello Stato membro in questione in rapporto al totale del numero di navi individuali che approdano in ogni Stato membro.

Inoltre il rispetto da parte degli Stati membri del suddetto obiettivo è valutato alla luce del numero di ispezioni periodiche non effettuate.

Verrà sviluppato un meccanismo appropriato in grado di consentire un'equa ripartizione delle ispezioni fra gli Stati membri.

ALLEGATO III

Notifica

(di cui all'articolo 6)

1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che può essere sottoposta ad ispezione estesa ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, diretta verso un porto o ancoraggio di uno Stato membro, notifica le informazioni sottoelencate all'autorità portuale o all'autorità o ente designati a questo fine, almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o prima di lasciare il porto o ancoraggio precedente, se si ritiene che il viaggio debba durare meno di tre giorni :

- a) elementi di identificazione della nave (nome, indicativo radio della nave, numero di identificazione IMO o numero MMSI);
- b) durata prevista dello scalo;
- c) per le navi cisterna:
 - i) configurazione: mono scafo, mono scafo con SBT, doppio scafo,
 - ii) condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, altro
 - iii) volume e natura del carico;
- d) operazioni previste nel porto o ancoraggio di destinazione (carico, scarico, altro);
- e) ispezioni obbligatorie previste e lavori di manutenzione e riparazione importanti da eseguire nel porto o ancoraggio di destinazione;
- f) data dell'ultima ispezione estesa nell'ambito del Protocollo di Parigi.

2. Gli armatori, agenti o comandanti di altre navi dirette verso un porto di uno Stato membro notificano il loro arrivo ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2002/59/CE.

3. Non appena ricevute le informazioni sopra elencate, l'autorità portuale o l'ente pertinenti inviano tali informazioni alla competente autorità per il controllo da parte dello Stato di approdo. Gli strumenti elettronici sono utilizzati ogniqualvolta sia possibile.

4. Le procedure e i formati sviluppati dagli Stati membri ai fini del presente allegato sono conformi alle pertinenti disposizioni di cui alla direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale.

↓ 95/21/CE (adattato)

ALLEGATO ~~IX~~ IV ~~IX~~ H

ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI

↓ 95/21/CE

(di cui all'articolo ~~7~~ 6, paragrafo 1)

1. Certificato internazionale di stazza (1969)
 2. – Certificato di sicurezza per nave passeggeri,
– Certificato di sicurezza per costruzione per nave da carico,
– Certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico,
– Certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico,
– Certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico,
– Certificato di sicurezza radio per nave da carico,
-

↓ 1999/97/CE Art. 1, punto. 4,
lett. a)

- Certificato di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi,
-

↓ 95/21/CE

- Certificato di sicurezza per nave da carico.
-

↓ nuovo

3. Certificato internazionale di sicurezza navale (ISSC).

4. Registro sinottico (Continuous Synopsis Record).

↓ 95/21/CE

- ~~5.~~ 3. Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;
– Certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.
- ~~6.~~ 4. Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;
– Certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi.

7. ~~5.~~ Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale.
8. ~~6.~~ Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi.
9. ~~7.~~ Certificato internazionale di bordo libero (1966);
- Certificato internazionale di esenzione di bordo libero.
10. ~~8.~~ Registro degli oli minerali, parti I e II.
11. ~~9.~~ Registro dei carichi.
-

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto. 20,
lett. a)
⇒ nuovo

12. ~~10.~~ Documento attestante la tabella minima d'armamento.

13. ~~10 bis.~~ Certificati ⇒ o altri documenti ⇐ rilasciati secondo la convenzione STCN.

↓ 95/21/CE

14. ~~11.~~ Certificati medici, cfr. Convenzione ILO n. 73 concernente l'esame medico dei marittimi.

↓ nuovo

15. Tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (Convenzione OIL n. 180 e STCN 95).

16. Registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (Convenzione OIL n. 180).

↓ 95/21/CE

17. ~~12.~~ Informazioni sulla stabilità.

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2
e allegato, punto 2.1

18. ~~13.~~ Copia del documento di conformità e del certificato di gestione della sicurezza rilasciato in conformità del Codice internazionale per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (Codice ISM) (SOLAS, capitolo IX).

↓ 95/21/CE (adattato)

19. ~~14.~~ Certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dalla organizzazione riconosciuta in questione ~~società di classificazione competente~~ (richiesti solo se la nave mantiene la classe con una organizzazione riconosciuta ~~società di classificazione~~).

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2
e allegato, punto 2.2
⇒ nuovo

20. ~~15.~~ Documento di conformità con i requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose.
21. ~~16.~~ Certificato di sicurezza delle imbarcazioni ultrarapide e autorizzazione o operare imbarcazioni ultrarapide.
22. ~~17.~~ Elenco speciale o manifesto delle merci pericolose o piano dettagliato di stivaggio.
23. ~~18.~~ Giornale di bordo contenente le registrazioni di prove ed esercitazioni ⇒ incluse le esercitazioni di sicurezza, ⇐ e registro dei verbali di ispezione e manutenzione della dotazione di salvataggio e relative disposizioni ⇒ nonché di attrezzature e disposizioni antincendio ⇐.
24. ~~19.~~ Certificato di sicurezza per navi a destinazione specifica.
25. ~~20.~~ Certificato di sicurezza di unità mobili di trivellazione off-shore.
26. ~~21.~~ Per le petroliere, il registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra.
27. ~~22.~~ Il ruolo dell'equipaggio, il piano di lotta antincendio e, per le navi passeggeri, un piano antiavaria.
28. ~~23.~~ Piano di emergenza per inquinamento da olio minerale.
29. ~~24.~~ La documentazione delle relazioni di ispezione (in caso di portarinfuse e petroliere).
30. ~~25.~~ Relazioni di precedenti ispezioni dello Stato di approdo.
31. ~~26.~~ Per le navi passeggeri ro-ro, informazioni sul rapporto massimo A/A.
32. ~~27.~~ Documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie.
33. ~~28.~~ Manuale di fissazione del carico.

↓ 1999/97/CE Art. 1, punto. 4,
lett. b)

34. ~~29.~~ Piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti.
35. ~~30.~~ Sistema di supporto all'assunzione di decisioni per capitani di navi passeggeri.
36. ~~31.~~ Piano di cooperazione SAR (servizio di ricerca e salvataggio) per navi passeggeri in servizio su rotte fisse.
37. ~~32.~~ Elenco dei limiti operativi per navi passeggeri.

38. ~~33.~~ Libretto per portarinfuse.

39. ~~34.~~ Piano di carico e scarico per portarinfuse.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto. 20,
lett. b)

40. ~~35.~~ Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivati da inquinamento da idrocarburi, 1992).

↓ nuovo

41. Certificato richiesto ai sensi della direttiva 2006/XX/CE sulla responsabilità civile e le garanzie finanziarie dei proprietari delle navi.

42. Certificato richiesto ai sensi del regolamento (CE) n. XXXX/2006 sulla responsabilità dei vettori di passeggeri nel trasporto marittimo e fluviale in caso di incidenti.

↓ 98/42/CE Art. 1 punto 2 e allegato, punto 3 (adattato)
→₁ 2001/106/CE Art. 1, punto 21

ALLEGATO V III

ESEMPI DI “FONDATI MOTIVI” PER UN’ISPEZIONE PIÙ DETTAGLIATA

(di cui all’articolo 7 ~~6~~, paragrafo 3)

1. Navi contemplate nell'allegato I, parte B.I, e parte B.II, punti II-3, II-4, II-5b, II/5c →₁ e II-8 ←.
2. Inadeguata tenuta del registro degli oli minerali
3. Rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione (~~cfi. articolo 6, paragrafo 1, lettera a), e articolo 6, paragrafo 2).~~

↓ 98/42/CE Art. 1 punto 2 e allegato, punto 3 (adattato)

4. Indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni relative alla comunicazione a bordo di cui all'articolo ~~8~~ 17 della direttiva ~~94/58/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare~~ 2001/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ .

↓ nuovo

5. Un certificato è stato ottenuto con la frode o il titolare di un certificato non è la persona alla quale tale certificato era stato rilasciato in origine.
6. La nave ha un comandante, un ufficiale o un marinaio titolare di un certificato rilasciato da un paese che non ha ratificato la Convenzione STCW.

↓ 98/42/CE Art. 1 punto 2 e allegato, punto 3

7. ~~5.~~ Prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non sono effettuate in condizioni di sicurezza o in conformità degli orientamenti dell'IMO: ad esempio, il contenuto di ossigeno nella condotta principale di gas inerte delle cisterne di carico supera i livelli massimi prescritti.
8. ~~6.~~ Incapacità del comandante di una petroliera di fornire il registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra.

¹ GU L 136 del 18.5.2001, pag. 17.

9. ~~7~~ Mancanza di un ruolo di bordo aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dei membri dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso di incendio o di abbandono della nave.
10. ~~8~~ L'emissione di falsi allarmi per soccorso non seguiti da idonee procedure di cancellazione.
11. ~~9~~ La mancanza della dotazione principale o delle disposizioni richieste dalle convenzioni.
12. ~~10~~ Condizioni di eccessiva insalubrità a bordo della nave.
13. ~~11~~ Prove tratte da osservazioni o dall'impressione generale dell'ispettore secondo cui esistono serie carenze o grave deterioramento della carena o delle strutture atti a pregiudicare l'integrità strutturale della nave, la sua tenuta stagna all'acqua o la tenuta stagna all'ingresso di acqua nella nave provocato dalle condizioni meteorologiche.
14. ~~12~~ Informazioni o prove che il comandante o l'equipaggio non ha dimestichezza con operazioni di bordo essenziali relative alla sicurezza della nave o alla prevenzione dell'inquinamento o che tali operazioni non sono Stato effettuate.
-

↓ nuovo

15. L'assenza di una tabella delle convenzioni di lavoro a bordo o di registri delle ore di lavoro o di riposo dei marinai.

↓ 98/42/CE Art. 1 punto 2 e allegato, punto 4 (adattato)
⇒ nuovo

ALLEGATO ~~IX~~ VI ~~IX~~ ~~IV~~

PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI

(di cui all'articolo ~~7~~ ~~6~~, paragrafo 5)

1. Principi di composizione minima degli equipaggi [risoluzione ~~IX~~ A.890(21) modificata ~~IX~~ IMO A.481(XII)] e ~~allegati, ossia contenuto del documento sulla composizione minima degli equipaggi (allegato 1) e orientamenti per l'applicazione dei principi di composizione minima degli equipaggi (allegato 2).~~
2. Le disposizioni del Codice marittimo internazionale per il trasporto di merci pericolose
3. Pubblicazione ILO “Ispezione of Labour Conditions on Board Nave: Guidelines for procedures” (Ispezione delle condizioni di lavoro a bordo delle navi)
4. Allegato I, “Procedure di controllo dello Stato di approdo” del Protocollo di Parigi ⇒ e relative istruzioni o orientamenti emessi dallo stesso. ⇐

↓ nuovo

5. Risoluzione IMO MSC.159(78) (adottata il 21 maggio 2004) “Orientamenti provvisori sulle misure di controllo e conformità dirette a migliorare la sicurezza marittima”.

ALLEGATO VII

Procedure per il controllo delle navi su aspetti relativi alla sicurezza

(di cui all'articolo 7, paragrafo 6)

A. PRECEDENTI L'IMBARCO

1. La presente disposizione si applica solo alle navi menzionate all'articolo 3, paragrafo 1, 3, paragrafo 2 e 3, paragrafo 3 del regolamento (CE) 725/2004, quando non battono la bandiera dello Stato del porto di ispezione.

2. Gli ispettori devono conoscere il livello di sicurezza della struttura portuale nella quale una nave deve essere ispezionata.

3. I rapporti o gli esposti relativi a questioni di sicurezza ricevuti dagli ispettori prima di salire a bordo della nave devono essere trasmessi alla competente autorità per la sicurezza marittima¹ che decide in merito alla priorità per l'ispezione di sicurezza da parte di un funzionario debitamente autorizzato in materia di sicurezza.

4. Se il comandante di una nave ha poteri discrezionali per quanto riguarda la sicurezza della nave, non ha però il diritto di negare l'accesso ad un ispettore debitamente autorizzato a effettuare un'ispezione. Possono verificarsi casi nei quali vi è l'obbligo di effettuare un controllo da parte dello Stato di approdo, ma il comandante cerca di porre limiti all'ispezione per motivi di sicurezza. Se l'ispettore ritiene tale atteggiamento non giustificato, deve consultare l'autorità competente in materia di sicurezza.

5. Gli ispettori devono sapere che su una nave a livello di sicurezza 3 le misure protettive esistenti possono limitare l'ampiezza dell'ispezione relativa alla sicurezza da parte dello Stato di approdo.

Ad esempio può non essere autorizzata un'esercitazione di emergenza completa. Possono verificarsi circostanze nelle quali l'autorità di sicurezza competente riduce l'attività di controllo da parte dello Stato di approdo.

B. ISPEZIONE INIZIALE

Durante l'ispezione iniziale l'ispettore deve:

1. avvicinandosi, salendo a bordo e muovendosi sulla nave osservare gli aspetti di sicurezza definiti nelle pertinenti linee guida del Protocollo di Parigi, tenendo conto del livello di sicurezza imposto dal porto e dalla nave. Gli ispettori non devono provare il sistema di sicurezza e devono solo prendere in considerazione gli aspetti che emergono durante la loro normale attività a bordo;

¹ L'autorità designata dallo Stato per l'applicazione delle misure di sicurezza

2. verificare che il Certificato internazionale di sicurezza navale (ISSC) o il Certificato provvisorio ISSC si trovi a bordo, sia in corso di validità e sia stato rilasciato dall'amministrazione navale, da un'organizzazione autorizzata da quest'ultima o da un altro Stato su richiesta di quest'ultima;

3. chiedere al comandante a quale livello di sicurezza la nave si conforma e confermare che questo è come minimo il livello imposto dal porto;

4. controllando la documentazione chiedere le prove che le esercitazioni di sicurezza sono state eseguite con l'opportuna frequenza – almeno ogni 3 mesi, ma anche dopo alcune sostituzioni avvenute nel personale - (Codice ISPS parte A sezione 13 e parte B paragrafi 13.6 e 13.7) e chiedere informazioni su qualsiasi tipo di esercitazione che riguardi la nave;

5. verificare le registrazioni degli ultimi 10 scali presso strutture portuali includendo eventuali interfacce nave/porto o nave/nave che devono comprendere:

- livello di sicurezza al quale la nave ha operato – eventuali misure di sicurezza speciali o supplementari che sono state adottate,
- verificare che siano state rispettate le appropriate misure di sicurezza della nave durante ogni attività nave/nave;

6. verificare che i membri del personale della nave che svolgono ruoli chiave siano in grado di comunicare effettivamente fra di loro.

C. FONDATI MOTIVI

1. L'ispettore può individuare fondati motivi per avviare ulteriori misure di controllo sulla sicurezza nel corso dell' ispezione iniziale del controllo dello Stato di approdo:

1.1. il certificato ISSC non è valido o è scaduto

1.2. il livello di sicurezza della nave è inferiore a quello del porto

1.3. le esercitazioni riguardanti la sicurezza della nave non sono state effettuate

1.4. le registrazioni delle ultime 10 interfacce nave/porto o nave/nave non sono complete

1.5. vi è la prova o è stato osservato che i membri del personale della nave che svolgono ruoli chiave non sono in grado di comunicare fra loro

1.6. prova basata su osservazioni che sussistono gravi carenze nei dispositivi di sicurezza

1.7. informazioni provenienti da terzi, come un rapporto o un esposto, riguardanti questioni di sicurezza

1.8. la nave detiene un Certificato di sicurezza navale internazionale (ISSC) provvisorio rilasciato successivamente e, in base al parere professionale dell'ispettore, uno dei motivi della nave o compagnia per richiedere tale certificato consiste nell'evitare di dover conformarsi pienamente alla norma SOLAS74 Ch XI-2 e alla parte A del codice ISPS, oltre il periodo del certificato provvisorio iniziale. La parte A del codice

ISPS specifica le circostanze nelle quali può essere rilasciato un certificato provvisorio.

2. Ove siano accertati i fondati motivi descritti sopra, l'ispettore informa immediatamente l'autorità competente per la sicurezza (a meno che l'ispettore sia anche un'autorità debitamente autorizzata per la sicurezza). L'autorità competente per la sicurezza deve quindi decidere quali ulteriori misure di controllo siano necessarie tenendo conto del livello di sicurezza conformemente al regolamento 9 della Convenzione SOLAS Capitolo XI.

3. Fondati motivi diversi da quelli sopra elencati devono essere esaminati dall'Autorità debitamente autorizzata per la sicurezza.

D. MISURE DI CONTROLLO SUPPLEMENTARI

1. Se non esiste un Certificato di sicurezza navale internazionale (ISSC) valido o un certificato provvisorio ISSC a bordo, l'ispettore ferma la nave e applica la procedura di fermo di cui all'allegato XI della presente direttiva.

2. Tutte le altre misure di controllo sono decise dalla competente autorità per la sicurezza. Esse sono elencate nella Convenzione SOLAS 74 capitolo XI-2.

3. Fatti salvi i requisiti applicabili nella legislazione comunitaria e nelle disposizioni e leggi nazionali, la autorità competente per la sicurezza può chiedere all'ispettore di effettuare ulteriori verifiche prima di prendere una decisione o attendere fino a quando funzionari debitamente autorizzati in materia di sicurezza possano salire a bordo della nave.

Tali verifiche devono limitarsi a:

- a) verificare che a bordo si trovi un piano di sicurezza e che sia presente a bordo un ufficiale responsabile della sicurezza della nave (SSO);
- b) verificare che il comandante e il personale della nave, in particolare lo SSO, l'ufficiale di servizio e le persone che controllano l'accesso, conoscano bene le procedure di sicurezza essenziali di bordo;
- c) verificare che siano state stabilite comunicazioni fra lo SSO e l'ufficiale responsabile per la sicurezza del porto;
- d) verificare che esistano registrazioni relative alla manutenzione del sistema di sicurezza della nave:
 - revisioni e controlli interni delle attività di sicurezza
 - revisione periodica della valutazione di sicurezza della nave
 - revisione periodica del piano di sicurezza della nave
 - esecuzione di eventuali modifiche al piano di sicurezza della nave
 - manutenzione, taratura e prova di ogni impianto di sicurezza esistente a bordo inclusa la prova del sistema di allarme della nave

e) controllare le registrazioni di eventuali:

- minacce alla sicurezza
- violazioni della sicurezza
- modifiche ai livelli di sicurezza
- comunicazioni relative alla sicurezza della nave.

4. Quando il solo strumento per verificare o rettificare la non conformità consiste nel rivedere i pertinenti requisiti del piano di sicurezza della nave, è eccezionalmente ammesso un accesso limitato alle sezioni specifiche del piano relative alla non conformità, ma solo con l'autorizzazione dello Stato di bandiera o del comandante, della nave interessata. Queste sezioni specifiche sono elencate nella parte A del codice ISPS.

5. Alcune disposizioni del piano relative a determinate informazioni riservate non possono essere oggetto di ispezione salvo autorizzazione da parte dello Stato interessato.

Queste sezioni specifiche sono elencate nella parte A del codice ISPS.

6. Se l'autorità competente in materia di sicurezza adotta ulteriori azioni di controllo che limitano l'oggetto o impediscono il completamento dell'ispezione in materia di sicurezza nell'ambito del controllo da parte dello Stato di approdo, l'ispettore entra in contatto con la competente autorità in materia di sicurezza e cerca di completare l'ispezione relativa alla sicurezza quando la nave è stata autorizzata a ripartire. Resta d'applicazione il principio di non trattenere indebitamente una nave. Tuttavia, qualora vengano individuate violazioni in materia di sicurezza, l'ispettore può completare l'iniziale ispezione in materia di sicurezza o continuarla quando emergano fondati motivi per un'ispezione dettagliata su aspetti non concernenti la sicurezza.

7. Se l'autorità competente in materia di sicurezza decide di espellere la nave l'ispettore deve assicurarsi che la suddetta autorità sia perfettamente al corrente delle eventuali conseguenze di tipo ambientale e/o di sicurezza che pone la nave che lascia l'ormeggio o prende il mare. Fra di esse possono figurare i rischi derivanti dall'interruzione di operazioni di carico. L'autorità competente in materia di sicurezza deve decidere sulle azioni necessarie da adottare tenendo conto di tutti i rischi esistenti.

8. Se una nave è fermata per motivi non attinenti alla sicurezza e poi è espulsa prima di ottenere il benestare, il fermo equivale ad un rifiuto di accesso ai sensi dell'articolo 10.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)
⇒ nuovo

ALLEGATO VIII

PROCEDURE RELATIVE ALL'ISPEZIONE ESTESA DELLE NAVI

(di cui all'articolo 8)

↓ nuovo

A. MISURE DIRETTE A FACILITARE LO SVOLGIMENTO DI UNA ISPEZIONE ESTESA

Dopo aver ricevuto una notifica da parte di una nave che può essere sottoposta ad ispezione estesa, l'autorità competente conferma tempestivamente alla nave se verrà effettuata o meno l'ispezione estesa.

L'armatore o il comandante della nave in questione provvede affinché sia previsto nel piano operativo un tempo sufficiente per consentire lo svolgimento dell'ispezione estesa.

Ferme restando le misure di controllo necessarie per motivi di sicurezza la nave in questione resta nel porto o nell'ancoraggio fino al completamento dell'ispezione.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)
⇒ nuovo

B. A. CATEGORIE DI NAVI SOTTOPOSTE AD ISPEZIONE ESTESA (IN VIRTÙ DELL'ARTICOLO 8 7, PARAGRAFO 1)

1. Navi gasiere e chimichiere di età superiore ai ⇒ 12 ⇐ ~~10~~ anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.

2. Navi portarinfuse di età superiore a 12 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.

3. Petroliere di stazza lorda superiore a 3 000 ⇔ gt. ⇔ ~~tonnellate~~ e di età superiore a ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.

4. Navi passeggeri di età superiore ai ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ anni, diverse dalle navi passeggeri di cui all'articolo 2, lettere (a) e (b) della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, ~~relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea.~~

~~**B. INFORMAZIONI DA NOTIFICARE ALL'AUTORITÀ COMPETENTE (IN VIRTÙ DELL'ARTICOLO 7, PARAGRAFO 3, LETTERA A))**~~

~~A. nome~~

~~B. bandiera~~

~~C. eventuale numero IMO~~

~~D. portata lorda~~

~~E. data di costruzione della nave, determinata in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave~~

~~F. per le navi cisterna:~~

~~F.a. configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT (cisterna di zavorra segregata), doppio scafo,~~

~~F.b. condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, inertizzate~~

~~F.c. volume e natura del carico~~

~~G. ora probabile di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, come richiesto dall'autorità competente~~

~~H. durata prevista dello scale~~

~~I. operazioni previste nel porto di destinazione (carico, scarico, altro)~~

~~J. ispezioni obbligatorie pianificate e lavori di manutenzione e riparazione sostanziali da eseguire nel porto di destinazione~~

C. PROCEDURE RELATIVE ALL'ISPEZIONE ESTESA DI ALCUNE CATEGORIE DI NAVI (DI CUI ALL'ARTICOLO 8, PARAGRAFO 4 ~~7, PARAGRAFO 5~~)

Ferma restando la loro fattibilità materiale o eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, devono rientrare nel concetto di ispezione estesa quantomeno gli elementi indicati di seguito. Gli ispettori sono consapevoli del fatto che l'esecuzione in condizioni di sicurezza di alcune operazioni a bordo - ad esempio le movimentazioni del carico - può essere pregiudicata se nel corso di dette operazioni sono effettuate prove aventi conseguenze dirette sulle stesse.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)

1. NAVI IN GENERALE (tutte le categorie ☒ del punto B ☒ della sezione A)

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)
⇒ nuovo

- ⇒ Guasto simulato del generatore principale (black-out test) ⇐ ~~Black-out e avvio del generatore di emergenza,~~
- Ispezione dell'illuminazione di emergenza,
- Funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due manichette antincendio collegate alla linea antincendio principale,
- Funzionamento delle pompe di sentina,
- Chiusura delle porte a tenuta stagna,
- Messa in mare di un'imbarcazione di salvataggio,
- Prova di arresto di emergenza a distanza per, ad esempio, caldaie, pompe di ventilazione e combustibile,
- Prove dell'apparecchio di governo, compreso quello ausiliario,
- Ispezione dell'alimentazione di emergenza per gli impianti radio,
- Ispezione e, per quanto possibile, verifica del separatore nella sala macchine.

2. GASIERE E CHIMICHIERE

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)

Oltre agli elementi di cui al punto 4 ☒ C.1. ☒, l'ispezione estesa delle gasiere e delle chimichiere deve comprendere i seguenti elementi:

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22

- dispositivi di controllo e sicurezza della cisterna di carico per quanto concerne la temperatura, la pressione e lo spazio libero,
- dispositivi per l'analisi dell'ossigeno e la valutazione dell'esplosività, compresa la loro taratura. Disponibilità di attrezzatura per l'individuazione di prodotti chimici (mantici) con un numero adeguato di appositi tubi per l'individuazione del gas per il carico specifico a bordo,

- attrezzature di emergenza per le cabine che offrano un'adeguata protezione dell'apparato respiratorio e degli occhi per ciascuna persona a bordo (se richiesto per prodotti elencati, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato di idoneità al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti),
- controllo che il prodotto trasportato sia elencato, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato di idoneità al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti,
- dispositivo fisso antincendio sul ponte, funzionante a schiuma o con prodotto chimico secco o con altra sostanza, secondo il prodotto caricato.

3. NAVI PORTARINFUSE

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)

Oltre agli elementi indicati al punto \neq C.1. , l'ispezione estesa delle navi portarinfuse deve comprendere i seguenti elementi:

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22

- eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte,
- eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti,
- eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali,
- accesso ai vani carico,
- verifica della presenza a bordo dei seguenti documenti, loro revisione e conferma della loro convalida da parte dello Stato di bandiera o della società di classifica:
 - 1) rapporti di visita della struttura,
 - 2) rapporti di valutazione delle condizioni della nave,
 - 3) rapporti sulle misurazioni dello spessore,
 - 4) documento descrittivo di cui alla risoluzione IMO A. 744(18).

4. PETROLIERE

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)

Oltre agli elementi indicati al punto \neq C.1. , l'ispezione estesa delle petroliere deve comprendere i seguenti elementi:

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22

- sistemi d'inondazione di schiumogeno sul ponte,
- attrezzature antincendio in generale,
- ispezione delle serrande tagliafuoco della sala macchine, sala pompe e alloggi,
- controllo della pressione del gas inerte e relativo contenuto di ossigeno,
- cisterne di zavorra: in primo luogo, esame di almeno una delle cisterne di zavorra nei vani carico dal passo d'uomo della cisterna/accesso al ponte e dall'interno, ove l'ispettore constati l'esistenza di fondati motivi per un'ulteriore ispezione,
- verifica della presenza a bordo dei seguenti documenti, loro revisione e conferma della loro convalida da parte dello Stato di bandiera o della società di classifica:
 - 1) rapporti di visita della struttura,
 - 2) rapporti di valutazione delle condizioni della nave,
 - 3) rapporti sulle misurazioni dello spessore,
 - 4) documento descrittivo di cui alla risoluzione IMO A.744(18).

5. NAVI PASSEGGERI NON CONTEMPLATE DALLA DIRETTIVA 1999/35/CE

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)

Oltre agli elementi indicati ~~alla sezione C 1~~ al punto C.1. l'ispezione estesa delle navi passeggeri può comprendere anche i seguenti elementi:

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22

- prove del sistema di rilevamento di incendio e di allarme,
- verifica della corretta chiusura delle porte tagliafuoco,
- prove del sistema di diffusione sonora,
- esercitazione antincendio con dimostrazione di almeno tutti i set di indumenti antincendio, cui deve partecipare parte dell'equipaggio addetto alla ristorazione,
- dimostrazione che i membri chiave dell'equipaggio conoscono le misure da adottare in caso di avaria.

Se opportuno, l'ispezione può essere continuata con il consenso del comandante o dell'armatore, mentre la nave è in navigazione da o verso il porto dello Stato membro. Gli ispettori non devono ostacolare le attività operative della nave né provocare situazioni che, a

giudizio del comandante, possano compromettere la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 22
(adattato)

ALLEGATO ~~IX~~ ~~IX~~ ~~IX~~

↓ nuovo

**DISPOSIZIONI RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI DELLA
COMUNITA'**

(di cui all'articolo 10)

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25

**~~A. CATEGORIE DI NAVI SOGGETTE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI
DELLA COMUNITÀ (DI CUI ALL'ARTICOLO 7^{TER}, PARAGRAFO 1)~~**

~~1. Gasiere e chimichiere~~

~~2. Navi portarinfuse~~

~~3. Petroliere~~

~~4. Navi passeggeri~~

↓ nuovo

**A. CRITERI RELATIVI AL RIFIUTO DI ACCESSO (DI CUI ALL'ARTICOLO 10,
PARAGRAFO 1)**

1. Il rifiuto di accesso è applicabile a qualsiasi nave battente la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera o grigia definita dal Protocollo di Parigi, che sia stata fermata o rilasciata con il divieto di operare, ai sensi della direttiva del Consiglio 99/35/CE, per più di due volte nel corso dei precedenti 36 mesi in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi.
2. Ai fini del paragrafo 1, l'elenco definito dal Protocollo di Parigi entra in vigore a decorrere dal 1° luglio di ogni anno.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25
(adattato)
⇒ nuovo

B. PROCEDURE RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI DELLA COMUNITÀ (DI CUI ALL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 1 ~~7TER, PARAGRAFO 2~~)

1. In presenza delle condizioni di cui ☒ al punto A. ~~☒ all'articolo 7ter~~, l'autorità competente del porto ⇒ o ancoraggio ⇐ nel quale è deciso ~~a seconda dei casi, il secondo o~~ terzo fermo della nave informa per iscritto il ⇒ comandante ⇐ ~~comandante e il proprietario o l'armatore~~ della nave ⇒ che verrà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che sarà immediatamente applicabile dopo che la nave avrà lasciato il porto o l'ancoraggio ⇐ ~~del provvedimento di rifiuto di accesso pronunciato nei confronti della nave.~~ ⇒ Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa immediatamente applicabile dopo che la nave ha lasciato il porto o l'ancoraggio una volta che le carenze che hanno portato al fermo sono state corrette. ⇐

☒ 2. ☒ L'autorità competente ~~informa del provvedimento~~ ⇒ invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso ⇐ anche all'amministrazione dello Stato di bandiera, all'organizzazione riconosciuta interessata, agli altri Stati membri ⇒ e agli altri firmatari del Protocollo di Parigi ⇐, alla Commissione delle Comunità europee, ~~il Centre administratif des Affaires Maritimes~~ e al Segretariato del Protocollo ☒ di Parigi ☒ ⇒ L'autorità competente deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso ⇐.

~~Il provvedimento di rifiuto di accesso scatta non appena la nave è stata autorizzata a lasciare il porto previa correzione delle carenze che hanno causato il fermo.~~

↓ nuovo

3. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato solo dopo che siano trascorsi tre mesi dalla data in cui esso è stato adottato e se siano state adottate le condizioni dei paragrafi da 4 a 10.

Se la nave è sottoposta ad un secondo rifiuto di accesso, tale periodo è di dodici mesi. L'eventuale successivo fermo in un porto della Comunità porta al rifiuto di accesso permanente della nave in questione in qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25
(adattato)
⇒ nuovo

4. 2 Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. La domanda è corredata di ⇒ un documento ⇐ ~~una dichiarazione~~ dell'amministrazione dello Stato di bandiera ⇒ rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore debitamente

autorizzato dalla amministrazione dello Stato di bandiera, ⇐, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali. ⇨ L'amministrazione dello Stato di bandiera fornisce la prova all'autorità competente dell'avvenuta visita a bordo. ⇐

5. La domanda di revoca del rifiuto di accesso va altresì corredata eventualmente di ⇨ un documento ⇐ ~~una certificazione~~ della società di classifica, presso la quale la nave è classificata ⇨ in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore della società di classifica, ⇐, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. ⇨ La società di classifica fornisce la prova all'autorità competente dell'avvenuta visita a bordo. ⇐

~~6. 3.~~ Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato ⇨, dopo che sia trascorso il periodo di tre mesi di cui al paragrafo 3 ⇐ solo a seguito di una nuova ispezione effettuata, in un porto ⇨ o ancoraggio ⇐ concordato, ~~da ispettori dell'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso e fornendo a detto Stato membro elementi di prova sufficienti a dimostrare la piena conformità della nave alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali.~~

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25
(adattato)
⇨ nuovo

~~Se il porto concordato è situato nel territorio della Comunità ⇨ Se il porto o ancoraggio concordato si trova in uno Stato membro ⇐, l'autorità competente dello Stato membro del porto di destinazione ⇨ di tale Stato ⇐, ~~previo accordo~~ ☒ su richiesta ☒ dell'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave ⇨ ad entrare nel porto concordato allo scopo di effettuare la nuova ispezione. ⇐ a raggiungere il porto in questione al solo scopo di verificare che essa ottemperi alle condizioni specificate al paragrafo 2. ⇨ In tali casi, non possono essere effettuate operazioni di carico nel porto fino a che il provvedimento di rifiuto di accesso sia stato revocato. ⇐~~

↓ nuovo

7. Se il fermo che ha portato al provvedimento di rifiuto di accesso era conseguente anche a carenze nella struttura della nave, l'autorità competente che ha adottato il provvedimento di rifiuto di accesso può esigere che taluni spazi, fra i quali gli spazi di carico e le cisterne, vengano resi disponibili per un esame nel corso della nuova ispezione.

8. La nuova ispezione è effettuata dalla autorità competente dello Stato membro che ha imposto il provvedimento di rifiuto di accesso o dalla autorità competente del porto di destinazione con l'accordo dell'autorità competente dello Stato membro che ha imposto il provvedimento di rifiuto di accesso. L'autorità competente può esigere un preavviso fino a 14 giorni per la nuova ispezione. Sono fornite tutte le prove richieste dallo Stato membro in questione che la nave è pienamente conforme ai requisiti previsti dalle Convenzioni internazionali.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25
(adattato)

9. La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguardi quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato ~~VIII V~~, ~~sezione~~ punto C.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25

10. I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25
(adattato)
⇒ nuovo

11. ~~4.~~ Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano lo Stato membro a norma dell'~~paragrafo 2~~ allegato VIII, punto C il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato e la compagnia di appartenenza della nave ne è informata per iscritto . ~~Il proprietario o l'armatore della nave ne sono informati per iscritto.~~

12. L'autorità competente informa della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classifica interessata, gli altri Stati membri, ⇒ gli altri firmatari del Protocollo di Parigi, ⇐ la Commissione, ~~il Centre administratif des Affaires Maritimes~~ e il Segretariato del Protocollo di Parigi con comunicazione scritta. ⇒ L'autorità competente deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso. ⇐

13. ~~5.~~ Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti della Comunità sono rese disponibili ~~nel sistema Sirenae~~ nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'articolo 19 ~~15~~ e dell'allegato ~~VIII~~ XIV.

ALLEGATO XII

Disposizioni internazionali e comunitarie relative ai dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR)

~~Al momento dell'approdo in porti comunitari, le navi che rientrano nelle seguenti categorie devono essere equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione conformi agli standard di prova per le prestazioni previsti nella risoluzione dell'Assemblea IMO A.861(20) nonché agli standard per i test fissati dalla Commissione elettrotecnica internazionale (CEI) (standard n. 61996):~~

- ~~- le navi passeggeri costruite a partire dal 1° luglio 2002,~~
- ~~- le navi passeggeri ro-ro costruite prima del 1° luglio 2002 e non oltre la prima ispezione effettuata a partire dal 1° luglio 2002,~~
- ~~- le navi passeggeri diverse dalle navi passeggeri ro-ro, costruite anteriormente al 1° luglio 2002 e non oltre il 1° gennaio 2004,~~
- ~~- le navi diverse dalle navi passeggeri, con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite a partire dal 1° luglio 2002.~~

~~Al momento dell'approdo in porti comunitari, le navi che rientrano nelle seguenti categorie, costruite prima del 1° luglio 2002, devono essere equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione conformi agli standard IMO:~~

- ~~- le navi da carico con stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate, non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza di una decisione dell'IMO, non oltre il 1° gennaio 2007,~~
- ~~- le navi da carico con stazza lorda tra le 3 000 e le 20 000 tonnellate, non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza di una decisione dell'IMO, non oltre il 1° gennaio 2008.~~

ALLEGATO X IX

Rapporto d'ispezione

(di cui all'articolo 11 ~~8~~)

Il rapporto d'ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi:

I. INFORMAZIONI GENERALI

1. Autorità competente che ha redatto il rapporto
2. Data e luogo dell'ispezione
3. Nome della nave ispezionata
4. Bandiera
5. Tipo di nave ⇒ (come indicato nel Certificato di gestione di sicurezza) ⇐
6. Numero IMO
7. Indicativo radio
8. Stazza (GT)
9. Portata lorda (eventuale)
10. Anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave
11. La/le organizzazione/i riconosciuta/e ~~società di classifica~~, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a tale nave i certificati di classifica
12. La/le organizzazione/i riconosciuta/e ~~società di classifica~~ e/o altre parti che hanno rilasciato a tale nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera
13. Nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave
14. Nome ed indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio per le navi portarinfuse liquide o secche
15. Data finale di stesura del rapporto di ispezione

16. Indicazione dell'eventualità che informazioni dettagliate relative a un'ispezione o a un fermo siano pubblicate.

II. INFORMAZIONI RELATIVE ALL'ISPEZIONE

1. Certificati rilasciati in applicazione delle convenzioni internazionali pertinenti, autorità od organismo che ha rilasciato il o i certificati pertinenti con indicazione delle date di rilascio e di scadenza
2. Parti o elementi della nave che sono stati oggetto di ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa)

↓ nuovo

3. Porto e data dell'ultima visita annuale o intermedia e il nome dell'organizzazione che ha effettuato la visita

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25

- ~~4. 3.~~ Indicazione del tipo d'ispezione (ispezione, ispezione dettagliata, ispezione estesa)
- ~~5. 4.~~ Natura delle carenze
- ~~6. 5.~~ Misure adottate

III. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI IN CASO DI FERMO

1. Data della decisione di fermo
2. Data della revoca del fermo
3. Natura delle carenze che hanno motivato la decisione di fermo (eventuali riferimenti alle convenzioni)
- ~~4. Informazioni sull'ultima visita intermedia o annuale~~
- ~~4. 5.~~ Indicazione dell'eventuale responsabilità della società di classifica o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo
- ~~5. 6.~~ Misure adottate.

↓ 95/21/CE (adattato)

ALLEGATO ~~IX~~ XI ~~IX~~ ~~VI~~

CRITERI PER IL FERMO DI UNA NAVE

(di cui all'articolo 13, paragrafo 4 ~~9~~, paragrafo 3)

INTRODUZIONE

↓ 95/21/CE

Per stabilire se le carenze rilevate durante un'ispezione giustificano il fermo della nave in questione, l'ispettore deve conformarsi ai criteri menzionati nei punti 1 e 2 in appresso.

Nel punto 3 è riportato un elenco di carenze che possono di per sé giustificare il fermo della nave in questione (cfr. articolo ~~9~~, paragrafo 3 13, paragrafo 4).

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2
e allegato, punto 5.1

Quando il motivo del fermo deriva da un'avaria accidentale subita nel viaggio della nave verso un porto, l'provvedimento di fermo non è emanato sempreché:

- a) ~~1~~ sia stato tenuto debito conto degli obblighi di cui alla regola I/11(c) SOLAS 74 concernente la notifica all'autorità dello Stato di bandiera e all'organismo riconosciuto competente per il rilascio del certificato pertinente
 - b) ~~2~~ prima dell'ingresso nel porto, il comandante o l'armatore abbia trasmesso all'autorità competente informazioni sulle circostanze dell'avaria accidentale e del danno subito ed informazioni sulla notifica obbligatoria all'amministrazione dello Stato di bandiera
 - c) ~~3~~ sia stata intrapresa dalla nave un'idonea azione intesa ad ovviare alla carenza e sufficiente a soddisfare la competente autorità
 - d) ~~4~~ la competente autorità, dopo aver ricevuto notifica del completamento dei lavori intesi ad ovviare alle carenze, abbia constatato che le carenze, che erano chiaramente pericolose per la sicurezza, la salute o l'ambiente, sono state eliminate
-

↓ 95/21/CE

1. Criteri principali

Nell'esprimere il suo giudizio professionale sull'opportunità o meno di trattenere una nave, l'ispettore deve attenersi ai seguenti criteri:

Determinazione dei tempi

Le navi che presentano un rischio per la navigazione devono essere trattenute subito dopo la prima ispezione a prescindere dal periodo di tempo in cui la nave rimane nel porto.

Criterio:

La nave deve essere trattenuta se le carenze sono sufficientemente gravi da giustificare il fatto che l'ispettore ritorni sulla nave stessa per verificare che vi sia stato posto rimedio prima che essa salpi.

La necessità che l'ispettore ritorni sulla nave qualifica la gravità delle carenze. Tuttavia ciò non impone tale obbligo in ogni caso. Ciò implica che l'autorità deve verificare in un modo o nell'altro, preferibilmente mediante un'ulteriore visita, che si è posto rimedio alle carenze prima della partenza.

2. Applicazione dei criteri principali

Nel decidere se le carenze riscontrate in una nave sono sufficientemente gravi da giustificare il fermo, l'ispettore deve porsi i seguenti quesiti:

- 1) La nave ha la pertinente e valida documentazione?
- 2) La nave dispone dell'equipaggio richiesto nel documento sulla composizione minima degli equipaggi?

Durante l'ispezione l'ispettore deve verificare se nel corso di tutto il successivo viaggio la nave e/o l'equipaggio possono:

- 3) navigare in maniera sicura;
- 4) effettuare in sicurezza le operazioni di carico e di trasporto e controllarne le condizioni;
- 5) far funzionare la sala macchine in maniera sicura;
- 6) mantenere propulsione e governo adeguati;
- 7) disporre di efficaci attrezzature antincendio in ogni parte della nave, se necessario;
- 8) abbandonare la nave velocemente e in maniera sicura e effettuare salvataggi, se necessario;
- 9) prevenire l'inquinamento dell'ambiente;
- 10) mantenere un'adeguata stabilità;
- 11) mantenere una adeguata tenuta stagna totale;
- 12) comunicare in situazioni di pericolo, se necessario;
- 13) provvedere affinché vi siano condizioni di sicurezza e di igiene a bordo;

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto. 23,
lett. a)

14) fornire tutte le informazioni possibili in caso di incidente.

↓ 95/21/CE

Se la risposta a uno di questi quesiti è negativa, tenuto conto di tutte le carenze riscontrate, è assolutamente necessario prendere in considerazione il fermo della nave. Una combinazione di carenze di tipo meno grave può anche dar luogo al fermo della nave.

3. Per agevolare l'ispettore nell'applicazione dei presenti orientamenti, segue un elenco di carenze, raggruppate nelle varie convenzioni e/o nei vari codici, che, per la loro gravità, [possono] giustificare il fermo della nave interessata. L'elenco non vuole essere completo.

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2
e allegato, punto 5.2

~~Tuttavia le carenze che danno luogo al fermo nelle zone STCW 78 di cui alla voce 3.8 successiva sono gli unici motivi di fermo in forza della presente convenzione~~

↓ 95/21/CE (adattato)
→₁ 2001/106/CE Art. 1, punto. 23,
lett. b)
⇒ nuovo

3.1. Aspetti generali

→₁ Mancanza dei certificati e documenti validi ← richiesti dagli strumenti pertinenti. Tuttavia, le navi battenti bandiera di uno Stato che non è parte di una data convenzione (strumento pertinente) o che non hanno attuato un altro strumento pertinente non devono recare a bordo i certificati previsti da detta convenzione o tale altro strumento pertinente. La mancanza dei certificati richiesti non potrebbe quindi costituire in sé motivo per sottoporre al fermo tali navi; applicando tuttavia la clausola che esclude un trattamento più favorevole, è necessario assicurare la conformità sostanziale con le disposizioni in questione prima che la nave salpi.

3.2. Zone comprese nella convenzione SOLAS (~~i riferimenti sono indicati tra parentesi~~)

1. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del propulsore, di altre macchine essenziali o degli impianti elettrici.
2. Pulizia insufficiente della sala macchine, eccessiva presenza di miscele olio-acqua nelle sentine, isolamento delle tubolature (ivi compresi i tubi di scappamento nella sala macchine) contaminato da olio, funzionamento imperfetto delle pompe di sentina.
3. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del generatore, delle illuminazioni, delle batterie e degli interruttori di emergenza.

4. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del timone principale e ausiliario.
5. Mancanza, capacità insufficiente o serio deterioramento delle imbarcazioni dei mezzi di salvataggio.
6. Mancanza, mancata conformità o deterioramento sostanziale — nella misura in cui non è conforme all'uso destinato — del sistema per il rilevamento di incendi, degli allarmi antincendio, dei mezzi antincendio, degli estintori fissi, delle valvole di ventilazione, delle serrande tagliafuoco, dei dispositivi di chiusura rapida.
7. Mancanza, sostanziale deterioramento o funzionamento imperfetto della protezione antincendio sul ponte di carico delle navi cisterna.
8. Mancanza, mancata conformità o sostanziale deterioramento delle luci, delle sagome o dei segnali sonori.
9. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature radio per comunicazioni di pericolo e di sicurezza.
10. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature di navigazione, tenuto conto delle disposizioni della regola SOLAS V/16.2 ~~V/12(e)~~.
11. Mancanza di carte nautiche corrette e/o di altre pubblicazioni nautiche pertinenti necessarie per il viaggio previsto, tenendo presente la possibilità di sostituire con un sistema informatico e indicatore di carta elettronica omologato (ECDIS) operante sui dati ufficiali ~~dette carte~~.
12. Mancanza di ventilatori di scarico antisintilla per le sale delle pompe di scarico (~~regola SOLAS II-2/59.3.1~~).

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2
e allegato, punto 5.3 (adattato)

13. Gravi carenze a livello dei requisiti operativi, come indicato nella sezione 5.5 dell'allegato I del Protocollo di Parigi
14. Numero, composizione o certificati dell'equipaggio che non sono conformi al documento di composizione minima degli equipaggi

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto. 23,
lett. c)

15. Mancata esecuzione del programma di ispezioni estese in virtù della SOLAS 74, capitolo XI, regolamento 2.

~~16. Assenza o guasto di un VDR, qualora l'impiego sia obbligatorio.~~

3.3. *Zone comprese nel codice IBC (i riferimenti sono indicati tra parentesi)*

1. Trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico (~~16.2~~).
2. Dispositivi di sicurezza ad alta pressione mancanti o danneggiati (~~8.2.3~~).
3. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice (~~10.2.3~~).
4. Sorgenti di ignizione ubicate in luoghi pericolosi ~~di cui al punto 10.2 (11.3.15)~~.
5. Infrazione di requisiti specifici (~~15~~).
6. Superamento del volume massimo ammissibile del carico per cisterna (~~16.1~~).
7. Insufficiente protezione termica per i prodotti sensibili (~~16.6~~).

3.4. *Zone comprese nel codice IGC (i riferimenti sono indicati tra parentesi)*

1. Trasporto di sostanze non menzionante nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico (~~18.1~~).
2. Mancanza dei dispositivi di chiusura degli alloggi o dei locali di servizio (~~3.2.6~~).
3. Paratie non stagne al gas (~~3.3.2~~).
4. Camere di equilibrio difettose (~~3.6~~).
5. Valvole a chiusura rapida mancanti o difettose (~~5.6~~).
6. Valvole di sicurezza mancanti o difettose (~~8.2~~).
7. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice (~~10.2.4~~).
8. Mancato funzionamento dei ventilatori dei vani carico (~~12.1~~).
9. Mancato funzionamento degli allarmi di pressione nelle cisterne di carico (~~13.4.1~~).
10. Impianto per il rilevamento di gas e/o impianto per il rilevamento di gas tossici difettoso (~~13.6~~).
11. Trasporto di sostanze da essere inibite mediante l'aggiunta di additivo senza certificato valido (~~17/19~~).

3.5. *Zone comprese nella convenzione sulle linee di carico*

1. Vaste superfici danneggiate o corrose oppure vaiolatura del fasciame, unita ad un irrigidimento dei ponti di coperta e dello scafo, che incidano sull'idoneità alla

navigazione o sulla resistenza a carichi locali, a meno che non siano Stato effettuate adeguate riparazioni temporanee in vista del trasferimento in un porto dove si proceda alle riparazioni definitive.

2. Insufficiente stabilità riconosciuta.
3. Mancanza di informazioni sufficienti e affidabili, con un formulario approvato, che consenta, in maniera rapida e semplice, al comandante di effettuare il carico e lo zavorramento della nave in modo tale da mantenere un sicuro margine di stabilità in tutte le fasi e nelle varie condizioni del viaggio e da evitare intollerabili sollecitazioni nella struttura della nave.
4. Mancanza, deterioramento sostanziale o difetti nei dispositivi di chiusura, nei dispositivi di chiusura dei boccaporti e nelle porte a chiusura stagna.
5. Sovraccarico.
6. Mancanza o impossibilità di leggere la linea di pescaggio.
- 3.6. *Zone comprese nella convenzione MARPOL, allegato I (~~i riferimenti sono indicati tra parentesi~~)*
 1. Mancanza, grave deterioramento o difetto relativo al corretto funzionamento del dispositivo di filtrazione delle acque miste a olio e del sistema per la sorveglianza e il controllo dello scarico di olio o dei dispositivi di allarme a 15 ppm.
 2. Insufficienza nella rimanente capacità della cisterna di decantazione e/o di sedimentazione per il viaggio previsto.
 3. Mancata disponibilità del registro degli oli minerali ~~[20(5)]~~.
 4. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto. 23, lett. d)

5. Documentazione dei rapporti di ispezione mancante o non conforme alla norma 13G(3)(b) della convenzione MARPOL.

↓ 95/21/CE (adattato)

- 3.7. *Zone comprese nella convenzione MARPOL, allegato II (~~i riferimenti sono indicati tra parentesi~~)*
 1. Assenza del manuale P& A.
 2. Carico non classificato ~~[3(4)]~~.
 3. Mancata disponibilità del registro del carico ~~[9(6)]~~.
 4. Trasporto di sostanze simili al petrolio senza che siano soddisfatte le relative prescrizioni o senza un certificato adeguatamente modificato ~~(14)~~.

5. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.

↓ nuovo

3.8. *Zone comprese nella convenzione MARPOL, allegato V*

1. Assenza del piano di gestione dei rifiuti.
 2. Mancata disponibilità del registro dei rifiuti.
 3. Il personale della nave dimostra di non conoscere i requisiti di eliminazione/scarico del programma di gestione dei rifiuti.
-

↓ 95/21/CE

⇒ nuovo

3.9. *Zone comprese nella convenzione STCW ⇒ e direttiva 2001/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⇐*

↓ 98/42/CE Art. 1, punto 2
e allegato, punto 5.4

⇒ nuovo

1. Mancato possesso da parte dei marittimi del certificato o di un certificato appropriato, di una dispensa valida o mancata presentazione di una prova documentale che è stata inoltrata all'amministrazione dello Stato di bandiera una domanda di convalida
- ⇒ 2. Prova che un certificato è stato ottenuto con la frode o il titolare di un certificato non è la persona alla quale tale certificato era originariamente rilasciato ⇐
- ~~3. 2~~ Non conformità con gli obblighi di composizione minima dell'equipaggio applicabile dell'amministrazione dello Stato di bandiera
- ~~4. 3~~ Mancata conformità delle disposizioni di navigazione o di guardia in macchina agli obblighi specificati per la nave dall'amministrazione dello Stato di bandiera
- ~~5. 4~~ Assenza, nella guardia, di una persona qualificata ad operare le apparecchiature essenziali per la sicurezza della navigazione, per la sicurezza delle comunicazioni radio o per la prevenzione dell'inquinamento marino
- ~~6. 5~~ Mancata produzione della prova di idoneità professionale per i compiti assegnati ai marittimi per quanto riguarda la sicurezza della nave e la prevenzione dell'inquinamento
- ~~7. 6~~ Incapacità di disporre, per la prima guardia all'inizio di un viaggio e per i successivi cambi della guardia, di persone che siano sufficientemente riposati o altrimenti idonee al servizio.

3.10. *Zone comprese nelle convenzioni ILO*

1. Insufficienza di generi alimentari per il viaggio fino al porto successivo.
2. Insufficienza di acqua potabile per il viaggio fino al porto successivo.
3. Condizioni sanitarie non soddisfacenti a bordo.
4. Mancanza di riscaldamento negli alloggi di una nave che naviga in zone dove le temperature possono essere eccessivamente basse.
5. Passaggi/alloggi bloccati da eccesso di ciarpane, armamento o carico, o in condizioni altrimenti non sicure.

⇒ 6. Prova evidente dell'inadeguatezza dell'attività di guardia e del personale in servizio per la prima guardia o i successivi cambi a causa della fatica ⇐

3.11. *Zone in cui non si può procedere a un fermo, ma in cui debbono essere ad esempio sospese le operazioni di carico.*

La mancanza di un corretto funzionamento (o manutenzione) del dispositivo a gas inerte, dei dispositivi di carico o delle macchine è considerata un motivo sufficiente per sospendere le operazioni di carico.

↓ 95/21/CE (adattato)
→₁ Rettifica, GU L 291
del 14.11.1996, pag. 42

ALLEGATO XII ~~VII~~

CRITERI MINIMI PER GLI ISPETTORI

→₁ (di cui all'articolo 16 ~~12~~, paragrafi 1 e 5) ←

↓ nuovo

1. Gli ispettori devono avere una conoscenza teorica e un'esperienza pratica adeguate in materia navale. Devono essere competenti per quanto riguarda l'applicazione di requisiti delle Convenzioni internazionali e delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo. Tale conoscenza e competenza nell'applicazione delle norme internazionali e comunitarie devono essere state acquisite attraverso programmi di formazione documentati anche con esame e riconferma a frequenza specificata all'articolo 16.

↓ 95/21/CE (adattato)

~~1. L'ispettore deve essere autorizzato ad eseguire il controllo di Stato d'approdo dall'autorità competente dello Stato membro in questione.~~

2. ~~Alternativa A~~ Ispettori devono, almeno, avere .

↓ nuovo

a) adeguate qualifiche rilasciate da un istituto di marina o nautico e la relativa esperienza di navigazione in quanto ufficiale navale certificato titolare, attualmente o in passato, di certificato di competenza STCW II/2 o III/2; o

↓ 95/21/CE (adattato)

⇒ nuovo

b)⇒ aver superato l'esame ⇒ riconosciuto dalla autorità competente ⇐ per architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere in campo marittimo e aver prestato servizio in tale funzione per almeno 5 anni ⇒ o ⇐

c) un diploma universitario pertinente o equivalente ed aver seguito una formazione con relativa qualifica presso una scuola per ispettori in materia di sicurezza navale

↓ 95/21/CE (adattato)

3. È necessario aver prestato almeno un anno di servizio come ispettore per uno Stato di bandiera, incaricato dei controlli e delle certificazioni conformemente alle convenzioni.

4. Gli ispettori di cui al punto 2, lettera a) alle lettere a) e b) devono aver prestato servizio in mare per almeno 5 anni, rispettivamente, come ufficiale di coperta o ufficiale di sala macchine

~~Essere in possesso di:~~

~~a) un certificato di qualifica professionale come comandante, abilitato ad assumere il comando di una nave di 1 600 TST o più, efr. STCW, Reg. II/2, e~~

~~b) un certificato di qualifica professionale come direttore di macchina abilitato ad assumere tali funzioni a bordo di una nave il cui gruppo motopropulsore principale ha una potenza pari o superiore a 3 000 Kw, efr. STCW, Reg. III/2, e~~

~~e) aver superato l'esame per architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere in campo marittimo e aver prestato servizio in tale funzione per almeno 5 anni.~~

~~– Gli ispettori di cui alle lettere a) e b) devono aver prestato servizio in mare per almeno 5 anni, rispettivamente, come ufficiale di coperta o ufficiale di sala macchine.~~

~~Alternativa B:~~

~~Essere in possesso di un diploma universitario pertinente o di formazione equivalente, e~~

~~aver seguito una formazione e aver ottenuto la qualifica di ispettore della sicurezza delle navi, e~~

~~aver prestato servizio per almeno 2 anni come ispettore di uno Stato di bandiera incaricato dei controlli e delle certificazioni conformemente alle convenzioni.~~

5. 3. Gli ispettori devono essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto nella lingua più comunemente usata in navigazione.

~~4. Avere una conoscenza adeguata delle disposizioni delle convenzioni internazionali e delle pertinenti procedure relative al controllo di Stato d'approdo.~~

6. 5. Sono altresì accettati gli ispettori che non soddisfano i criteri sopra elencati se, alla data di adozione della presente direttiva, sono stati incaricati dall'autorità competente di uno Stato membro di eseguire i controlli di Stato d'approdo.

nuovo

7. Quando, in uno Stato membro, le ispezioni di cui all'articolo 7, paragrafo 5 sono eseguite da ispettori per il controllo da parte dello Stato di approdo, detti ispettori devono avere qualifiche adeguate, che devono includere una sufficiente esperienza teorica e pratica in materia di sicurezza marittima. Essa deve normalmente comprendere

- a) una buona conoscenza della sicurezza marittima e di come essa è applicata alle operazioni oggetto di esame;
- b) una buona conoscenza pratica delle tecnologie e tecniche in materia di sicurezza;
- c) una conoscenza di principi, procedure e tecniche in materia di ispezioni;
- d) una conoscenza pratica delle attività oggetto di esame.

↓ nuovo

ALLEGATO XIII

Rapporto del Pilota o dell'Autorità portuale allo Stato costiero o di approdo.

(di cui all'articolo 17, paragrafo 1)

Data	
Porto/posizione	

Informazioni sulla nave

Nome	
Numero IMO	
Indicativo radio	
Bandiera	

Difetti

	Descrizione
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Informazioni sulla navigazione

Da (porto/ancoraggio)		Data	
A (porto/ancoraggio)		Data	

Azioni avviate dalla autorità competente

Descrizione	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Nome del pilota/rappresentante dell'autorità portuale:

Autorità competente:

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 24 e allegato III (adattato)

ALLEGATO ~~XIV~~ ~~XVIII~~

Publicazione di informazioni connesse ~~ai fermi ed~~ alle ispezioni ~~in~~ , ai fermi e ai rifiuti di accesso ~~in~~ nei porti degli Stati membri

(di cui all'articolo 19, ~~15~~, paragrafo 1)

↓ nuovo

1. Gli Stati membri pubblicano le informazioni elencate di cui ai paragrafi 3.1 e 3.2 infra su un sito web pubblico entro 72 ore dal completamento dell'ispezione o dalla revoca del fermo o dall'imposizione del rifiuto di accesso.
 2. La Commissione pubblica regolarmente su un sito web le informazioni relative alle navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità ai sensi degli articoli 10 e 15
-

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 24 e allegato III
⇒ nuovo

3.1 Le informazioni pubblicate a norma dell'articolo 19 ~~15~~, paragrafo 1, devono comprendere i seguenti dati:

- a) nome della nave,
- b) numero IMO,
- c) tipo di nave,
- d) stazza (GT),
- e) anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave,
- f) nome ed indirizzo ⇒ della compagnia ⇐ ~~del proprietario o dell'armatore~~ della nave,
- g) per le navi portarinfuse liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio,
- h) Stato di bandiera,

~~la/le società di classifica, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a detta nave i certificati di classifica,~~

~~la/le società di classifica e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati,~~

↓ nuovo

i) certificati di classe e certificati amministrativi rilasciati in conformità alle relative convenzioni internazionali e nome dell'autorità o organizzazione che ha rilasciato ognuno dei certificati in questione, inclusa le date di emissione e scadenza,

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 24
(adattato)
⇒ nuovo

~~– porto e data dell'ultima ispezione estesa ed eventualmente indicazione che è stato pronunciato un fermo,~~

j) porto e data dell'ultima visita ⇒ intermedia o annuale ⇐ speciale ⇒ per i certificati di cui alla lettera (i) ⇐ e indicazione ⇒ dell'autorità o ⇐ dell'organizzazione che ha effettuato la visita,

~~– numero di fermi nel corso dei precedenti 24 mesi,~~

k) ⇒ data, ⇐ paese, e porto ⇒ o ancoraggio ⇐ di fermo,

~~– data in cui è stato revocato il fermo,~~

~~– durata del fermo, in giorni,~~

~~– numero di carenze riscontrate e ragioni del fermo, in termini chiari ed espliciti,~~

~~– descrizione delle misure adottate dall'autorità competente ed eventualmente dalla società di classifica a seguito di un fermo,~~

~~– se alla nave è stato rifiutato l'accesso ad un porto della Comunità, motivi di tale misura, in termini chiari ed espliciti,~~

~~– indicazione, ove pertinente, delle eventuali responsabilità della società di classifica o di altro organismo privato che ha effettuato la visita relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo,~~

~~– descrizione delle misure adottate nel caso in cui la nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato o in cui alla nave sia stato rifiutato l'accesso ad un porto della Comunità.~~

4.H ⇒ Nel caso delle navi che sono state sottoposte a fermo, le informazioni pubblicate ai sensi dell'articolo 19 devono includere anche ⇐ ~~Le informazioni relative alle navi~~

~~oggetto di ispezione rese pubbliche a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, devono comprendere i seguenti dati:~~

~~nome della nave,~~

~~numero IMO,~~

~~tipo di nave,~~

~~stazza (GT),~~

~~anno di costruzione,~~

~~nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave,~~

~~per le navi portarinfuse liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio,~~

~~Stato di bandiera,~~

~~la/le società di classifica, ove pertinente, che hanno rilasciato eventualmente a detta nave i certificati di classifica,~~

~~la/le società di classifica e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati,~~

~~paese, porto e data di ispezione,~~

~~numero e natura delle carenze~~

a) il numero di fermi subiti durante i ⇒ 36 ⇐ ~~24~~ mesi precedenti ,

b) la data alla quale il fermo è stato revocato,

c) la durata del fermo, in giorni,

d) motivazioni del fermo, indicate in modo chiaro ed esplicito,

e) l'indicazione, se necessario, dell'eventuale responsabilità dell'organizzazione riconosciuta che ha effettuato la visita, in merito alle carenze che, da sole o in combinazione con altri elementi, hanno portato al fermo,

f) la descrizione delle misure prese nel caso di una nave cui sia stato consentito di procedere verso il cantiere appropriato più vicino,

g) nel caso di una nave cui sia stato rifiutato l'accesso a tutti i porti della Comunità, l'indicazione dei motivi di tale misura, illustrati in modo chiaro ed esplicito.

↓ nuovo

ALLEGATO XV

Lista nera di armatori e compagnie

(di cui all'articolo 20)

La lista nera di armatori e compagnie include il nome e l'indirizzo di :

- armatori e compagnie responsabili di una o più navi cui è stato rifiutato l'accesso in un porto di uno Stato membro nel corso degli ultimi 12 mesi;
- armatori e compagnie responsabili di una flotta nella quale più di una nave è stata sottoposta a fermo in un porto di uno Stato membro nel corso degli ultimi 12 mesi;
- armatori e compagnie responsabili di una nave sottoposta a fermo più di una volta in un porto di uno Stato membro nel corso degli ultimi 12 mesi.

↓ 2001/106/CE Art. 1, punto 25 e allegato IV (adattato)
⇒ nuovo

ALLEGATO ~~XVI~~

Dati da fornire nel quadro della vigilanza dell'attuazione ~~in applicazione dell'articolo 17~~

~~(di cui all'articolo 22)~~

1. Ogni anno gli Stati membri forniscono alla Commissione i seguenti dati relativi all'anno precedente entro e non oltre il 1° ~~aprile~~ ⇒ luglio ⇐

1.1. Numero di ispettori incaricati del controllo ~~delle navi~~ da parte dello Stato di approdo

Le informazioni vanno trasmesse alla Commissione conformandosi alla seguente tabella tipo ~~(1)(2)~~

Porto/Zona	Numero di ispettori a tempo pieno (A)	Numero di ispettori a tempo parziale (B)	Conversione di (B) a tempo pieno (C)	⇒ Totale ⇐ ⇒ (A+C) ⇐
Porto X				
Porto Y				
TOTALE				

(1) Quando le ispezioni effettuate dagli ispettori nel quadro del regime di controllo da parte dello Stato di approdo non costituiscono che una parte dei compiti affidati a tali ispettori, il numero totale degli ispettori deve essere convertito in numero di ispettori che esercitano funzioni a tempo pieno. ⇒ Quando lo stesso ispettore lavora in più di un porto o area geografica deve essere calcolato in ogni porto il tempo parziale equivalente applicabile ⇐

~~(2)~~ Queste informazioni sono fornite su scala nazionale per ciascuno dei porti dello Stato membro in questione. Ai fini del presente allegato, con il termine porto si intende un porto singolo nonché la zona geografica coperta da un ispettore o da un gruppo di ispettori e che comprende eventualmente vari porti singoli. ~~Il medesimo ispettore può essere chiamato ad intervenire in più di un porto/zona geografica.~~

1.2. Numero totale di singole navi entrate nei loro porti a livello nazionale. ⇒ La cifra è costituita dal numero di navi straniere disciplinate dalla direttiva che sono entrate nei loro porti a livello nazionale contate una sola volta ⇐

2. Gli Stati membri devono fornire:

a) alla Commissione con cadenza ⇒ trimestrale ⇐ ~~semestrale~~ l'elenco dei movimenti di singole navi, diverse da servizi traghetto regolari ⇒ passeggeri e merci ⇐, che sono entrate nei loro porti o che hanno notificato all'autorità portuale il loro arrivo in un ancoraggio, specificando ⇒ per ogni movimento della nave ⇐ il suo numero IMO, la data di arrivo ⇒ e il porto di ancoraggio. L'elenco è fornito sotto forma di un programma a fogli elettronici che consente il recupero e l'elaborazione automatici

delle summenzionate informazioni. L'elenco è fornito entro 4 mesi dalla fine del periodo al quale i dati si riferiscono ⇐

⇒ e ⇐

- b) ~~al sistema Sirenac, i numeri IMO e la data di arrivo delle navi, esclusi i servizi traghetti regolari, entrate giornalmente nei loro porti. Gli Stati membri devono fornire l'elenco dei servizi traghetti regolari di cui alle lettere a) e b)~~ ⇒ elenchi separati di servizi traghetti passeggeri regolari di cui alla lettera a) ⇐ entro sei mesi dalla data di attuazione della presente direttiva e successivamente ogniqualvolta vengano apportate variazioni a detti servizi. ⇒ L'elenco specifica per ogni nave il numero IMO, il nome e la rotta coperta dalla nave. L'elenco è fornito sotto forma di un programma a fogli elettronici che consente il recupero e l'elaborazione automatici delle summenzionate informazioni. ⇐



ALLEGATO XVII

Parte A

Direttiva abrogata e sue modifiche successive

(di cui all'articolo 30)

Direttiva 95/21/CE del Consiglio
(GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1)

Direttiva 98/25/CE del Consiglio
(GU L 133 del 7.5.1998, pag. 19)

Direttiva 98/42/CE della Commissione
(GU L 184 del 27.6.1998, pag. 40)

Direttiva 1999/97/CE della Commissione
(GU L 331 del 23.12.1999, pag. 67)

Direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 19 del 22.1.2002, pag. 17)

Direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
(GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53) unicamente articolo 4

Parte B

Elenco dei termini di attuazione negli ordinamenti nazionali

(di cui all'articolo 30)

Direttiva	Termine per il recepimento
Direttiva 95/21/CE	30 giugno 1996
Direttiva 98/25/CE	11 luglio 1998
Direttiva 98/42/CE	30 settembre 1998
Direttiva 1999/97/CE	13 dicembre 2000
Direttiva 2001/106/CE	22 luglio 2003 ¹
Direttiva 2002/84/CE	23 novembre 2003

¹ Ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 2001/106/CE, "La Commissione procede ad un riesame dell'attuazione della presente direttiva entro il 22 luglio 2006. Tale riesame prevede tra l'altro la verifica del numero di ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo in ogni Stato membro nonché il numero di ispezioni effettuate, ivi comprese le ispezioni estese obbligatorie. La Commissione comunica i risultati del riesame al Parlamento europeo e al Consiglio e determina sulla base di tale riesame la necessità di proporre una direttiva modificatrice o ulteriori disposizioni legislative in materia".



ALLEGATO XVIII

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
Articolo 1, alinea	Articolo 1, alinea
Articolo 1, primo trattino	Articolo 1, lettera a)
Articolo 1, secondo trattino	Articolo 1, lettera b)
Articolo 2, alinea	Articolo 2, alinea
Articolo 2, paragrafo 1, alinea	Articolo 2, paragrafo 1, alinea
Articolo 2, paragrafo 1, primo trattino	Articolo 2, paragrafo 1, lettera a)
Articolo 2, paragrafo 1, secondo trattino	Articolo 2, paragrafo 1, lettera b)
Articolo 2, paragrafo 1, terzo trattino	Articolo 2, paragrafo 1, lettera c)
Articolo 2, paragrafo 1, quarto trattino	Articolo 2, paragrafo 1, lettera d)
Articolo 2, paragrafo 1, quinto trattino	Articolo 2, paragrafo 1, lettera e)
Articolo 2, paragrafo 1, sesto trattino	Articolo 2, paragrafo 1, lettera f)
Articolo 2, paragrafo 1, settimo trattino	Articolo 2, paragrafo 1, lettera g)
Articolo 2, paragrafo 1, ottavo trattino	Articolo 2, paragrafo 1, lettera h)
Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2
-	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 5
-	Articolo 2, paragrafo 6
Articolo 2, paragrafo 5	Articolo 2, paragrafo 7
-	Articolo 2, paragrafo 8
-	Articolo 2, paragrafo 9
Articolo 2, paragrafo 6	Articolo 2, paragrafo 10

Articolo 2, paragrafo 7	Articolo 2, paragrafo 11
Articolo 2, paragrafo 8	Articolo 2, paragrafo 12
-	Articolo 2, paragrafo 13
Articolo 2, paragrafo 9	Articolo 2, paragrafo 14
-	Articolo 2, paragrafo 15
Articolo 2, paragrafo 10	Articolo 2, paragrafo 16
-	Articolo 2, paragrafo 17
-	Articolo 2, paragrafo 18
-	Articolo 2, paragrafo 19
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, alinea	Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, alinea
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, primo trattino	Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, lettera a)
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, secondo trattino	Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, lettera b)
Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 3, paragrafi da 2 a 4	Articolo 3, paragrafi da 2 a 4
-	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 4	Articolo 4, paragrafo 2, primo comma
-	Articolo 4, paragrafo 2, secondo comma
-	Articolo 5, paragrafi da 1 a 3
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 4
-	Articolo 5, paragrafo 5
Articolo 5, paragrafi da 2 a 5	-
-	Articolo 6
Articolo 6, paragrafo 1, alinea	Articolo 7, paragrafo 1, alinea
Articolo 6, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 7, paragrafo 1, lettera a)
-	Articolo 7, paragrafo 1, lettera b)

Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 7, paragrafo 1, lettera c)
-	Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 6, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 3
Articolo 6, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 4	Articolo 7, paragrafo 5
Articolo 7, paragrafi 1 e 2	Articolo 8, paragrafi 1 e 2, primo comma
Articolo 7, paragrafo 3, lettera a)	-
Articolo 7, paragrafo 3, lettera b)	Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 7, paragrafo 4, primo comma	Articolo 8, paragrafo 3, primo comma
Articolo 7, paragrafo 4, secondo comma	-
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafo 6	-
Articolo 7a, paragrafo 1	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 7a, paragrafo 2	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma
-	Articolo 9, paragrafo 2 secondo comma
Articolo 7 bis, paragrafi da 3 a 5	Articolo 9, paragrafi da 3 a 5
Articolo 7 ter, paragrafi 1 e 2	Articolo 10, paragrafi 1 e 2
Articolo 7 ter, paragrafo 3	-
Articolo 8	Articolo 11
-	Articolo 12
Articolo 9, paragrafi 1 e 2	Articolo 13, paragrafi 1 e 2
-	Articolo 13, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafi da 3 a 7	Articolo 13, paragrafi da 4 a 8
-	Articolo 13, paragrafo 9
Articolo 9 bis	-
Articolo 10, paragrafi da 1 a 3	Articolo 14, paragrafi da 1 a 3
-	Articolo 14, paragrafo 4

Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 15, paragrafo 1
-	Articolo 15, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 15, paragrafo 3, primo comma
Articolo 11, paragrafo 3, primo comma	-
Articolo 11, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 15, paragrafo 3 secondo comma
Articolo 11, paragrafi da 4 a 6	Articolo 15, paragrafi da 4 a 6
Articolo 12, paragrafi da 1 a 3	Articolo 16, paragrafi da 1 a 3
Articolo 12, paragrafo 4, primo comma	Articolo 16, paragrafo 4, primo comma
Articolo 12, paragrafo 4, secondo comma	-
-	Articolo 16, paragrafi da 5 a 7
Articolo 13, paragrafo 1	Articolo 17, paragrafo 1, primo comma
-	Articolo 17, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 13, paragrafo 2	Articolo 17, paragrafo 2
-	Articolo 17, paragrafo 3
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 18, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2, primo comma	Articolo 18, paragrafo 2, primo comma
-	Articolo 18, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 14, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 18, paragrafo 2, terzo comma
Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 18, paragrafo 3
Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 19, paragrafo 1
Articolo 15, paragrafi da 2 a 4	-
Articolo 15, paragrafo 5	Articolo 19, paragrafo 2
-	Articolo 20
Articolo 16, paragrafi 1 e 2	Articolo 21, paragrafi 1 e 2
Articolo 16, paragrafo 2 bis	Articolo 21, paragrafo 3
Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 21, paragrafo 4
Articolo 17	Articolo 22, paragr. 1

-	Articolo 22 paragr. 2
-	Articolo 23
Articolo 18	Articolo 24
Articolo 19	Articolo 25
-	Articolo 26
Articolo 19 bis	Articolo 27
Articolo 3 della direttiva 2001/106/CE	Articolo 28
Articolo 20	Articolo 29
-	Articolo 30
Articolo 21	Articolo 31
Articolo 22	Articolo 32
Allegato I	Allegato I
-	Allegato II
-	Allegato III
Allegato II	Allegato IV
Allegato III	Allegato V
Allegato IV	Allegato VI
-	Allegato VII
Allegato V	Allegato VIII
Allegato VI	Allegato XI
Allegato VII	Allegato XII
Allegato VIII	Allegato XIV
Allegato IX	Allegato X
Allegato X	Allegato XVI
Allegato XI	Allegato IX
Allegato XII	-
-	Allegato XIII

-
-
-

Allegato XV

Allegato XVII

Allegato XVIII



SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.

2. QUADRO ABM / ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Settore politico : Energia e trasporti

Attività : Trasporto marittimo e fluviale, intermodale.

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. **Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee B e A) e loro denominazione:** Non pertinente

3.2. **Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:** Non pertinente

3.3. **Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie):** Non pertinente

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
	SO/SNO	SD ¹ / SND ²				
	SO/SNO	SD ¹ / SND ²	Si/ No	Si/ No	Si/ No	n. [...]
	SO/SNO	SD/ SND	Si/ No	Si/ No	Si/ No	n. [...]

¹ Stanziamenti dissociati (SD)

² Stanziamenti non dissociati

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
---------------	------------	--	--------	-------	-------	-------	-------	---------------	--------

Spese operative³

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0	0	0	0	0	0	0

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento⁴

Assistenza tecnica e amministrativa-ATA (SND)	8.2.4	C	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno (SI)		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Stanziamenti di pagamento		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento⁵

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Totale del costo indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

⁴ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01 04 del Titolo xx.

⁵ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 e xx 01 05.

Cofinanziamento

La proposta legislativa non prevede un cofinanziamento da parte degli Stati membri

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale⁶ (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

NB: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono figurare in un allegato alla presente scheda finanziaria.

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione					
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Entrate in valore assoluto		0	0	0	0	0	0
	b) Variazione delle entrate	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

⁷ Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo e esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

(Gestione da parte del personale esistente).

Fabbisogno annuo	Anno n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

L'obiettivo del controllo da parte dello Stato di approdo consiste nell'accertare, attraverso ispezioni effettuate nei porti di uno Stato da parte delle autorità competenti, che le navi di paesi terzi che vi fanno scalo, siano conformi alle convenzioni internazionali applicabili e non rappresentino un rischio per la sicurezza marittima, l'ambiente marino e le condizioni di vita e di lavoro a bordo.

Vi è attualmente l'imperativo di chiarire, semplificare e migliorare il corpus legislativo comunitario in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Tale obiettivo costituisce al tempo stesso una necessità sul piano giuridico, per tener conto degli sviluppi del diritto internazionale, del diritto comunitario e nell'ambito del Protocollo di Parigi, come anche delle conseguenze dell'estensione delle regole del regime di controllo da parte dello Stato di approdo ai nuovi Stati membri, nonché un imperativo politico per tener conto dei nuovi orientamenti della politica dell'Unione europea, derivanti dalla strategia di Lisbona e del miglioramento del contesto normativo dell'Europa.

5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

L'azione isolata degli Stati membri è per sua natura incompatibile con gli obiettivi del controllo da parte dello Stato di approdo, che mira ad assicurare in una stessa regione geografica, una azione armonizzata nell'attuazione dei controlli a bordo delle navi. Inoltre, uno degli obiettivi di un'azione a livello regionale, consiste nel ridurre i costi e ottimizzare attraverso un'azione coordinata le risorse necessarie ad un controllo efficace delle navi. L'applicazione meno rigorosa del regime di controllo da parte dello Stato di approdo in uno Stato membro comporterebbe maggiori rischi per la sicurezza e il pericolo di veder nascere porti di compiacenza che porterebbero ad una distorsione di concorrenza inaccettabile all'interno della Comunità.

5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

La modifica della direttiva 95/21/CE sul controllo da parte dello Stato di approdo proposta dalla Commissione si articola attorno ai seguenti elementi :

- una rifusione della direttiva 95/21/CE e dei suoi numerosi emendamenti in un unico testo consolidato

- la risposta alle richieste politiche, presentate dal Parlamento europeo, dal Consiglio e dalla Commissione dopo l'incidente della PRESTIGE allo scopo di rafforzare la sicurezza marittima ;
- l'aggiornamento di diverse disposizioni della direttiva, alla luce degli sviluppi delle convenzioni e accordi internazionali e della legislazione comunitaria ;
- l'adozione di misure dirette a migliorare l'applicazione della direttiva e il monitoraggio della sua applicazione, in particolare attraverso maggiori cooperazione e scambio di informazioni ;
- il rafforzamento di talune delle disposizioni esistenti, allo scopo, in particolare, di sanzionare con maggiore severità le navi al di sotto delle norme: si tratta, in particolare, dell'estensione e del rafforzamento del rifiuto di accesso per fermo ripetuto ;
- alcune disposizioni dirette ad alleggerire le ispezioni per le navi di qualità,
- l'applicazione dei principi di un nuovo regime di ispezioni, alla luce in particolare dei limiti incontrati dal regime attuale.

5.4. Modalità di attuazione (indicativa)

Indicare di seguito la scelta delle modalità⁸ di attuazione:

- Gestione centralizzata**
 - diretta da parte della Commissione
 - indiretta, con delega a:
 - agenzie esecutive
 - organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario,
 - organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione concorrente o decentrata**
 - con Stati membri
 - con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)**

Osservazioni:

⁸ Se sono indicate più modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni" della presente sezione.

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

La proposta di direttiva contiene una disposizione che richiede la comunicazione da parte degli Stati membri dei provvedimenti nazionali di attuazione (PNA) da adottare, allo scopo di recepire le direttive nell'ordinamento nazionale.

La mancata comunicazione di questi PNA (come una loro comunicazione parziale) fa scattare automaticamente l'avvio delle procedure di infrazione ai sensi dell'articolo 226 del trattato.

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima contribuirà al monitoraggio dell'applicazione della direttiva da parte degli Stati membri.

6.1. Valutazione

6.1.1. Valutazione ex-ante

La Commissione ha concentrato l'analisi di impatto sulle principali misure introdotte nella direttiva che possono avere un impatto sugli operatori e le amministrazioni marittime, allo scopo di valutare, più particolarmente, se le misure introdotte condurranno ad un aumento del numero di navi interessate dalle suddette misure.

Gli impatti sui diversi attori interessati sono i seguenti:

- gli organi dell'UE: la proposta rafforza le attuali disposizioni in materia di pubblicazione (liste nere) e di monitoraggio dell'applicazione della direttiva. In pratica l'EMSA si vedrà affidare queste funzioni esecutive;
- le amministrazioni marittime competenti per il controllo da parte dello Stato di approdo: nell'attesa dell'introduzione del nuovo regime di ispezione, la presente proposta non comporta uno sconvolgimento importante nelle attività delle amministrazioni incaricate del controllo da parte dello Stato di approdo;
- le autorità portuali: e' destinato ad aumentare il contributo delle autorità portuali al miglior funzionamento del controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare per quanto riguarda lo scambio di informazioni fra i porti e i centri di ispezione. Tali misure di ordine amministrativo e logistico potranno comportare, a livello locale, un supplemento di costi per le autorità portuali, ma si rendono necessarie allo scopo di assicurare una piena ed efficace applicazione della direttiva;
- i servizi di pilotaggio: la misura proposta risponde direttamente ad una richiesta esplicita formulata dal Consiglio dei ministri dei Trasporti dopo l'incidente della PRESTIGE. E' impossibile valutarne l'impatto quantitativo sul numero di navi segnalate;
- gli armatori: In linea di massima, la proposta migliora la competitività degli armatori di navi di qualità (meno ispezioni, miglioramento della pianificazione degli scali, crescita della competenza professionale degli ispettori e quindi riduzione dei rischi di decisioni abusive o infondate);i marittimi: le nuove

disposizioni garantiranno un miglior seguito dato agli esposti relativi alle condizioni di vita e di lavoro a bordo.

6.1.2. *Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

Non pertinente

6.1.3. *Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

Non pertinente

7. MISURE ANTIFRODE

Non pertinente

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari : non pertinente

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n+1		Anno n+2		Anno n+3		Anno n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO 1 ⁹																
Azione 1																
Articolo 1																
Risultato 2																
Azione 2																
Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 1																
OBIETTIVO OPERATIVO 2																
Azione 1																
Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 2																
OBIETTIVO OPERATIVO n																
Totale parziale Obiettivo n																
COSTO TOTALE																

⁹ Quale descritto nella sezione 5.3.

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5
Funzionari o agenti temporanei ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato ¹¹ con l'art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Altro personale finanziato ¹² con l'art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTALE		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione : finalità

La modifica sistema comunitario del controllo da parte dello Stato di approdo amplia le competenze comunitarie nel settore della sicurezza marittima. E' necessario un rafforzamento delle risorse umane – stimato a ½ funzionari A – per poter assicurare un seguito corretto alla applicazione della direttiva.

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prorogare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio APS/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura APS/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio APS/PPB dell'anno considerato

¹⁰ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹¹ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹² Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4. *Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento
(XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							0
Agenzie esecutive ¹³							0
Altra assistenza tecnica e amministrativa							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Totale assistenza tecnica e amministrativa							0

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Calcolo – Funzionari e agenti temporanei

$(108\ 000\ € * 0,5 = 54\ 000\ €)$

Calcolo – *Personale finanziato con l'art. XX 01 02*

Non pertinente

¹³ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

8.2.6. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitati ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione	0	0	0	0	0	0	0
2. Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0	0
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)	0	0	0	0	0	0	0

* senza impatto sull'attuale bilancio delle missioni

Calcolo – Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Non pertinente

¹⁴ Precipare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.