



Bruxelles, 14 novembre 2016
(OR. en)

14362/16

**Fascicolo interistituzionale:
2016/0172 (COD)**

**MAR 285
CODEC 1646**

RELAZIONE

| | |
|----------------|--|
| Origine: | Segretariato generale del Consiglio |
| Destinatario: | Consiglio |
| n. doc. prec.: | 13847/16 MAR 278 CODEC 1557 |
| n. doc. Comm.: | 9965/16 MAR 162 CODEC 848 + ADD 1 |
| Oggetto: | Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti ro-ro e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e abroga la direttiva 1999/35/CE – Orientamento generale |

CONTESTO E CONTENUTO DELLA PROPOSTA

1. Il 7 giugno 2016 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta fa parte di un più ampio riesame della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri, in linea con il "controllo di qualità" svolto dalla Commissione.¹

¹ "REFIT – Correggere la rotta: controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE"; doc. 13230/15 + ADD 1 e 2.

3. La Commissione propone di sostituire la direttiva 1999/35/CE del Consiglio² al fine di aggiornare, chiarire e semplificare le disposizioni vigenti per le visite ispettive sui traghetti ro-ro e sulle unità veloci da passeggeri mantenendo al contempo lo stesso livello di sicurezza e i principali meccanismi di attuazione.
4. Tra i punti principali della proposta della Commissione è opportuno menzionare:
- la limitazione del campo di applicazione della direttiva alle navi che assicurano servizi di traghetto ro-ro e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo in cui la bandiera battuta dalla nave è la stessa di quella dello Stato membro in questione;
 - l'eliminazione di un certo numero di definizioni e riferimenti ridondanti come "passeggero", "Stato ospite", "viaggio internazionale", "certificato di esenzione" e la cancellazione del riferimento alle inchieste sui sinistri marittimi, aspetto che è ora contemplato dalla direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
 - l'istituzione di un sistema di ispezioni basate sulla nave (piuttosto che sulla compagnia di navigazione) precedenti all'avviamento del servizio di linea;
 - la determinazione del fatto che le navi che rientrano nel campo di applicazione della direttiva devono essere ispezionate due volte all'anno ad una certa distanza tra un'ispezione e l'altra e che una di esse deve essere un'ispezione in servizio di linea durante una traversata regolare;
 - la determinazione del fatto che uno Stato membro può, se lo desidera, combinare l'ispezione con la visita a cura dello Stato di bandiera che dovrebbe essere effettuata su una nave con cadenza annuale;
 - la messa in conformità delle disposizioni relative ai rapporti di ispezione, ai fermi, ai ricorsi, ai costi, alla banca dati sulle ispezioni e alle sanzioni con quelle della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³;

² 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 linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

³ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

- l'allineamento della direttiva con le disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto concerne l'esercizio dei poteri della Commissione in relazione agli atti delegati;
- la modifica della direttiva 2009/16/CE per assicurare che il contenuto e la frequenza attuali delle ispezioni dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri vengano mantenuti.

LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO

5. Il 7 giugno 2016 la Commissione ha presentato oralmente, al Consiglio "Trasporti", il riesame della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri.
6. Dopo una prima presentazione della proposta da parte della Commissione al Gruppo "Trasporti marittimi" nel luglio 2016, nel settembre 2016 è iniziato l'esame della proposta.
7. Il Gruppo "Trasporti marittimi" ha convenuto una serie di modifiche alla proposta della Commissione, tra cui è opportuno menzionare:
 - l'ulteriore chiarimento del campo di applicazione, come pure la modifica della terminologia (sostituzione di "traghetti ro-ro" con "navi ro-ro da passeggeri") per allinearla con quella usata a livello internazionale;
 - la modifica delle definizioni di "tratto di mare" e "compagnia";
 - il chiarimento della finestra temporale relativa alle ispezioni annuali;
 - le modifiche alle disposizioni sugli atti delegati, compreso un limite di tempo per la delega di poteri alla Commissione;
 - la proroga a 36 mesi del termine per il recepimento e la possibilità che gli Stati membri che non dispongono di porti marittimi siano esentati dall'obbligo di recepire la direttiva.

8. L'11 novembre 2016 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha esaminato il progetto di orientamento generale, ha preso atto delle riserve rimanenti e delle dichiarazioni delle delegazioni e ha deciso di trasmettere il testo al Consiglio per adozione.
9. È opportuno rilevare che la proposta non era accompagnata da una valutazione d'impatto. Tuttavia la relazione REFIT della Commissione è stata presentata e discussa in sede di Gruppo "Trasporti marittimi" nell'ottobre 2015. Inoltre la proposta della Commissione era accompagnata da un piano di attuazione e da un riepilogo delle proposte di semplificazione⁴.

LAVORI NELL'AMBITO DEL PARLAMENTO EUROPEO

10. Il 27 giugno 2016 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatore Dominique Riquet (ALDE-Francia).

RIMANENTI RISERVE

11. La Danimarca e il Regno Unito mantengono riserve di esame parlamentare sulla proposta.
12. In questa fase della procedura la Commissione mantiene una riserva generale su tutte le modifiche alla sua proposta, in attesa della posizione del Parlamento europeo in prima lettura.
13. Inoltre, la Commissione ha formulato una riserva sul fatto che gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5% del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi contemplate dalla direttiva possano derogare all'obbligo di recepire la direttiva, in quanto ciò va oltre una deroga di recepimento basata su criteri geografici.

CONCLUSIONE

14. Si invita il Consiglio a esaminare il testo che figura nell'allegato della presente relazione, al fine di adottare un orientamento generale sul testo nella sessione del Consiglio del 1° dicembre 2016.

⁴ Doc. 9965/16 ADD 2 e 3.

2016/0172 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ GU C , , pag. .

considerando quanto segue:

- (1) La legislazione dell'Unione relativa un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri (UVP) adibite a servizi di linea risale al 1999. Occorre tener conto dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo da parte dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio² nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.
- (2) Dal controllo di qualità condotto nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT)³ è emerso che il quadro giuridico per la sicurezza delle navi passeggeri nell'Unione si è tradotto in un livello comune di sicurezza per le navi passeggeri dell'Unione. Esso ha anche rilevato che via via che la legislazione dell'Unione sulla sicurezza dei passeggeri si sviluppava nel tempo in risposta a diverse esigenze e situazioni, si è registrato un certo grado di sovrapposizioni e di doppioni che potrebbero e dovrebbero essere snelliti e semplificati per ridurre gli oneri amministrativi che gravano sui proprietari delle navi nonché per razionalizzare gli sforzi compiuti dalle amministrazioni marittime degli Stati membri.
- (3) La maggior parte degli Stati membri già usa ove possibile una combinazione di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza delle navi ro-ro da passeggeri con altri tipi di visite e ispezioni, segnatamente visite a cura dello Stato di bandiera e ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo. Per ridurre ulteriormente l'onere ispettivo e massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi, le imbarcazioni soggette alle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbero essere assoggettate alla direttiva 2009/16/CE e il campo di applicazione della presente direttiva dovrebbe limitarsi alle navi che assicurano servizi di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto in un paese terzo in cui la bandiera battuta dall'imbarcazione è la stessa dello Stato membro in questione.

² Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

³ COM(2015) 508 final.

- (4) La nozione di "Stato ospite" è stata introdotta dalla direttiva 1999/35/CE del Consiglio⁴ per agevolare la cooperazione con i paesi terzi prima dell'allargamento dell'Unione del 2004. Tale nozione non risulta più pertinente e dovrebbe quindi essere soppressa.
- (5) La direttiva 1999/35/CE prevedeva che lo Stato ospite effettuasse, una volta ogni 12 mesi, una visita specifica e una visita durante un servizio di linea. Sebbene l'obiettivo di questa disposizione fosse quello di assicurare che queste due ispezioni venissero effettuate ad un certo intervallo di distanza, il controllo di qualità REFIT ha dimostrato che ciò non avviene sempre. Per eliminare l'ambiguità di tale disposizione ed assicurare un livello comune di sicurezza andrebbe chiarito che le due ispezioni annuali devono svolgersi a intervalli regolari, approssimativamente con cadenza semestrale, a condizione che l'imbarcazione sia in servizio.
- (6) La direttiva 1999/35/CE faceva riferimento a "visite" piuttosto che a "ispezioni". Il termine è usato nelle convenzioni internazionali per indicare l'obbligo dello Stato di bandiera di monitorare la conformità delle navi alle norme internazionali e rilasciare o rinnovare, ove pertinente, certificati. Il regime ispettivo specifico che si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle UVP in servizio di linea non può essere però considerato una visita e i corrispondenti moduli per la registrazione dell'ispezione non sono e non possono essere considerati alla stregua di certificati di navigabilità. Pertanto il termine "visita" andrebbe sostituito dal termine "ispezione" quando si riferisce alle visite specifiche quali attualmente previste nella direttiva 1999/35/CE.

⁴ 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 linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

- (7) Per tener conto degli sviluppi intercorsi a livello internazionale e dell'esperienza maturata, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato alla Commissione con l'obiettivo di escludere modifiche agli strumenti internazionali dal campo di applicazione della presente direttiva, ove necessario, e di aggiornare i requisiti tecnici. È particolarmente importante che la Commissione conduca opportune consultazioni durante i suoi lavori preparatori, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni vengano portate avanti conformemente ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (8) La direttiva 2009/16/CE andrebbe modificata per assicurare che il contenuto e la frequenza delle ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri vengano mantenuti. Le disposizioni specifiche relative alle ispezioni e alle verifiche delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea suscettibili di controllo a cura dello Stato di approdo dovrebbero essere pertanto trasferite alla direttiva 2009/16/CE.
- (9) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro [sette anni dalla data indicata al secondo comma dell'articolo 17, paragrafo 1] e riferire nel merito al Parlamento europeo e al Consiglio. Gli Stati membri dovrebbero collaborare con la Commissione per raccogliere tutte le informazioni necessarie ai fini di questa valutazione.
- (9 bis) Il recepimento della presente direttiva costituirebbe un obbligo sproporzionato e inutile per uno Stato membro privo di porti marittimi sul suo territorio.
- (10) Per accrescere la chiarezza e la coerenza giuridica e considerato il numero di modifiche in questione è opportuno abrogare la direttiva 1999/35/CE e modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite
 - a) a servizi di linea tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo in cui la bandiera battuta dalla nave è la stessa di quella dello Stato membro in questione o
 - b) a viaggi nazionali in servizio di linea in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵.
- 1 bis. Non si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/16/CE.
2. Gli Stati membri possono applicare la presente direttiva alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea in viaggi nazionali in tratti di mare diversi da quelli menzionati al paragrafo 1, lettera b).

⁵ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag.1).

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- 1) "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali e ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri;
- 2) "unità veloce da passeggeri": una nave quale definita alla regola X della Convenzione SOLAS del 1974, nella versione aggiornata, che trasporti più di 12 passeggeri;
- 3) "Convenzione SOLAS del 1974": la convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1974 e i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;
- 4) "Codice per le unità veloci": il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza marittima MSC 36 (63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;
- 4 bis) "HSSC": gli orientamenti dell'IMO per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato d'ispezione e certificazione, nella versione aggiornata;
- 5) "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
 - a) in base a un orario pubblicato, oppure
 - b) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- 6) "tratto di mare": qualsiasi tratto di mare o rotta marittima, a seconda dei casi, figurante in un elenco stabilito conformemente all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE;

- 7) "certificati":
- a) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza della Convenzione SOLAS del 1974 o, rispettivamente, del codice per le unità veloci, unitamente ai pertinenti registri delle attrezzature allegati;
 - b) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi nazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente alla direttiva 2009/45/CE unitamente ai pertinenti registri delle attrezzature allegati;
- 8) "amministrazione dello Stato di bandiera": le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri;
- 9) "viaggio nazionale": un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;
- 11) "compagnia": l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM) o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della SOLAS, il proprietario della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloci da passeggeri dal proprietario delle stesse;
- 12) "ispettore": un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente dello Stato membro a svolgere le ispezioni di cui alla presente direttiva e che risponde a tale autorità competente e soddisfa i criteri minimi specificati nell'allegato XI della direttiva 2009/16/CE.

Articolo 3

Ispezioni preavviamento

1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nel campo di applicazione della presente direttiva gli Stati membri effettuano un'ispezione preavviamento consistente di:
 - a) verifica del rispetto delle disposizioni riportate nell'allegato I;
 - b) un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta a sincerarsi che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfino i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.
2. [...]
3. L'ispezione preavviamento è effettuata da un ispettore.
4. Su richiesta di uno Stato membro le compagnie forniscono prova dell'ottemperanza alle disposizioni dell'allegato I antecedentemente all'ispezione preavviamento ma comunque non prima di un mese dall'inizio della stessa.

Articolo 4

Eccezioni all'obbligo dell'ispezione preavviamento

- 1. In caso di ispezione preavviamento, uno Stato membro può dispensare da taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II pertinenti alle visite o ispezioni annuali dello Stato di bandiera effettuate nei sei mesi precedenti, nelle quali sono state rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo. Gli Stati membri trasferiscono le informazioni pertinenti nella banca dati sulle ispezioni conformemente all'articolo 10.
1. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri sono destinate ad essere adibite ad un altro servizio di linea, lo Stato membro tiene conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate su detta nave ro-ro da passeggeri o detta unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un precedente servizio di linea coperto dalla presente direttiva. A condizione che lo Stato membro sia soddisfatto di queste ispezioni e visite precedenti e che queste siano pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario praticare le ispezioni e le visite di cui all'articolo 3, paragrafo 1, prima che inizi l'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri nel nuovo servizio di linea.
2. Su richiesta di una compagnia gli Stati membri possono confermare anticipatamente il loro accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.
3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, si debba introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri di rimpiazzo per assicurare la continuità del servizio e il paragrafo 1 non sia applicabile, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che:
 - a) un'ispezione visiva e un controllo documentario non diano adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza e
 - b) lo Stato membro espleti l'ispezione preavviamento di cui all'articolo 3, paragrafo 1, entro un mese.

Articolo 5
Ispezioni regolari

1. Una volta ogni 12 mesi gli Stati membri eseguono:
 - a) un'ispezione conformemente all'allegato II e
 - b) un'ispezione durante un servizio di linea, non prima di quattro mesi ma non dopo otto mesi dall'ispezione di cui alla lettera a). Detta ispezione interessa le voci elencate nell'allegato III e un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II, conformemente al giudizio professionale dell'ispettore, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

Un'ispezione preavviamento conformemente all'articolo 3 è da considerarsi quale un'ispezione ai fini della lettera a).

2. L'ispezione di cui alla lettera a) può essere eseguita, a discrezione dello Stato membro, in concomitanza o unitamente alla visita annuale da parte dello Stato di bandiera per la quale sono rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo.
3. Gli Stati membri sottopongono le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione conformemente all'allegato II ogni volta che esse subiscano riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure qualora sia intervenuto un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe lo Stato membro, dopo aver preso in considerazione le ispezioni precedentemente effettuate sulla nave ro-ro da passeggeri o sull'unità veloce da passeggeri e purché le condizioni di sicurezza di esercizio della nave o dell'unità non siano compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare la nave o l'unità dall'ispezione richiesta dal presente paragrafo.

Articolo 6

Notifica e rapporto d'ispezione

1. Una volta completata ciascuna delle ispezioni eseguite ai sensi della presente direttiva l'ispettore redige un rapporto conformemente all'allegato IX della direttiva 2009/16/CE.
2. Le informazioni contenute nel rapporto sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10. Anche il comandante riceve copia del rapporto d'ispezione.

Articolo 7

Rettifica delle carenze, fermo e sospensione dell'ispezione

1. Gli Stati membri si accertano che vengano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente alla presente direttiva.
2. In caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza o la salute o costituiscono un rischio immediato per la vita, la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri, per l'equipaggio e i passeggeri, lo Stato membro assicura che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri sia sottoposta a fermo. Il comandante riceve copia del provvedimento di fermo.
3. Il provvedimento di fermo non è revocato fino a quando non sia stato eliminato il pericolo o fino a che lo Stato membro stabilisca che, a determinate condizioni, la nave può riprendere il mare o l'esercizio può essere ripreso senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o senza rischi per la nave ro-ro da passeggeri o per l'unità veloce da passeggeri o per le altre navi.
4. Qualora una carenza di cui al paragrafo 2 non possa essere prontamente corretta presso il porto in cui essa è stata confermata o rivelata, lo Stato membro può consentire di permettere alla nave di raggiungere un cantiere navale idoneo dove la carenza potrà essere prontamente corretta.

5. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sono manifestamente inferiori alle norme, lo Stato membro può sospendere l'ispezione di tale nave o unità finché la compagnia non abbia fatto quanto necessario per garantire che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un pericolo per la salute o la sicurezza o non ponga un rischio immediato per la vita dell'equipaggio o dei passeggeri e che ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni internazionali.
6. Se uno Stato membro sospende l'ispezione conformemente al paragrafo 5, la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri sono automaticamente sottoposte a fermo. Il provvedimento di fermo è revocato una volta che l'ispezione sia stata ripresa e efficacemente completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 9, paragrafo 2.
7. Al fine di alleggerire la congestione portuale, lo Stato membro può autorizzare che una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri sottoposte a fermo siano spostate verso un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione portuale non costituisce un elemento da prendere in considerazione nel decidere un provvedimento di fermo o di revoca di un fermo. Le autorità o gli enti portuali agevolano la sistemazione delle navi sottoposte a fermo.

Articolo 8

Diritto di ricorso

1. La compagnia ha il diritto di ricorrere contro il fermo intimato dallo Stato membro. Il ricorso non sospende il fermo a meno che la normativa nazionale non preveda misure provvisorie. Gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure in conformità della legislazione nazionale.
2. L'autorità dello Stato membro informa il comandante della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri sottoposte a fermo del diritto di ricorso e delle procedure applicabili. Se, in seguito a un ricorso, il provvedimento di fermo è revocato o modificato, gli Stati membri devono assicurare che la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 sia aggiornata di conseguenza senza indugio.

Articolo 9

Spese

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 3 e 5 confermino o rivelino carenze che giustificano il fermo, le spese complessive connesse alle ispezioni sono a carico della compagnia.
2. Il fermo non è revocato finché non sia provveduto al completo pagamento o non sia data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

Articolo 10

Banca dati sulle ispezioni

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni contenente tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito ai sensi della presente direttiva, sulla base della banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE.
2. Gli Stati membri provvedono a trasferire nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità alla presente direttiva, comprese quelle relative alle carenze e ai fermi, non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato. Per quanto concerne gli elementi oggetto di tali informazioni, si applicano, mutatis mutandis, le disposizioni dell'allegato XIII della direttiva 2009/16/CE.
3. Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.
4. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato rilevante inerente all'attuazione della presente direttiva sulla base dei dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri.

5. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni che sia pertinente per l'attuazione del sistema ispettivo previsto dalla presente direttiva e dalla direttiva 2009/16/CE.

Articolo 11

Sanzioni

Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per violazione delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 12

Procedure di modifica

1. Alla Commissione è conferito, conformemente all'articolo 13, il potere di adottare atti delegati che modificano gli allegati al fine di tener conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO, e di migliorare le specifiche tecniche alla luce dell'esperienza maturata.
2. In circostanze eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro o all'ambiente marino, o l'incompatibilità con il diritto marittimo dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13, modificando la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

Articolo 13
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal [GU: *inserire data di entrata in vigore della presente direttiva*]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

7. L'atto delegato che modifichi la presente direttiva al fine di non applicare alcuna modifica agli strumenti internazionali conformemente all'articolo 12, paragrafo 2, è adottato almeno tre mesi prima scadenza del periodo stabilito a livello internazionale per l'accettazione tacita della modifica in questione o della data prevista per l'entrata in vigore di detto emendamento. Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detto atto delegato gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.

Articolo 14

Modifiche della direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è modificata come segue:

- 1) all'articolo 2 sono inseriti i seguenti punti 25, 26 e 27:

- "25. "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali e ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri;
26. "unità veloce da passeggeri": una nave quale definita alla regola 1 del capitolo X della Convenzione SOLAS del 1974, come modificata, che trasporti più di 12 passeggeri;
27. "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
- i) in base a un orario pubblicato, oppure
 - ii) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.";

2) all'articolo 3, paragrafo 1, è aggiunto il seguente comma:

"La presente direttiva si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 14 bis.";

2 bis) all'articolo 13, la prima riga è sostituita dalla seguente:

"Gli Stati membri provvedono affinché le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 12 o dell'articolo 14 bis siano sottoposte a un'ispezione iniziale o a un'ispezione più dettagliata come segue:";

3) è inserito il seguente articolo 14 bis:

"Articolo 14 bis
Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e
delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea

1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea possono essere sottoposte a ispezioni in conformità dei tempi e degli altri requisiti stabiliti nell'allegato [YY].
2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri gli Stati membri tengono debito conto dei piani operativi e di manutenzione delle navi ro-ro da passeggeri o delle unità veloci da passeggeri.
3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'allegato [YY], tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro.
4. L'articolo 9, paragrafo 1, l'articolo 11, lettera a), e gli articoli 12 e 14 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.

5. L'autorità competente garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 11, lettera b), siano selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'allegato I, parte II, punto 3A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente paragrafo non incidono sull'intervallo di ispezione definito all'allegato [YY], paragrafo 2.
 6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri l'ispettore dell'autorità competente dello Stato di approdo può accettare di essere accompagnato, in qualità di osservatore, da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro. Nel caso in cui l'imbarcazione batta bandiera di uno Stato membro, lo Stato di approdo invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualità di osservatore.";
- 4) all'articolo 15 è soppresso il paragrafo 3;
 - 5) all'articolo 16 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
 - "1. Uno Stato membro rifiuta l'accesso ai propri porti e ancoraggi a tutte le navi che:
 - battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure
 - battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

Il primo comma non si applica nelle situazioni descritte all'articolo 21, paragrafo 6.

Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.";

6) [...]

6 bis) Alla direttiva 2009/16/CE è aggiunto il seguente allegato [YY]:

"Allegato [YY]

Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e
delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea

- 1.1. Prima che inizi l'esercizio di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in servizio di linea cui si applica la presente direttiva, gli Stati membri effettuano un'ispezione conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva [XXXX] per garantire che la nave o l'unità soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea.
- 1.2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un altro servizio di linea, lo Stato membro interessato tiene conto delle ispezioni precedentemente effettuate da uno Stato membro negli ultimi otto mesi su detta nave o unità ai fini dell'esercizio in un precedente servizio di linea coperto dalla presente direttiva, a condizione che in ogni caso lo Stato membro sia soddisfatto della pertinenza delle ispezioni precedenti per le nuove condizioni di esercizio e che durante dette ispezioni i necessari requisiti per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea siano stati rispettati; non è necessario effettuare le ispezioni di cui al punto 1.1 prima che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri cominci l'esercizio del nuovo servizio di linea.

- 1.3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, si debba introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri di rimpiazzo per assicurare la continuità del servizio e il punto 1.2. non sia applicabile, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che:
- a) un'ispezione visiva e un controllo documentario non diano adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza e
 - b) lo Stato membro espleti l'ispezione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva [XXXX] entro un mese.
2. Una volta all'anno, ma non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione precedente, gli Stati membri effettuano:
- a) un'ispezione, tenuto anche conto dei requisiti dell'allegato II della direttiva [XXXX] e del regolamento n. 428/2010 della Commissione, a seconda dei casi; e
 - b) un'ispezione durante un servizio di linea. Detta ispezione comprende le voci elencate nell'allegato III della direttiva [XXXX] e un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II della direttiva [XXXX], conformemente al giudizio professionale dell'ispettore, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.
3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri non è stata sottoposta a ispezione conformemente al punto 2, la nave o l'unità è considerata di priorità I.
4. Un'ispezione conformemente al punto 1.1. è da considerarsi quale un'ispezione ai fini del punto 2, lettera a) del presente allegato."

Articolo 15
Abrogazione

La direttiva 1999/35/CE è abrogata.

I riferimenti alla direttiva abrogata s'intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

Articolo 16
Riesame

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro [*inserire: sette anni dalla data citata all'articolo 17, paragrafo 1, secondo comma*].

Articolo 17
Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il [*inserire: 36 mesi dopo l'entrata in vigore*] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [*inserire: 36 mesi dopo l'entrata in vigore*].

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

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

2 bis. Gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi contemplate dalla presente direttiva non hanno l'obbligo di recepire la presente direttiva.

Gli Stati membri privi di porti marittimi comunicano alla Commissione, al più tardi alla data di recepimento della direttiva, il totale delle unità e il numero di navi che hanno fatto scalo nei loro porti durante il suddetto triennio e la informano delle eventuali variazioni intervenute nelle cifre summenzionate.

Articolo 18

Entrata in vigore

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

Articolo 19

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO 1
REQUISITI SPECIFICI PER LE NAVI IN SERVIZIO DI LINEA

(di cui agli articoli 3 e 5)

Va verificato che:

1. siano fornite al comandante adeguate informazioni circa la disponibilità di sistemi di assistenza alla navigazione da terra e di altre informazioni che possano essergli d'aiuto ai fini di una sicura conduzione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e che il comandante utilizzi tali sistemi di assistenza alla navigazione e di informazione realizzati dagli Stati membri;
2. siano applicate le pertinenti disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 della circolare 699 del MSC "Revised guidelines for passenger safety instructions" del 17 luglio 1995;
3. sia affissa in luogo visibile una tabella che indichi l'ordinamento del lavoro a bordo e contenga i seguenti elementi:
 - a) l'orario di servizio in navigazione e in porto e
 - b) l'orario di lavoro massimo consentito e le ore minime di riposo previsti per il personale di guardia;
4. non sia impedito al comandante di assumere qualsiasi decisione che egli reputi necessaria secondo il suo giudizio professionale ai fini della sicurezza della navigazione e delle operazioni, in particolare in caso di maltempo e di mare grosso;
5. il comandante tenga un registro delle attività di navigazione e degli incidenti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza della navigazione;

6. qualsiasi danno o deformazione permanente di porte o portelloni o del fasciame esterno che possa compromettere l'integrità della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce e qualsiasi difetto nei dispositivi di chiusura di tali porte siano immediatamente riportati all'amministrazione dello Stato di bandiera e a quella dello Stato di approdo e tempestivamente riparati in maniera giudicata soddisfacente dalle stesse;
7. sia messo a disposizione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri un piano di viaggio aggiornato. Nell'elaborazione del piano di viaggio si deve tener conto delle indicazioni contenute nella risoluzione A.893(21) del 25 novembre 1999 "Guidelines for voyage planning" dell'Assemblea dell'IMO;
8. siano comunicate alle persone anziane e disabili che si trovano a bordo informazioni generali sui servizi e sull'assistenza a loro disposizione e che tali informazioni siano messe a disposizione delle persone ipovedenti nella forma più adatta.

ALLEGATO 2
PROCEDURE PER LE ISPEZIONI

(di cui agli articoli 3 e 5)

1. Le ispezioni devono garantire l'adempimento degli obblighi di legge imposti da o per conto dello Stato di bandiera, in particolare per quanto riguarda costruzione, suddivisione e stabilità, macchinari e impianti elettrici, carica, stabilità, protezione contro gli incendi, numero massimo di passeggeri, dispositivi di salvataggio e trasporto di merci pericolose, radiocomunicazioni e navigazione. Le ispezioni includono a tal fine:
 - l'avviamento del generatore d'emergenza,
 - un'ispezione del sistema d'illuminazione d'emergenza,
 - un'ispezione della fonte di alimentazione d'emergenza di energia per gli impianti radio,
 - una prova dell'impianto di altoparlanti,
 - un'esercitazione antincendio che includa la dimostrazione della capacità di utilizzare gli equipaggiamenti da vigile del fuoco,
 - il funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due tubolature collegate all'unità principale in funzione,
 - la prova dei dispositivi di arresto di emergenza a distanza per l'alimentazione di combustibile alle caldaie e ai motori principali e ausiliari, nonché per i ventilatori,
 - la prova dei dispositivi di comando locale e a distanza della chiusura delle serrande tagliafuoco,
 - la prova degli impianti di rilevazione e di segnalazione degli incendi,
 - la prova della perfetta chiusura delle porte tagliafuoco,

- il funzionamento delle pompe di sentina,
- la chiusura delle porte stagne nelle paratie di compartimentazione mediante i dispositivi di comando locale e a distanza,
- un'esercitazione che dimostri la familiarità da parte dei membri dell'equipaggio con il piano di controllo delle avarie,
- la messa a mare di almeno un battello di emergenza e di un'imbarcazione di salvataggio, l'avvio e la verifica dei loro organi di propulsione e di governo e il recupero di tali mezzi di salvataggio inclusa la loro messa in posizione a bordo,
- il controllo che tutti i mezzi di salvataggio e i battelli di emergenza corrispondono all'inventario,
- la prova della macchina del timone, inclusa quella ausiliare, del traghetto o dell'unità veloce.

2. [...]

3. Le ispezioni vertono sul controllo della dimestichezza dei membri dell'equipaggio con le procedure di sicurezza e di emergenza, la manutenzione, le modalità di lavoro, la sicurezza dei passeggeri, il servizio di coperta, le operazioni di carico e le operazioni relative ai veicoli e dell'efficienza delle relative funzioni. Va accertato che i marittimi siano in grado di comprendere e, se necessario, di impartire ordini e istruzioni e di rispondere nella lingua comune di lavoro indicata dal giornale di bordo. Devono essere controllati i documenti attestanti che i membri dell'equipaggio hanno effettuato con esito positivo un apposito addestramento, in particolare per quanto riguarda:

- la gestione della folla,
- la dimestichezza con le procedure e gli equipaggiamenti,
- la formazione in materia di sicurezza per il personale demandato ad occuparsi della sicurezza dei passeggeri nei compartimenti loro riservati, in particolare delle persone anziane e disabili, in caso di emergenza, e

- la formazione alla gestione delle situazioni di crisi e del comportamento umano.

L'ispezione comprende la verifica che i turni di lavoro non siano tali da sovraccaricare il personale, in particolare quello addetto ai servizi di guardia.

4. I certificati attestanti le competenze dei membri dell'equipaggio imbarcati sulle navi che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva devono essere conformi alle disposizioni della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰.

¹⁰ Direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).

ALLEGATO 3

PROCEDURA PER EFFETTUARE LE ISPEZIONI DURANTE UN SERVIZIO DI LINEA

(di cui all'articolo 5)

1. *Informazioni relative ai passeggeri*

Verificare i mezzi utilizzati per assicurare che non sia superato il numero massimo di passeggeri che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri (nel prosieguo "navi") sono abilitate a trasportare. Verificare che il sistema di registrazione delle informazioni sui passeggeri ottemperi al disposto della direttiva 98/41/CE del Consiglio¹¹. Verificare il modo in cui le informazioni sul numero totale dei passeggeri sono trasmesse al comandante e, ove opportuno, il metodo per includere nel numero totale i passeggeri che effettuano una traversata di andata e ritorno senza scendere a terra.

2. *Informazioni relative alla caricazione e alla stabilità*

Verificare, se del caso, che siano installate e funzionanti scale di immersione affidabili; che siano adottate misure atte ad assicurare che la nave non sia sovraccarica e che il bordo libero di suddivisione non sia sommerso; che sia correttamente effettuata la valutazione della caricazione e della stabilità; che, ove prescritto, siano pesati i veicoli adibiti al trasporto merci e gli altri carichi e che i relativi dati siano trasmessi alla nave ai fini della valutazione della caricazione e della stabilità; che i piani di controllo in condizioni di avaria siano tenuti affissi e che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti di istruzioni sul controllo delle avarie.

¹¹ Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

3. *Sicurezza della nave ai fini della navigazione*

Verificare la procedura di controllo dell'adempimento di tutte le precauzioni necessarie per la sicurezza della nave prima della partenza, che deve includere l'obbligo di segnalare espressamente l'avvenuta chiusura di tutte le porte stagne a fasciame; verificare che tutte le porte sul ponte destinato al trasporto degli autoveicoli siano chiuse prima della partenza della nave oppure che restino aperte solo il tempo strettamente necessario per consentire la chiusura della celata prodiera; verificare i dispositivi di chiusura dei portelloni di prora, di poppa e laterali; verificare che siano installati indicatori luminosi e un sistema di videosorveglianza che consenta di controllare lo stato delle porte del ponte di comando. Qualunque difetto di funzionamento degli indicatori luminosi, in particolare degli interruttori delle porte, deve essere individuato e segnalato.

4. *Avvertenze di sicurezza*

Verificare che le usuali avvertenze di sicurezza e le istruzioni e indicazioni sulle procedure di emergenza siano comunicate nella forma e nella lingua, o nelle lingue, appropriate; che le usuali avvertenze di sicurezza siano comunicate all'inizio del viaggio e siano udibili in tutti i compartimenti riservati al pubblico, ivi compresi i ponti aperti ai quali i passeggeri hanno accesso.

5. *Annotazioni sul giornale di bordo*

Esaminare il giornale di bordo per accertare che sia annotata la chiusura dei portelli di prora e di poppa e delle altre porte stagne e resistenti alle intemperie, le prove delle porte stagne di compartimentazione, le prove delle macchine del timone, ecc. Controllare anche che siano annotati di dati relativi al pescaggio, al bordo libero e alla stabilità, nonché la lingua comune dell'equipaggio.

6. *Merci pericolose*

Verificare che ogni carico di merci pericolose o inquinanti sia trasportato in modo conforme alle leggi e ai regolamenti applicabili e, in particolare, che sia prevista la compilazione di una dichiarazione concernente le merci pericolose e inquinanti unitamente ad un manifesto o ad un piano di stivaggio che indichi la loro posizione a bordo; che sia consentito il carico di merci sulle navi passeggeri e che le merci pericolose o inquinanti siano debitamente contrassegnate, etichettate, stivate, fissate e segregate.

Verificare che gli autoveicoli che trasportano merci pericolose o inquinanti siano adeguatamente contrassegnati e fissati; che qualora siano trasportate merci pericolose, una copia del relativo piano di stivaggio sia disponibile a terra; che il comandante conosca gli obblighi di segnalazione previsti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹², le istruzioni sulle procedure di emergenza da seguire e sull'assistenza di pronto soccorso da prestare in caso di sinistro marittimo in cui siano coinvolte merci pericolose o sostanze inquinanti; che l'impianto di ventilazione dei ponti destinati al trasporto dei veicoli sia costantemente in funzione, che la ventilazione sia aumentata quando i motori dei veicoli sono accesi e che sia provvisto un dispositivo che segnali sul ponte di comando che l'impianto di ventilazione sul ponte degli autoveicoli è funzionante.

7. *Fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci*

Verificare il sistema con cui sono fissati gli autoveicoli (per esempio mediante stivaggio in blocchi o rizzaggio dei singoli veicoli); verificare che vi siano punti di attacco sufficienti a disposizione; le sistemazioni per il fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci in condizioni o in previsioni di maltempo; l'eventuale metodo di fissaggio degli autobus e dei motocicli. Accertare che la nave sia dotata di un manuale per il fissaggio del carico.

8. *Ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli*

Verificare che i locali di categoria speciale e i locali da carico ro-ro siano costantemente sorvegliati oppure controllati mediante un sistema di videosorveglianza in modo da rilevare eventuali spostamenti degli autoveicoli in caso di maltempo e l'ingresso non autorizzato di passeggeri. Verificare che le porte tagliafuoco e le entrate siano tenute chiuse e che siano esposti i segnali di divieto ai passeggeri di accedere ai ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli o rimanervi mentre la nave è in navigazione.

¹² Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag.10).

9. *Chiusura delle porte stagne*

Verificare che sia seguita la procedura di chiusura delle porte stagne di compartimentazione stabilita dalle istruzioni operative della nave; che siano regolarmente effettuate le prove prescritte; che il dispositivo di manovra delle porte stagne sul ponte di comando sia posizionato, per quanto possibile, sul comando "locale"; che le porte siano tenute chiuse in caso di visibilità limitata o di pericolo; che all'equipaggio siano impartite istruzioni sulla corretta manovra delle porte e che esso sia consapevole dei potenziali pericoli di una manovra errata.

10. *Ronde antincendio*

Verificare che sia mantenuto un servizio di ronda efficiente che consenta di rilevare tempestivamente ogni principio di incendio. Le ronde devono includere il controllo dei locali di categoria speciale in cui non siano installati impianti fissi di rilevazione e segnalazione degli incendi, tenendo conto del fatto che tali locali possono essere sorvegliati come indicato al punto 8.

11. *Comunicazioni in caso di emergenza*

Verificare che secondo il ruolo di appello vi sia un numero sufficiente di membri dell'equipaggio demandati ad assistere i passeggeri in caso di emergenza e che essi siano facilmente identificabili e in grado di comunicare con i passeggeri in una situazione d'emergenza, tenuto conto di uno o più dei seguenti fattori, secondo le circostanze:

- a) la lingua o le lingue più adatte in funzione delle nazionalità prevalenti dei passeggeri trasportati su una determinata rotta;
- b) la probabilità che la capacità di fornire istruzioni basilari in lingua inglese usando un vocabolario elementare possa servire per comunicare con i passeggeri che necessitano di assistenza a prescindere dall'esistenza di una lingua comune tra i membri dell'equipaggio e i passeggeri;
- c) l'eventuale necessità di comunicare in altri modi durante un'emergenza (ad esempio, mediante dimostrazione, segnali gestuali, o richiamando l'attenzione sui luoghi in cui sono dislocate le istruzioni, i punti di raccolta, i dispositivi di salvataggio o i percorsi di evacuazione quando la comunicazione verbale non è praticabile);

- d) il grado di completezza delle istruzioni di sicurezza previamente impartite ai passeggeri nella loro madrelingua;
- e) le lingue in cui le avvertenze di sicurezza possono essere comunicate durante un'emergenza o un'esercitazione per impartire direttive essenziali ai passeggeri e aiutare l'equipaggio nelle funzioni di assistenza ai passeggeri.

12. Lingua di lavoro comune tra i membri dell'equipaggio

Verificare che sia stabilita una lingua di lavoro che assicuri l'efficienza del comportamento dell'equipaggio nelle situazioni di emergenza e che tale lingua di lavoro sia annotata nel giornale di bordo della nave.

13. Dotazioni di sicurezza

Verificare che i mezzi di salvataggio e le dotazioni antincendio, incluse le porte tagliafuoco e gli altri impianti fissi di protezione contro gli incendi, immediatamente ispezionabili, siano mantenute in buono stato; che i piani per la difesa antincendio siano tenuti affissi o che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti contenenti istruzioni equivalenti; che i giubbotti di salvataggio siano stivati in maniera adeguata e che siano facilmente identificabili i posti in cui sono stivati quelli per bambini; che il carico di veicoli non ostacoli in funzionamento delle dotazioni antincendio, dei dispositivi di arresto di emergenza, delle valvole di scarico a mare, ecc. collocati sui ponti per gli autoveicoli.

14. Strumentazione nautica e installazioni radio

Verificare che siano funzionanti le strumentazioni nautiche e le installazioni radio, incluse le apparecchiature EPIRB (Emergency position-indicating radio beacons).

15. Illuminazione d'emergenza supplementare

Verificare che sia installato un impianto fisso di illuminazione d'emergenza supplementare nei casi previsti dalla legge e che le avarie di tale impianto siano registrate.

16. *Mezzi di sfuggita*

Verificare che i mezzi di sfuggita siano contrassegnati e illuminati attraverso un impianto alimentato sia dal generatore principale che da quello di emergenza, in conformità delle norme applicabili, che siano prese misure per mantenere sgombri dagli autoveicoli i percorsi ai mezzi di sfuggita situati sui ponti per gli autoveicoli; che le uscite, in particolare quelle dai negozi duty-free che siano state trovate ostruite da merci in eccesso, siano tenute sgombre.

17. [...]

18. *Pulizia dei locali macchine*

Verificare che sia mantenuta la pulizia nei locali macchine secondo le procedure di manutenzione.

19. *Eliminazione dei rifiuti*

Verificare se i sistemi di trattamento e di eliminazione dei rifiuti sono soddisfacenti.

20. *Manutenzione programmata*

Tutte le compagnie devono avere un sistema permanente di manutenzione con un piano di manutenzione specifico per ogni elemento connesso alla sicurezza, inclusi i portelloni di poppa e di prora e le aperture laterali, i relativi sistemi di chiusura, che comprenda anche la manutenzione dei locali macchine e delle dotazioni di sicurezza. I piani devono prevedere il controllo periodico di tutti gli elementi in modo da mantenere i livelli di sicurezza più elevati. Devono essere previste procedure per la registrazione delle avarie e della conferma dell'avvenuta riparazione delle stesse al fine di assicurare che il comandante e la persona designata a terra all'interno della struttura di gestione della compagnia siano a conoscenza delle avarie e ricevano notifica del fatto che queste sono state riparate entro un dato termine. Il controllo periodico del funzionamento dei sistemi di chiusura dei portelloni di prora esterni ed interni deve includere gli indicatori, i dispositivi di sorveglianza, tutti gli ombrinali nello spazio tra la celata prodiera e il portellone interno e, in particolare, i meccanismi di chiusura e i relativi sistemi idraulici.

21. *Controlli da effettuare in corso di viaggio*

Nel corso di un viaggio verificare che la nave non sia sovraffollata, che vi sia disponibilità di posti a sedere e che i passaggi, le scale e le uscite di emergenza non siano ingombrati da passeggeri privi di posto a sedere o da bagagli. Verificare che il ponte dei veicoli sia evacuato dai passeggeri prima della partenza della nave e che i passeggeri non possano più accedervi fino al momento immediatamente precedente all'attracco.
