

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

- **B** **DIRETTIVA 2001/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 4 dicembre 2001
recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico
delle navi portarinfuse
 (Testo rilevante ai fini del SEE)
 (GU L 13 del 16.1.2002, pag. 9)

Modificato da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|--------------------|--|--------------------|------|------------|
| | | n. | pag. | data |
| ► <u>M1</u> | Direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002 | L 324 | 53 | 29.11.2002 |
| ► <u>M2</u> | Regolamento (CE) n. 1137/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2008 | L 311 | 1 | 21.11.2008 |



**DIRETTIVA 2001/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

del 4 dicembre 2001

**recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle
operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse**

(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'arti-
colo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Tenuto conto dell'elevato numero di sinistri navali che coinvolgono portarinfuse e delle perdite in vite umane che ne derivano, è opportuno adottare nuove misure al fine di migliorare la sicurezza nei trasporti marittimi nell'ambito della politica comune dei trasporti.
- (2) Indagini sulle cause dei sinistri di navi portarinfuse rivelano che il carico e lo scarico di rinfuse solide, possono, se non effettuati correttamente, provocare danni attraverso sollecitazioni eccessive della struttura della nave o danni meccanici agli elementi strutturali nelle stive di carico. La sicurezza delle navi portarinfuse può essere migliorata adottando misure volte a ridurre il rischio di danni strutturali e di perdite dovuti ad operazioni di carico e di scarico improprie.
- (3) A livello internazionale, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato, in diverse risoluzioni della sua assemblea, una serie di raccomandazioni sulla sicurezza delle navi portarinfuse, relative all'interfaccia nave/porto in generale ed alle operazioni di carico e di scarico in particolare.
- (4) Nella risoluzione A.862(20) l'IMO ha adottato un codice di prassi sulla sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse («codice BLU») ed ha invitato i governi contraenti ad applicare queste regole il più rapidamente possibile e ad informare l'IMO in merito a tutti i casi di inadempimento delle stesse. Nella stessa risoluzione l'IMO ha inoltre esortato i governi contraenti sul cui territorio sono situati i terminali di carico/-scarico di rinfuse solide ad adottare leggi che garantiscano l'applicazione di una serie di principi essenziali necessari all'attuazione di detto codice.
- (5) Considerata la dimensione globale del commercio di rinfuse solide, l'incidenza delle relative operazioni di carico e scarico sulla sicurezza delle navi ha conseguenze transfrontaliere. È meglio definire a livello comunitario azioni atte a prevenire i naufragi imputabili a operazioni di carico e di scarico improprie fissando requisiti e procedure armonizzate al fine di attuare le raccoman-

⁽¹⁾ GU C 311 E del 31.10.2000, pag. 240 e
GU C 180 E del 26.6.2001, pag. 273.

⁽²⁾ GU C 14 del 16.1.2001, pag. 37.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 13 febbraio 2001 (GU C 276 dell'1.10.2001, pag. 38), posizione comune del Consiglio del 27 giugno 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Parlamento europeo del 25 ottobre 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

▼B

dazioni IMO previste nella risoluzione dell'assemblea A.862(20) e al codice BLU.

- (6) In considerazione del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato, una direttiva costituisce lo strumento giuridico appropriato in quanto stabilisce un quadro di riferimento per l'applicazione obbligatoria ed uniforme, da parte degli Stati membri, dei requisiti e delle procedure per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse, lasciando nel contempo agli Stati membri liberi di scegliere le modalità di attuazione più consona al loro ordinamento interno. Secondo il principio di proporzionalità, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento dei suoi obiettivi.
- (7) La sicurezza delle navi portarinfuse e dei loro equipaggi può essere migliorata riducendo i rischi di operazioni di carico e di scarico improprie presso i terminali per rinfuse solide. Per realizzare tale obiettivo, è necessario definire procedure armonizzate di cooperazione e di comunicazione tra la nave ed il terminale, stabilendo criteri di idoneità applicabili a tali navi e terminali.
- (8) Al fine di migliorare la sicurezza delle navi portarinfuse senza provocare distorsioni della concorrenza, è opportuno applicare procedure e criteri di idoneità armonizzati applicabili a tutte le navi, a prescindere dalla bandiera, ed a tutti i terminali della Comunità presso i quali, in circostanze normali, tali navi fanno scalo per caricare o scaricare rinfuse solide.
- (9) È opportuno che le navi portarinfuse che fanno scalo presso i terminali per caricare o scaricare rinfuse solide siano idonee per tali operazioni. Allo stesso modo, i terminali dovrebbero essere idonei alla ricezione e al carico e allo scarico delle navi portarinfuse e, a tal fine, sono stati definiti criteri di idoneità nel codice BLU.
- (10) Per migliorare la cooperazione e la comunicazione con il comandante della nave in merito alle operazioni di carico/scarico di rinfuse solide, i terminali dovrebbero designare un rappresentante del terminale responsabile per tali operazioni nel terminale e mettere a disposizione del comandante della nave manuali informativi sui requisiti applicabili presso il terminale ed il porto. A tal fine vi sono disposizioni nel codice BLU.
- (11) Se i terminali sviluppassero, implementassero e mantenessero un sistema di gestione della qualità essi garantirebbero che le procedure di cooperazione e di comunicazione e le operazioni di carico e di scarico siano programmate e realizzate nel rispetto di un quadro di riferimento armonizzato, riconosciuto a livello internazionale e suscettibile di audit. Ai fini di un suo riconoscimento sul piano internazionale, il sistema di gestione della qualità dovrebbe essere compatibile con la serie di norme ISO 9000 dell'Organizzazione internazionale di normalizzazione. Affinché i nuovi terminali dispongano del tempo necessario per ottenere la certificazione pertinente, è importante assicurare che sia concessa loro un'autorizzazione temporanea ad operare per un periodo di tempo limitato.
- (12) Affinché le operazioni di carico e di scarico vengano accuratamente preparate, concordate e realizzate in modo da non mettere a repentaglio la nave o l'equipaggio, è necessario definire le responsabilità del comandante e del rappresentante del terminale. Pertinenti disposizioni in tal senso si trovano nella convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS del 1974), nella risoluzione IMO A.862(20) e nel codice BLU. Allo stesso scopo, sulla base di tali strumenti internazionali si possono stabilire procedure per preparare, concordare e realizzare le operazioni di carico o di scarico.

▼B

- (13) Nell'interesse generale della Comunità di allontanare le navi non conformi alle norme dai suoi porti, il rappresentante del terminale dovrebbe notificare qualsiasi carenza rilevata a bordo di una nave portarinfuse che possa mettere a repentaglio la sicurezza delle operazioni di carico o di scarico.
- (14) È necessario che le autorità competenti degli Stati membri impediscano o interrompano il carico o lo scarico qualora vi siano chiare indicazioni che questi potrebbero mettere a repentaglio la nave o l'equipaggio. Le autorità dovrebbero anche intervenire nell'interesse della sicurezza in caso di disaccordo tra il comandante della nave ed il rappresentante del terminale sull'applicazione di tali procedure. L'azione delle autorità competenti concernente la sicurezza dovrebbe essere indipendente dagli interessi commerciali connessi ai terminali.
- (15) È necessario definire procedure per notificare i danni alle navi verificatisi durante il carico o lo scarico agli organi interessati, tra cui le società di classifica, e per ripararli, se necessario. Qualora tali danni possano compromettere la sicurezza o la navigabilità della nave, la decisione in merito alla necessità e all'urgenza delle riparazioni compete alle autorità di controllo dello Stato di approdo, sentita l'amministrazione dello Stato di bandiera. Data la competenza tecnica necessaria per tale decisione, le autorità dovrebbero poter invitare un organismo riconosciuto ad ispezionare il danno e fornire loro un parere sulla necessità di riparazioni.
- (16) Il controllo dell'applicazione della presente direttiva dovrebbe essere migliorato mediante un monitoraggio efficace e procedure di verifica negli Stati membri. I risultati di questo monitoraggio forniranno utili indicazioni dell'efficacia dei requisiti e delle procedure armonizzate stabilite dalla presente direttiva.
- (17) Nella risoluzione dell'assemblea dell'IMO A.797(19), del 23 novembre 1995, relativa alla sicurezza delle navi che trasportano carichi solidi alla rinfusa, si richiede che le autorità dello Stato di approdo confermino che i terminali di carico e di scarico di rinfuse solide rispettano i codici e le raccomandazioni dell'IMO in materia di cooperazione nave/banchina. La notifica all'IMO dell'adozione della presente direttiva costituisce un'adeguata risposta a tale richiesta e nel contempo un chiaro segnale alla comunità marittima internazionale dell'impegno della Comunità a sostenere le iniziative varate a livello internazionale per migliorare la sicurezza del carico e dello scarico delle navi portarinfuse.
- (18) Le misure necessarie per l'applicazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (19) È opportuno che talune disposizioni della presente direttiva possano essere modificate secondo detta procedura al fine di renderle conformi agli strumenti internazionali e comunitari adottati, modificati o posti in applicazione dopo l'entrata in vigore della presente direttiva e per attuare le procedure stabilite dalla presente direttiva, senza ampliarne l'ambito di applicazione.
- (20) La direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro ⁽²⁾, e le sue pertinenti direttive particolari si applicano al lavoro relativo al carico e allo scarico delle navi portarinfuse,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽²⁾ GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.



Articolo 1

Oggetto

Oggetto della presente direttiva è il miglioramento della sicurezza delle navi portarinfuse che fanno scalo nei terminali degli Stati membri per effettuare operazioni di carico o di scarico di rinfuse solide, riducendo i rischi di sollecitazioni eccessive o di danni materiali alla struttura della nave durante le suddette operazioni, mediante la definizione di quanto segue:

- 1) requisiti armonizzati di idoneità delle navi e dei terminali; e
- 2) procedure armonizzate di cooperazione e di comunicazione tra le navi e i terminali.

Articolo 2

Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica:

- 1) a tutte le navi portarinfuse, indipendentemente dalla bandiera, che fanno scalo presso un terminale per caricare o scaricare rinfuse solide; e
- 2) a tutti i terminali degli Stati membri visitati da navi portarinfuse rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

Fatte salve le disposizioni della regola VI/7 della convenzione SOLAS del 1974, la presente direttiva non si applica agli impianti utilizzati solo in circostanze eccezionali per il carico o lo scarico di rinfuse solide su o da navi portarinfuse, né qualora il carico o scarico venga effettuato esclusivamente con le attrezzature della nave portarinfuse.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, valgono le seguenti definizioni:

- 1) «convenzioni internazionali», le convenzioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 95/21/CE del Consiglio ⁽¹⁾, in vigore il 4 dicembre 2001;
- 2) «convenzione SOLAS del 1974», la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, nonché i relativi protocolli e modifiche, ►**M1** di volta in volta in vigore ◀;
- 3) «codice BLU», il codice di buone prassi per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse, quale figura nell'allegato della risoluzione A.862 (20) dell'assemblea IMO del 27 novembre 1997, nella versione vigente il 4 dicembre 2001;
- 4) «nave portarinfuse», la nave portarinfuse quale definita nella regola IX/1.6 della convenzione SOLAS del 1974, nell'interpretazione della risoluzione 6 della conferenza SOLAS del 1997, vale a dire:
 - una nave ad un ponte con casse laterali alte e a tramaggia negli spazi destinati al carico e adibita principalmente al trasporto di carichi solidi alla rinfusa, o

⁽¹⁾ Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo) (GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 1999/97/CE (GU L 331 del 23.12.1999, pag. 67).

▼B

- una nave mineraliera, ossia una nave marittima ad un ponte, con due paratie longitudinali ed un doppio fondo sotto tutta l'area di carico, adibita al trasporto di minerali nelle sole stive centrali, o
 - una nave mista quale definita alla regola II-2/3.27 della convenzione SOLAS del 1974;
- 5) «carico secco alla rinfusa» o «carico solido alla rinfusa», il carico solido alla rinfusa di cui alla regola XII/1.4 della convenzione SOLAS del 1974, ad eccezione delle granaglie;
 - 6) «granaglie», le granaglie definite alla regola VI/8.2 della convenzione SOLAS del 1974;
 - 7) «terminale», qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile attrezzata ed utilizzata per il carico o lo scarico di carichi solidi alla rinfusa su o da navi portarinfuse;
 - 8) «gestore del terminale», il proprietario di un terminale o qualsiasi altro organismo o persona a cui il proprietario ha trasferito la responsabilità delle operazioni di carico o di scarico di una determinata nave portarinfuse effettuate presso il terminale;
 - 9) «rappresentante del terminale», qualsiasi persona designata dal gestore del terminale che ha la responsabilità generale e l'autorità per sorvegliare i preparativi, lo svolgimento ed il completamento delle operazioni di carico o di scarico di una determinata nave portarinfuse effettuate presso il terminale;
 - 10) «comandante», la persona che ha il comando di una nave portarinfuse o un ufficiale di bordo designato dal comandante per le operazioni di carico o di scarico;
 - 11) «organismo riconosciuto», un organismo riconosciuto a norma dell'articolo 4 della direttiva 94/57/CE del Consiglio ⁽¹⁾;
 - 12) «amministrazione dello Stato di bandiera», le autorità competenti dello Stato del quale la nave portarinfuse è autorizzata a battere la bandiera;
 - 13) «autorità di controllo dello Stato di approdo», l'autorità competente di uno Stato membro autorizzata ad applicare le disposizioni in materia di controllo previste dalla direttiva 95/21/CE;
 - 14) «autorità competente», l'autorità pubblica nazionale, regionale o locale di uno Stato membro abilitata dalla legislazione nazionale ad attuare ed a fare osservare le disposizioni della presente direttiva;
 - 15) «informazioni sul carico», le informazioni richieste ai sensi della regola VI/2 della convenzione SOLAS del 1974;
 - 16) «piano di carico o di scarico», il piano di cui alla regola VI/7.3 della convenzione SOLAS del 1974, elaborato in base al modello che figura nell'allegato 2 del codice BLU;
 - 17) «lista di controllo di sicurezza nave/banchina», la «lista di controllo» di sicurezza nave/banchina di cui alla sezione 4 del codice BLU, elaborato in base al modello che figura nell'allegato 3 di tale codice;
 - 18) «dichiarazione della densità del carico solido alla rinfusa», le informazioni sulla densità del carico che devono essere fornite in applicazione della regola XII/10 della convenzione SOLAS del 1974.

⁽¹⁾ Direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20). Direttiva modificata dalla direttiva 97/58/CE della Commissione (GU L 274 del 7.10.1997, pag. 8).



Articolo 4

Requisiti relativi all'idoneità operativa delle navi portarinfuse

Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per garantire che i gestori dei terminali accertino l'idoneità operativa delle navi portarinfuse a caricare o scaricare rinfuse solide, comprovandone la conformità alle disposizioni dell'allegato I.

Articolo 5

Requisiti relativi all'idoneità dei terminali

Gli Stati membri si accertano che i gestori dei terminali garantiscano, per i terminali di cui si assumono la responsabilità ai sensi della presente direttiva, quanto segue:

- 1) che i terminali siano conformi alle disposizioni dell'allegato II;
- 2) siano designati uno o più rappresentanti;
- 3) che elaborino manuali informativi contenenti i requisiti del terminale e le esigenze delle autorità competenti, nonché le informazioni relative al porto e al terminale elencate nell'allegato 1, punto 1.2, del codice BLU e distribuiscano tali opuscoli ai comandanti delle navi portarinfuse che fanno scalo presso il terminale per caricare o scaricare rinfuse solide;
- 4) che elaborino, attuino e mantengano un sistema di gestione della qualità che sia certificato conformemente alle norme ISO 9001:2000 o a una norma equivalente che soddisfi almeno tutti gli aspetti della norma ISO 9001:2000 e sia oggetto di revisione conformemente alla norma ISO 10011:1991 o a una norma equivalente che soddisfi tutti gli aspetti della norma ISO 10011:1991. Gli Stati membri provvedono affinché le norme equivalenti soddisfino i requisiti della direttiva 98/34/CE ⁽¹⁾.

È previsto un periodo transitorio di tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva per istituire il sistema di gestione della qualità ed un ulteriore anno per ottenere la certificazione.

Articolo 6

Autorizzazione temporanea

In deroga ai requisiti di cui all'articolo 5, punto 4, un'autorizzazione temporanea ad operare, valida per un periodo non superiore a 12 mesi, può essere rilasciata dall'autorità competente per terminali di recente istituzione. Il terminale deve tuttavia dimostrare di avere il suo piano di implementazione di un sistema di gestione della qualità conformemente alla norma ISO 9001:2000 o a una norma equivalente, come indicato nell'articolo 5, punto 4.

Articolo 7

Compiti dei comandanti e dei rappresentanti dei terminali

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che siano rispettati ed applicati i seguenti principi relativi ai compiti dei comandanti e dei rappresentanti dei terminali:

- 1) Compiti del comandante:
 - a) il comandante è responsabile in qualsiasi momento della sicurezza delle operazioni di carico e di scarico della nave portarinfuse posta sotto il suo comando;

⁽¹⁾ Direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37). Direttiva modificata dalla direttiva 98/48/CE (GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18).

▼B

- b) il comandante comunica con sufficiente anticipo al terminale l'ora prevista di arrivo della nave presso il terminale in questione, nonché le informazioni di cui all'allegato III;
 - c) prima di procedere al carico di rinfuse solide, il comandante si accerta di aver ricevuto le informazioni riguardanti il carico previste dalla regola VI/2.2 della convenzione SOLAS del 1974 e, ove necessario, una dichiarazione relativa alla densità del carico. Tali informazioni sono riportate in un formulario di dichiarazione di carico secondo il modello previsto nell'allegato 5 del codice BLU;
 - d) prima dell'inizio e durante le operazioni di carico o di scarico, il comandante assolve gli obblighi di cui all'allegato IV.
- 2) Compiti del rappresentante del terminale:
- a) una volta ricevuta la prima notifica dell'ora di arrivo prevista della nave, il rappresentante del terminale comunica al comandante le informazioni di cui all'allegato V;
 - b) il rappresentante del terminale si accerta che al comandante siano state comunicate quanto prima possibile le informazioni contenute nel formulario di dichiarazione del carico;
 - c) il rappresentante del terminale comunica senza indugio al comandante e all'autorità di controllo dello Stato di approdo le carenze che ha rilevato a bordo di una nave portarinfuse e che potrebbero mettere a repentaglio la sicurezza delle operazioni di carico o di scarico di carichi solidi alla rinfusa;
 - d) prima dell'inizio e durante le operazioni di carico o di scarico, il rappresentante del terminale assolve gli obblighi di cui all'allegato VI.

*Articolo 8***Procedure di cooperazione tra le navi portarinfuse ed i terminali**

Gli Stati membri verificano l'applicazione delle seguenti procedure nelle operazioni di carico o di scarico di rinfuse solide.

1. Prima di caricare o scaricare rinfuse solide, il comandante concorda con il rappresentante del terminale un piano di carico o di scarico conforme alle disposizioni della regola VI/7.3 della convenzione SOLAS del 1974. Il piano di carico o di scarico è redatto come previsto nell'allegato 2 del codice BLU e reca il numero IMO della nave portarinfuse di cui trattasi. Il comandante ed il rappresentante del terminale confermano il loro accordo firmando il piano.

Qualsiasi modifica dello stesso, che secondo una delle parti possa compromettere la sicurezza della nave o dell'equipaggio, è preparata, accettata e concordata dalle due parti sotto forma di nuovo piano.

Il piano di carico o di scarico concordato e ogni sua successiva revisione sono conservati a bordo della nave e presso il terminale per un periodo di sei mesi ai fini di ogni necessaria verifica da parte dell'autorità competente.

2. Prima dell'inizio delle operazioni di carico o di scarico, il comandante e il rappresentante del terminale compilano e firmano la «lista di controllo» di sicurezza nave/banchina nel rispetto delle indicazioni dell'allegato 4 del codice BLU.
3. Deve essere stabilita e mantenuta in ogni momento un'efficace comunicazione tra la nave ed il terminale, onde rispondere alle richieste di informazione sulle operazioni di carico o di scarico e garantire una rapida reazione qualora il comandante o il rappresentante del terminale ordini la sospensione di dette operazioni.

▼B

4. Il comandante e il rappresentante del terminale dirigono le operazioni di carico o di scarico nel rispetto del piano concordato. Il rappresentante del terminale è responsabile del carico o dello scarico delle rinfuse solide per quanto riguarda l'ordine di riempimento delle stive, la quantità e la velocità di carico o di scarico prevista nel piano. Egli si attiene a quanto previsto dal piano di carico o di scarico concordato, salvo previa consultazione del comandante ed accordo scritto con quest'ultimo.
5. Al termine delle operazioni di carico o di scarico, il comandante ed il rappresentante del terminale convengono per iscritto che tali operazioni si sono svolte conformemente al piano, compresi eventuali cambiamenti rispetto allo stesso. In caso di scarico, l'accordo comprende anche un documento che attesti che le stive di carico sono state svuotate e pulite conformemente alle richieste del comandante e che riporti qualsiasi eventuale danno subito dalla nave, nonché, se del caso, le riparazioni effettuate.

*Articolo 9***Ruolo delle autorità competenti**

1. Fatti salvi i diritti e gli obblighi del comandante di cui alla regola VI/7.7 della convenzione SOLAS del 1974, gli Stati membri provvedono affinché le loro autorità competenti abbiano il diritto di impedire o di interrompere le operazioni di carico o di scarico di carichi solidi alla rinfusa qualora venga loro chiaramente indicato che queste possano mettere a repentaglio la sicurezza della nave o dell'equipaggio.
2. Nel caso in cui l'autorità competente venga informata di un disaccordo tra il comandante e il rappresentante del terminale in merito all'applicazione delle procedure di cui all'articolo 8, essa interviene, ove necessario, nell'interesse della sicurezza e/o dell'ambiente marino.

*Articolo 10***Riparazione dei danni verificatisi durante le operazioni di carico o di scarico**

1. Eventuali danni alle strutture o all'equipaggiamento della nave verificatisi durante le operazioni di carico o di scarico sono segnalati dal rappresentante del terminale al comandante e, se necessario, riparati.
2. Qualora il danno possa compromettere la capacità strutturale o la tenuta stagna dello scafo, ovvero dei principali sistemi di comando della nave, l'amministrazione dello Stato di bandiera, o un organismo da questa riconosciuto che agisca per suo conto, e l'autorità di controllo dello Stato di approdo ne sono informate dal rappresentante del terminale e/o dal comandante. La decisione se sia necessaria una riparazione immediata o se questa possa essere rinviata è adottata dall'autorità di controllo dello Stato di approdo tenendo conto dell'eventuale parere dell'amministrazione dello Stato di bandiera o dell'organismo da questa riconosciuto che agisce per suo conto e del parere del comandante. Qualora si ritenga necessario procedere ad una riparazione immediata, tale riparazione deve essere effettuata con soddisfazione del comandante e dell'autorità competente prima che la nave lasci il porto.
3. Ai fini della decisione di cui al paragrafo 2, l'autorità di controllo dello Stato di approdo può far ricorso ad un organismo riconosciuto perché effettui un'ispezione del danno e si pronunci in merito alla necessità di una riparazione immediata o alla possibilità di un suo rinvio.
4. Il presente articolo si applica fatta salva la direttiva 95/21/CE.

▼B*Articolo 11***Verifica e relazioni**

1. Gli Stati membri accertano regolarmente l'osservanza dell'articolo 5, paragrafo 1, dell'articolo 7, paragrafo 2 e dell'articolo 8 da parte dei terminali. Tale procedura di verifica comprende anche ispezioni non programmate durante le operazioni di carico o di scarico.

Inoltre, gli Stati membri verificano che i terminali soddisfino i requisiti dell'articolo 5, paragrafo 4, alla fine del periodo in esso previsto e per i terminali di recente istituzione alla fine del periodo di cui all'articolo 6.

2. Gli Stati membri presentano ogni tre anni alla Commissione una relazione sui risultati delle attività di verifica. Tale relazione contiene anche una valutazione dell'efficacia delle procedure armonizzate di cooperazione e di comunicazione tra le navi portarinfuse ed i terminali previste dalla presente direttiva. La relazione è presentata entro il 30 aprile dell'anno che segue il triennio cui si riferisce.

*Articolo 12***Valutazione**

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione sul funzionamento del sistema previsto dalla presente direttiva, in base alle relazioni degli Stati membri di cui all'articolo 11, paragrafo 2. Detta relazione valuta inoltre se sia necessario che gli Stati membri continuino a fornire le relazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

*Articolo 13***Notifica all'IMO**

La presidenza del Consiglio, che agisce a nome degli Stati membri, e la Commissione congiuntamente informano l'IMO dell'adozione della presente direttiva, facendo riferimento al punto 1.7 dell'allegato della risoluzione IMO A.797(19).

▼M2*Articolo 14***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

▼B*Articolo 15***Procedura di modifica****▼M2**

1. Le definizioni di cui ai punti da 1 a 6 e da 15 a 18, dell'articolo 3, i riferimenti alle convenzioni ed ai codici internazionali, nonché alle risoluzioni ed alle circolari dell'IMO, alle norme ISO ed agli atti comunitari e loro allegati possono essere modificati al fine di renderli conformi agli strumenti internazionali e comunitari adottati, modificati

⁽¹⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

▼ M2

o entrati in vigore dopo l'adozione della presente direttiva, lasciandone immutato l'ambito di applicazione. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

2. La Commissione può modificare l'articolo 8 e gli allegati per dare attuazione alle procedure stabilite dalla presente direttiva e può modificare o abrogare l'obbligo di presentare relazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 2, e all'articolo 12, purché tali disposizioni non amplino l'ambito di applicazione della presente direttiva. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

▼ M1

3. Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 3 possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

▼ B*Articolo 16***Sanzioni**

Gli Stati membri istituiscono un regime sanzionatorio per la violazione delle disposizioni nazionali adottate in base alla presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni così previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

*Articolo 17***Attuazione e applicazione**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 5 agosto 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Gli Stati membri applicano dette disposizioni dal 1° marzo 2004.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 18***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 19***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

*ALLEGATO I***REQUISITI DI IDONEITÀ OPERATIVA DELLE NAVI PORTARINFUSE
PER IL CARICO E LO SCARICO DI RINFUSE SOLIDE***(cfr. articolo 4)*

Le navi portarinfuse che fanno scalo presso i terminali degli Stati membri per caricarvi o scaricarvi rinfuse solide devono essere ispezionate al fine di verificare la conformità alle seguenti prescrizioni:

- 1) Le navi devono disporre di stive di carico e di boccaporti di dimensioni sufficienti e di configurazione tale da consentire il carico, lo stivaggio, il livellamento e lo scarico di rinfuse solide in condizioni soddisfacenti.
- 2) I numeri di identificazione dei portelli delle stive di carico devono essere quelli menzionati nel piano di carico/scarico. La posizione, le dimensioni ed i colori di tali numeri devono essere chiaramente visibili ed identificabili da parte dell'operatore dei macchinari di movimentazione del terminale.
- 3) I portelli delle stive di carico, i sistemi di manovra dei boccaporti ed i dispositivi di sicurezza devono essere in buono stato di funzionamento ed essere utilizzati esclusivamente per gli scopi previsti.
- 4) Gli indicatori di sbandamento di cui è eventualmente dotata la nave devono essere verificati prima delle operazioni di carico/scarico e risultare funzionanti.
- 5) Qualora sia necessaria la presenza a bordo di un misuratore di carico omologato, tale strumento deve essere certificato ed in grado di calcolare le sollecitazioni durante le operazioni di carico/scarico.
- 6) I motori principali e ausiliari devono essere in un buono stato di funzionamento.
- 7) Le attrezzature di coperta necessarie per le operazioni di attracco e di ormeggio devono funzionare ed essere in buone condizioni.

*ALLEGATO II***REQUISITI DI IDONEITÀ DEI TERMINALI PER IL CARICO E LO SCARICO DI RINFUSE SOLIDE***(cfr. articolo 5, punto 1)*

1. I terminali autorizzano esclusivamente le operazioni di carico/scarico di rinfuse solide delle navi portarinfuse in grado di approdare lungo le strutture di carico/scarico del terminale in condizioni di sicurezza, tenendo conto del fondale al posto di ormeggio, delle dimensioni massime della nave, delle attrezzature di banchina, dei parabordi, della sicurezza di accesso e delle possibili ostruzioni alle operazioni di carico/scarico.
2. Le attrezzature di movimentazione del carico dei terminali devono essere debitamente certificate e mantenute in buono stato di funzionamento conformemente alle regole ed alle norme applicabili, nonché utilizzate solo da personale qualificato e, se necessario, in possesso dei necessari attestati.
3. Il personale del terminale deve essere addestrato a tutti gli aspetti della sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle portarinfuse, in funzione delle responsabilità di ciascuno. Il programma di formazione deve familiarizzare il personale con i rischi generalmente legati alle operazioni di movimentazione di rinfuse solide e con gli effetti negativi che operazioni improprie potrebbero comportare per la sicurezza della nave.
4. Il personale dei terminali addetto alle operazioni di carico o di scarico è provvisto e fa uso di attrezzature di protezione individuali e usufruisce di periodi di riposo adeguati onde evitare incidenti dovuti alla fatica.

*ALLEGATO III***INFORMAZIONI CHE IL COMANDANTE DEVE COMUNICARE AL TERMINALE**

[cfr. articolo 7, punto 1, lettera b)]

1. L'ora di arrivo prevista della nave al largo del porto, non appena possibile. Tale comunicazione deve essere aggiornata quando necessario.
2. Al momento della prima comunicazione dell'ora di arrivo prevista:
 - a) nome, indicativo di chiamata, numero IMO, Stato di bandiera, porto di immatricolazione;
 - b) piano di carico/scarico che indichi la quantità di carico, lo stivaggio attraverso i boccaporti, l'ordine di carico o di scarico, nonché la quantità di carico per ogni versamento di rinfusa o la quantità di ogni fase di scarico;
 - c) pescaggio all'arrivo e pescaggio previsto alla partenza;
 - d) tempo necessario per imbarcare o sbarcare la zavorra;
 - e) lunghezza fuori tutto della nave, larghezza e lunghezza dell'area di carico misurata dal portello anteriore del primo boccaporto prodiero al portello posteriore dell'ultimo boccaporto poppiero nei quali o dai quali le rinfuse devono essere caricate o scaricate;
 - f) distanza tra la linea di galleggiamento ed il primo boccaporto da caricare o scaricare e distanza tra la murata della nave e l'apertura del boccaporto;
 - g) posizione della scala dei barcarizzi;
 - h) tirante d'aria;
 - i) particolari e capacità degli eventuali sistemi di movimentazione del carico;
 - j) numero e tipo di gomene di ormeggio;
 - k) esigenze particolari riguardanti, ad esempio, il livellamento o la misura costante del tenore di acqua del carico;
 - l) informazioni in merito a qualsiasi riparazione necessaria che potrebbe ritardare l'ormeggio o l'inizio delle operazioni di carico/scarico, ovvero ritardare la partenza della nave al termine di tali operazioni;
 - m) qualsiasi altra informazione relativa alla nave richiesta dal terminale.



ALLEGATO IV

OBBLIGHI DEL COMANDANTE PRIMA E DURANTE LE OPERAZIONI DI CARICO O DI SCARICO

[*cf. articolo 7, punto 1, lettera d)*]

Prima e durante le operazioni di carico o di scarico, il comandante provvede affinché:

- 1) le operazioni di carico/scarico delle rinfuse solide e le operazioni di imbarco o di sbarco d'acqua di zavorra si svolgono sotto il controllo dell'ufficiale di bordo competente;
- 2) la disposizione del carico e dell'acqua di zavorra sia verificata durante tutte le operazioni di carico o di scarico al fine di garantire che le strutture della nave non siano sottoposte ad eccessive sollecitazioni;
- 3) la nave sia mantenuta in posizione verticale o, qualora per motivi operativi sia necessario uno sbandamento, questo sia il più limitato possibile;
- 4) la nave rimanga ormeggiata in modo sicuro, tenendo in debito conto le condizioni atmosferiche locali e le previsioni meteorologiche;
- 5) un numero sufficiente di ufficiali e di membri dell'equipaggio rimanga a bordo per assistere alle operazioni di ormeggio o per qualsiasi altra situazione normale o di emergenza, tenendo conto della necessità che l'equipaggio disponga di periodi di riposo sufficienti onde evitare la fatica;
- 6) il rappresentante del terminale sia informato delle esigenze di livellamento del carico, le quali devono essere conformi alle procedure previste nel codice IMO di prassi sicure per carichi solidi alla rinfusa;
- 7) il rappresentante del terminale sia informato delle esigenze della nave in materia di armonizzazione tra le procedure di imbarco/sbarco della zavorra e di carico/scarico delle rinfuse solide, nonché di eventuali variazioni rispetto al piano di imbarco/sbarco della zavorra o di qualsiasi altro aspetto che possa incidere sul carico o lo scarico;
- 8) la quantità dell'acqua di zavorra scaricata sia conforme a quanto stabilito nel piano di carico e non provochino l'allagamento della banchina o delle navi adiacenti. Qualora non sia pratico per la nave sbarcare tutta l'acqua di zavorra prima della fase di livellamento del processo di carico, il comandante concorda con il rappresentante del terminale quando le operazioni di carico possono essere sospese e la durata di tali sospensioni;
- 9) vi sia accordo con il rappresentante del terminale in merito alle misure da adottare in caso di pioggia o di altro cambiamento delle condizioni atmosferiche, quando la natura del carico potrebbe rappresentare un rischio in tale cambiamento;
- 10) non siano effettuate lavorazioni a caldo, a bordo o in prossimità della nave quando questa è all'ormeggio, salvo autorizzazione del rappresentante del terminale e compatibilmente con le prescrizioni dell'autorità competente;
- 11) sia mantenuta una stretta sorveglianza delle operazioni e della nave stessa durante le ultime fasi di carico o di scarico;
- 12) il rappresentante del terminale sia immediatamente avvertito qualora le operazioni di carico o di scarico abbiano provocato o possano provocare un danno o una situazione di pericolo;
- 13) il rappresentante del terminale sia avvertito prima di procedere alla regolazione dell'assetto finale della nave per consentire l'evacuazione del convogliatore;
- 14) lo scarico a babordo corrisponda perfettamente allo scarico a tribordo della stessa stiva onde evitare torsioni della struttura della nave;
- 15) al momento di zavorrare una o più stive si tenga conto della possibilità di fuoriuscita di vapori infiammabili dalle stive e siano prese le necessarie precauzioni prima di autorizzare lavorazioni a caldo accanto o sopra tali stive.



ALLEGATO V

INFORMAZIONI CHE IL TERMINALE DEVE COMUNICARE AL
COMANDANTE

[cfr. articolo 7, punto 2, lettera a)]

1. La designazione dell'ormeggio dove avverranno le operazioni di carico o di scarico ed i tempi previsti per l'approdo ed il completamento di tali operazioni ⁽¹⁾.
2. Caratteristiche delle attrezzature di movimentazione del carico, compresa la quantità di carico o di scarico del terminale ed il numero di canali di carico o di scarico da utilizzare, nonché il tempo previsto per completare un'operazione di versamento del carico o, in caso di scarico, il tempo previsto per ogni fase di scarico.
3. Caratteristiche del posto di ormeggio o della banchina di cui deve essere a conoscenza il comandante e in particolare la posizione di ostacoli fissi e mobili, dei parabordi, delle bitte di ormeggio e l'esistenza di particolari disposizioni in materia di ormeggio.
4. Fondale minimo lungo il molo e nei canali di ingresso e di uscita del porto ⁽¹⁾.
5. Densità dell'acqua al posto di ormeggio.
6. Distanza massima tra il galleggiamento e la parte superiore dei battenti o delle mastre dei boccaporti, a seconda del valore pertinente per le operazioni di carico o di scarico, ed il tirante d'aria massimo.
7. Disposizioni relative alle passerelle e all'accesso.
8. Fianco della nave che sarà accostato al posto di ormeggio.
9. Velocità massima autorizzata per l'avvicinamento alla banchina e disponibilità, tipo e potenza di traino dei rimorchiatori.
10. Sequenza di carico delle diverse partite di merci ed altre restrizioni qualora non sia possibile per la nave caricare le merci in qualsiasi ordine o in qualsiasi stiva.
11. Qualsiasi caratteristica del carico che potrebbe rappresentare un rischio in caso di collocazione a contatto con altri carichi o residui di carico a bordo.
12. Informazione preventiva sulle operazioni di carico o di scarico previste o sulle variazioni rispetto al piano di carico/scarico.
13. Se il terminale possiede attrezzature di movimentazione del carico fisse o quali siano i loro limiti di movimento.
14. Gomene di ormeggio necessarie.
15. Segnalazione di modalità di ormeggio inusuali.
16. Eventuali limitazioni al carico o allo scarico della zavorra.
17. Pescaggio massimo alla partenza autorizzato dall'autorità competente.
18. Qualsiasi altra informazione relativa al terminale richiesta dal comandante.

⁽¹⁾ Le informazioni relative all'ora prevista di approdo e di partenza e al fondale al posto di approdo dovranno essere progressivamente aggiornate e comunicate al comandante man mano che vengono successivamente notificate le ore previste di arrivo. Le indicazioni relative al fondale minimo nei canali di ingresso e di uscita sono fornite dal terminale o, a seconda dei casi, dalle autorità competenti.



ALLEGATO VI

OBBLIGHI DEL RAPPRESENTANTE DEL TERMINALE PRIMA E DOPO LE OPERAZIONI DI CARICO O DI SCARICO

[cfr. articolo 7, punto 2, lettera d)]

Prima dell'inizio e durante le operazioni di carico o di scarico, il rappresentante del terminale:

- 1) comunica al comandante il nome dei membri del personale del terminale o dell'agente dello spedizioniere che saranno responsabili delle operazioni di carico o di scarico con i quali il comandante sarà in contatto;
- 2) prende tutte le precauzioni necessarie onde evitare danni alla nave dovuti alle attrezzature di movimentazione del carico e comunica al comandante eventuali danni verificatisi;
- 3) provvede affinché la nave sia mantenuta in posizione verticale o, qualora per motivi operativi sia necessario uno sbandamento, questo sia il più limitato possibile;
- 4) garantisce che lo scarico a babordo corrisponda perfettamente allo scarico a tribordo della stessa stiva onde evitare torsioni della nave;
- 5) per i carichi ad alta densità o quando le benne sostengono carichi individuali molto voluminosi, comunica al comandante che la struttura della nave potrebbe subire forti sollecitazioni localizzate fino a quando il cielo della cisterna non sarà stato completamente ricoperto dal carico, soprattutto se questo può essere lasciato cadere da una certa altezza e se devono essere prese particolari precauzioni all'inizio dell'operazione di carico in ogni stiva;
- 6) provvede a concordare con il comandante tutte le fasi e tutti gli aspetti delle operazioni di carico o di scarico e ad informarlo di qualsiasi variazione rispetto alla quantità di carico concordata ed al peso caricato in ogni versamento di rinfuse solide;
- 7) registra il peso e la disposizione delle rinfuse solide caricate o scaricate e si accerta che il peso del carico nelle varie stive sia conforme a quanto previsto nel piano di carico/scarico;
- 8) garantisce che il carico sia livellato, durante le operazioni di carico e di scarico, conformemente alle richieste del comandante;
- 9) garantisce che le quantità di carico necessarie per ottenere il pescaggio e l'assetto di partenza consentano di evacuare tutto il carico e di svuotare i convogliatori del terminale una volta ultimate le operazioni di carico. A tal fine, il rappresentante del terminale comunica al comandante il tonnello nominale presente sul convogliatore del terminale ed eventualmente la necessità di procedere allo svuotamento del convogliatore al termine delle operazioni di carico;
- 10) in caso di operazione di scarico, avverte il comandante quando si prevede di aumentare o di diminuire il numero di corridoi di scarico utilizzati e lo informa quando considera che le operazioni di scarico di una stiva siano state completate;
- 11) vigila affinché non siano realizzati lavori a caldo a bordo o in prossimità della nave mentre questa è accostata al molo, salvo autorizzazione del comandante e compatibilmente con eventuali prescrizioni dell'autorità competente.