



**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 d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE
del Consiglio**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

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

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nella comunicazione del 24 febbraio 1993 per una politica comune della sicurezza marittima la Commissione ricorda, tra gli obiettivi da conseguire a livello comunitario, l'introduzione di un sistema di informazione obbligatorio grazie al quale gli Stati membri possano rapidamente accedere a tutte le informazioni importanti relative ai movimenti delle navi che trasportano prodotti pericolosi ed inquinanti, nonché sulla natura esatta di tali carichi.
- (2) La direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti ⁽⁵⁾, ha istituito un sistema per l'informazione delle autorità competenti sulle navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti, nonché sugli incidenti in mare. Tale direttiva prevede che la Commissione presenti nuove proposte per l'introduzione di un più completo sistema di notificazione nella Comunità e che tali proposte possano riguardare le navi in transito lungo le coste degli Stati membri.
- (3) La risoluzione del Consiglio dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari ⁽⁶⁾ riconosce che tra i principali obiettivi dell'azione comunitaria rientra l'adozione di un sistema di informazione più completo.

⁽¹⁾ GU C 120 E del 24.4.2001, pag. 67 e
GU C 362 E del 18.12.2001, pag. 255.

⁽²⁾ GU C 221 del 7.8.2001, pag. 54.

⁽³⁾ GU C 357 del 14.12.2001, pag. 1.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 giugno 2001 (GU C 53 E del 28.2.2002, pag. 304), posizione comune del Consiglio del 19 dicembre 2001 (GU C 58 E del 5.3.2002, pag. 14) e decisione del Parlamento europeo del 10 aprile 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 25 giugno 2002.

⁽⁵⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/74/CE della Commissione (GU L 276 del 13.10.1998, pag. 7).

⁽⁶⁾ GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

▼B

- (4) L'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione dovrebbe contribuire a prevenire gli incidenti e gli inquinamenti in mare, nonché a ridurre al minimo le loro conseguenze sull'ambiente marino e costiero, sull'economia e sulla salute delle popolazioni locali. L'efficienza del traffico marittimo e, in particolare, della gestione dello scalo delle navi nei porti, dipende dall'osservanza dell'obbligo per le navi di annunciare con sufficiente anticipo il loro arrivo nei porti.
- (5) Lungo le coste europee sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di notifica delle navi in conformità con le pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). È opportuno provvedere affinché le navi osservino gli obblighi di notifica prescritti da tali sistemi.
- (6) Sono stati inoltre istituiti servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS) e sistemi di organizzazione del traffico che svolgono un'importante funzione ai fini della prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento in talune zone marittime pericolose per la navigazione o nelle quali il traffico è particolarmente intenso. È necessario che le navi utilizzino i servizi di assistenza al traffico e osservino le norme applicabili ai sistemi di organizzazione del traffico approvati dall'IMO.
- (7) Nel settore degli equipaggiamenti di bordo sono stati realizzati progressi tecnologici fondamentali che consentono oggi l'identificazione automatica delle navi (sistemi AIS) e quindi un loro migliore monitoraggio, nonché la registrazione dei dati di viaggio (sistemi VDR o «scatole nere») che facilitano le indagini dopo gli incidenti. In considerazione della loro importanza ai fini della definizione di una politica di prevenzione degli incidenti in mare è opportuno rendere obbligatoria la presenza di queste apparecchiature a bordo delle navi che effettuano viaggi nazionali ed internazionali con scalo nei porti della Comunità. I dati forniti da un sistema VDR possono essere utilizzati sia dopo un incidente per indagare sulle sue cause sia a titolo preventivo per trarre insegnamenti da questo tipo di situazioni. Gli Stati membri dovrebbero promuovere l'impiego di tali dati per entrambi i fini.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero accertarsi che le stazioni costiere delle autorità competenti dispongano di personale sufficiente e debitamente qualificato, oltre alle attrezzature tecniche appropriate.
- (9) La conoscenza esatta delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo delle navi e di altre informazioni pertinenti dal punto di vista della sicurezza, come quelle relative a incidenti avvenuti in mare, è un fattore essenziale per poter preparare ed effettuare con la dovuta efficacia le operazioni di intervento in caso di inquinamento o di rischio di inquinamento in mare. Le navi dirette ai porti degli Stati membri o che ne escono devono notificare queste informazioni alle autorità competenti o alle autorità portuali di tali Stati membri.
- (10) Per semplificare e accelerare la trasmissione e l'utilizzazione di informazioni sul carico, che possono talora essere voluminose, è opportuno che tali informazioni vengano trasmesse, qualora ciò sia possibile, per via elettronica all'autorità competente o all'autorità portuale interessata. Per gli stessi motivi, gli scambi di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero aver luogo per via elettronica.

▼B

- (11) Se gli Stati membri si sono accertati che le compagnie interessate hanno istituito procedure interne atte a garantire che le informazioni prescritte dalla direttiva vengano inviate all'autorità competente senza alcun indugio, deve essere possibile esentare i servizi di linea fra due o più Stati, di cui almeno uno sia uno Stato membro, dall'obbligo di notificazione per ciascun viaggio.
- (12) Talune navi presentano, in ragione del loro comportamento o delle loro condizioni, rischi potenziali per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente. È opportuno che gli Stati membri riservino una particolare attenzione al monitoraggio di tali navi, che adottino i provvedimenti appropriati per evitare l'aggravamento dei rischi che tali navi pongono e che trasmettano agli altri Stati membri interessati le informazioni pertinenti di cui dispongono in merito a tali navi. Tali provvedimenti appropriati potrebbero essere misure previste nell'ambito delle attività di controllo dello Stato di approdo.
- (13) Gli Stati membri devono premunirsi contro i rischi per la sicurezza marittima, la sicurezza degli individui e dell'ambiente marino e costiero creati da incidenti o talune altre situazioni in mare o dalla presenza di perdite di inquinanti o di colli alla deriva. A tal fine i comandanti delle navi che si trovano nella zona di ricerca e di soccorso/zona economica esclusiva o zona equivalente degli Stati membri dovrebbero riferire alle autorità costiere i fatti eventualmente rilevati, fornendo ogni opportuna informazione. In base alla loro situazione specifica, gli Stati membri dovrebbero disporre di un margine di manovra nel determinare a quale delle suddette zone geografiche debba applicarsi l'obbligo di notifica.
- (14) In caso di incidente in mare, la piena e totale cooperazione delle parti implicate nel trasporto contribuisce in modo significativo all'efficacia degli interventi delle autorità competenti.
- (15) Quando sulla base di previsioni meteorologiche e sullo stato del mare diffuse da un servizio d'informazione meteorologica qualificato ritiene che le condizioni meteorologiche o del mare siano eccezionalmente sfavorevoli e creino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, l'autorità competente designata da uno Stato membro dovrebbe informarne il capitano di una nave che intende entrare o uscire dal porto e può adottare ogni altra misura appropriata. Fatto salvo il dovere di assistenza alle navi in difficoltà, dette misure possono comprendere eventualmente il divieto di entrare o uscire dal porto fino al ritorno alla normalità. In caso di rischio per la sicurezza o di rischio di inquinamento e tenuto conto della situazione specifica del porto in questione, l'autorità competente può raccomandare alle navi di non uscire dal porto. Il comandante, qualora decida di uscire dal porto, lo fa in ogni caso sotto la propria responsabilità e dovrebbe motivare la sua decisione.

▼B

- (16) La mancata disponibilità di luoghi di rifugio può avere gravi conseguenze in caso di incidente in mare. Gli Stati membri dovrebbero quindi elaborare piani per consentire, se la situazione lo richiede, di accogliere nelle migliori condizioni possibili le navi in difficoltà nei loro porti o in ogni altra zona protetta. Ove necessario e praticabile, tali piani dovrebbero comprendere la fornitura di mezzi e strutture adeguati in ordine all'assistenza, al salvataggio e all'intervento antinquinamento. I porti che accolgono una nave in difficoltà dovrebbero poter contare su un rapido rimborso e un indennizzo delle spese sostenute e dei danni eventuali che l'operazione comporta. La Commissione dovrebbe pertanto esaminare le possibilità di istituire un sistema adeguato di indennizzo per i porti comunitari che accolgono una nave in difficoltà e di esigere che le navi dirette verso un porto comunitario siano adeguatamente assicurate.
- (17) È necessario creare un quadro di cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione onde migliorare la realizzazione del sistema di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo, dando vita a canali di comunicazione adeguati tra le autorità competenti e i porti degli Stati membri. Inoltre, la copertura del sistema di identificazione e monitoraggio delle navi deve essere completata nelle zone marittime della Comunità nelle quali esso è ancora insufficiente. In aggiunta, nelle regioni marittime della Comunità dovranno essere creati centri di gestione delle informazioni con il compito di agevolare lo scambio o la comunicazione dei dati utili in relazione al monitoraggio del traffico e all'attuazione della presente direttiva. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero altresì cercare di cooperare con i paesi terzi per realizzare tali obiettivi.
- (18) L'applicazione della presente direttiva sarà tanto più efficace quanto più rigoroso sarà il controllo che gli Stati membri eserciteranno sulla sua osservanza. A tal fine gli Stati membri devono effettuare regolarmente ispezioni adeguate o adottare qualsiasi altra disposizione necessaria per assicurarsi che i canali di comunicazione istituiti in applicazione della presente direttiva funzionino in maniera soddisfacente. È opportuno che venga istituito un regime di sanzioni onde garantire che le parti interessate rispettino gli obblighi in materia di notifica e di presenza a bordo delle apparecchiature previste dalla direttiva.
- (19) Le misure necessarie per l'attuazione 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⁾.
- (20) Talune disposizioni della presente direttiva possono essere modificate secondo tale procedura allo scopo di tener conto dell'evoluzione degli strumenti comunitari e internazionali e dell'esperienza maturata nell'applicazione della direttiva stessa, purché tali modifiche non abbiano l'effetto di ampliare l'ambito d'applicazione della direttiva. Adeguate relazioni degli Stati membri sull'attuazione della direttiva costituiscono uno strumento utile affinché la Commissione possa valutare l'esperienza maturata al riguardo.

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

- (21) La presente direttiva rafforza, estende e modifica in modo significativo le disposizioni della direttiva 93/75/CEE. Di conseguenza, è opportuno abrogare la direttiva 93/75/CEE.
- (22) Dato che gli obiettivi dell'azione proposta, vale a dire una migliore sicurezza ed efficienza del traffico marittimo, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Secondo il principio di proporzionalità di cui al suddetto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di detti obiettivi,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1***Scopo**

Scopo della presente direttiva è istituire nella Comunità un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso d'incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e di soccorso, e di un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato dalle navi.

Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che i comandanti, gli esercenti o gli agenti delle navi, nonché gli spedizionieri/caricatori o proprietari delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo di dette navi, rispettino gli obblighi sanciti dalla presente direttiva.

*Articolo 2***Ambito di applicazione**

1. La presente direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, salvo diversamente specificato.

2. ►**M1** La presente direttiva non si applica, salvo disposizione contraria: ◀

a) alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie e alle altre navi appartenenti ad uno Stato membro o da questo esercitate e utilizzate per un servizio pubblico non commerciale;

b) alle navi da pesca, alle navi tradizionali e alle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri;

▼M1

c) ai bunker fino a 1 000 tonnellate di stazza lorda e alle scorte e alle attrezzature di bordo di tutte le navi.

▼B*Articolo 3***Definizioni**

Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) ►**MI** «strumenti internazionali pertinenti» i seguenti strumenti, nella loro versione aggiornata ◀:

- «MARPOL»: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978,
- «SOLAS»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e i relativi protocolli e modifiche,
- la convenzione internazionale del 1969 per la stazzatura delle navi,
- la convenzione internazionale del 1969 sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare l'inquinamento da idrocarburi, e il relativo protocollo del 1973 sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi,
- «SAR»: la convenzione internazionale del 1979 sulla ricerca ed il salvataggio marittimo,
- «Codice ISM»: il codice internazionale per la gestione della sicurezza,
- «Codice IMDG»: il Codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose,
- «Codice IBC»: il Codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi,
- «Codice IGC»: il Codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti,
- «Codice BC»: il Codice dell'IMO delle norme pratiche per la sicurezza del trasporto alla rinfusa di carichi solidi,
- «Codice INF»: il Codice dell'IMO relativo alle norme di sicurezza per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di scorie altamente radioattive in fusti a bordo di navi,
- «Risoluzione IMO A 851 (20)»: la risoluzione 851 (20) dell'Organizzazione marittima internazionale, avente per titolo «Principi generali dei sistemi di reportazione navale e prescrizioni per la reportazione navale, comprese le linee guida per la reportazione dei sinistri in cui sono coinvolte merci pericolose, sostanze nocive e/o sostanze inquinanti per l'ambiente marino»;

▼MI

- «risoluzione A.917(22) dell'IMO»: la risoluzione 917(22) dell'Organizzazione marittima internazionale recante «Linee guida per l'utilizzo a bordo del sistema AIS» quale modificata dalla risoluzione A.956(23) dell'IMO;

▼M1

- «risoluzione A.949(23) dell'IMO»: la risoluzione 949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale recante «Linee guida sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza»;
- «risoluzione A.950(23) dell'IMO»: la risoluzione 950(23) dell'Organizzazione marittima internazionale intitolata «Servizi di assistenza marittima (MAS)»;

«Linee guida dell'IMO sul giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo»: le linee guida allegate alla risoluzione LEG. 3(91) del comitato giuridico dell'IMO del 27 aprile 2006 come approvate dal Consiglio di amministrazione dell'OIL nella sua 296^a sessione del 12-16 giugno 2006;

▼B

- b) «esercente»: l'armatore, il proprietario o il gestore della nave;
- c) «agente»: la persona incaricata o autorizzata a rilasciare le informazioni in nome dell'esercente della nave;
- d) «spedizionario/caricatore»: la persona che ha stipulato con un vettore un contratto per il trasporto di merci via mare o la persona nel cui nome o per conto della quale è stipulato il contratto;
- e) «compagnia»: la compagnia ai sensi della regola 1, paragrafo 2 del capitolo IX della SOLAS;
- f) «nave»: qualsiasi nave o unità marittima;
- g) «merci pericolose»:
 - le merci classificate nel Codice IMDG,
 - le sostanze liquide pericolose di cui al capitolo 17 del Codice IBC,
 - i gas liquefatti di cui al capitolo 19 del Codice IGC,
 - le sostanze solide di cui all'appendice B del Codice BC.

Sono parimenti comprese le merci per il cui trasporto sono state prescritte condizioni preliminari conformemente al paragrafo 1.1.3 del Codice IBC o al paragrafo 1.1.6 del Codice IGC;
- h) «merci inquinanti»:
 - gli idrocarburi, secondo la definizione della MARPOL, allegato I,
 - le sostanze liquide nocive, secondo la definizione della MARPOL, allegato II,
 - le sostanze dannose, secondo la definizione della MARPOL, allegato III;
- i) «unità di carico»: un veicolo stradale adibito al trasporto di merci, un veicolo ferroviario adibito al trasporto di merci, un contenitore, un veicolo cisterna stradale, un veicolo cisterna ferroviario o una cisterna mobile;

▼B

- j) «indirizzo»: il nome e i canali di comunicazione che consentono di stabilire, in caso di necessità, un contatto con l'esercente, l'agente, l'autorità portuale, l'autorità competente o qualsiasi altra persona o organismo abilitato in possesso di informazioni dettagliate riguardanti il carico della nave;

▼M1

- k) «autorità competenti»: le autorità e gli organismi incaricati dagli Stati membri di svolgere le funzioni contemplate dalla presente direttiva;

▼B

- l) «autorità portuale»: l'autorità o l'organismo competente designato dagli Stati membri, per ciascun porto, a ricevere e a diffondere le informazioni comunicate a norma della presente direttiva;

- m) «luogo di rifugio»: il porto, la parte di un porto o qualsiasi altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o qualsiasi altra area riparata individuati da uno Stato membro per accogliere una nave in pericolo;

- n) «stazione costiera»: il servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS), l'impianto a terra incaricato di gestire un sistema di rapportazione obbligatorio approvato dall'IMO o l'organismo incaricato di coordinare le operazioni di ricerca e di salvataggio o di lotta contro l'inquinamento dell'ambiente marino, designati dagli Stati membri in applicazione della presente direttiva;

- o) «servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS)»: il servizio finalizzato a migliorare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo e a tutelare l'ambiente, in grado di interagire con il traffico e di rispondere alle condizioni di traffico che si verificano nell'area coperta dal VTS;

- p) «sistema di rotte navali»: qualsiasi sistema che organizza uno o più corsie di traffico o prevede misure di organizzazione del traffico al fine di ridurre il rischio di sinistri; esso comprende schemi di separazione del traffico, corsie di traffico a doppio senso, rotte raccomandate, zone da evitare, zone di traffico costiero, rotatorie, zone di prudenza e corsie di traffico in acque profonde;

- q) «nave tradizionale»: qualsiasi tipo di nave storica e relative ricostruzioni, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e l'arte marinara tradizionali e nel contempo identificabili come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinarie;

- r) «sinistro»: il sinistro quale definito nel Codice dell'IMO in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi;

▼M1

- s) «SafeSeaNet»: sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria;

▼ M1

- t) «servizio di linea»: una serie di traversate organizzate in modo da assicurare un collegamento fra gli stessi due o più porti, secondo un orario pubblicato o tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- u) «peschereccio»: qualsiasi nave attrezzata per lo sfruttamento commerciale delle risorse acquatiche vive;
- v) «nave che necessita di assistenza»: fatte salve le disposizioni della Convenzione SAR sul salvataggio delle persone, una nave che si trova in una situazione che potrebbe comportarne il naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione;
- w) «LRIT»: sistema di identificazione e tracciamento a grande distanza delle navi conformemente alla regola V/19-1 della Convenzione SOLAS.

▼ B

TITOLO I

RAPPORTAZIONE E MONITORAGGIO NAVALI

*Articolo 4***Notifica preventiva dell'ingresso nei porti degli Stati membri**

1. L'esercente, l'agente o il comandante della nave diretta verso un porto di uno Stato membro notifica all'autorità portuale le informazioni di cui all'allegato I, parte 1:

- a) con almeno ventiquattr'ore d'anticipo, oppure
- b) al più tardi al momento in cui la nave esce dal porto precedente, se la durata del viaggio è inferiore a ventiquattr'ore, oppure
- c) se il porto di scalo non è noto o se è cambiato durante il viaggio, non appena quest'informazione è disponibile.

2. Le navi che, in provenienza da un porto extracomunitario, sono dirette a un porto di uno Stato membro e che trasportano merci pericolose o inquinanti sono soggette all'obbligo di notifica di cui all'articolo 13.

*Articolo 5***Monitoraggio delle navi che entrano nelle aree coperte da sistemi obbligatori di reportazione navale**

1. Lo Stato membro interessato provvede al monitoraggio e adotta tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutte le navi che entrano nell'area coperta da un sistema obbligatorio di reportazione navale, adottato dall'IMO in base alla convenzione SOLAS, capitolo V, regola 11 e utilizzato da uno o più Stati, fra cui almeno uno Stato membro, conformemente alle linee guida e ai criteri emanati dall'IMO, diffondano le informazioni necessarie in osservanza di detto sistema, fatte salve le informazioni supplementari prescritte dallo Stato membro in conformità con la risoluzione IMO A.851(20).

▼B

2. Lo Stato membro che sottopone per adozione all'IMO un nuovo sistema obbligatorio di reportazione navale o una proposta di modifica di un sistema di reportazione esistente indica nella proposta almeno le informazioni enumerate nell'allegato I, parte 4.

*Articolo 6***Impiego dei sistemi di identificazione automatica**

1. Ogni nave che fa scalo in un porto di uno Stato membro dev'essere dotata, secondo il calendario indicato all'allegato II, parte I, di un AIS rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

2. Le navi dotate dell'AIS lo mantengono sempre in funzione, tranne nei casi in cui accordi, regole o norme internazionali prevedano la protezione delle informazioni sulla navigazione.

▼M1*Articolo 6 bis***Utilizzo di sistemi di identificazione automatica (AIS) da parte dei pescherecci**

Ogni peschereccio di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri che batta la bandiera di uno Stato membro e sia registrato nella Comunità oppure operi nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro oppure sbarchi le sue catture nel porto di uno Stato membro è dotato, secondo il calendario riportato nell'allegato II, parte I, punto 3, di un sistema di identificazione automatica (AIS) (classe A) conforme alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

I pescherecci muniti del sistema AIS lo mantengono sempre in funzione. In circostanze eccezionali, il sistema AIS può essere disattivato qualora il comandante lo ritenga necessario nell'interesse della sicurezza del suo peschereccio.

*Articolo 6 ter***Utilizzo di sistemi di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT)**

1. Le navi a cui si applica la regola V/19-1 della Convenzione SOLAS, gli standard operativi e i requisiti funzionali adottati dall'IMO devono rendere il sistema LRIT conforme a dette regole quando fanno scalo nel porto di uno Stato membro.

Gli Stati membri e la Commissione cooperano per determinare i requisiti necessari per l'installazione del sistema di trasmissione delle informazioni LRIT a bordo delle navi operanti nelle acque comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni fisse dell'AIS degli Stati membri e pongono all'IMO tutte le appropriate misure.

2. La Commissione coopera con gli Stati membri al fine di istituire un centro europeo di dati LRIT incaricato di elaborare le informazioni derivanti dall'identificazione e il tracciamento a lungo raggio.



Articolo 7

Impiego dei sistemi di rotte navali

1. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutte le navi che entrano nell'area coperta da un sistema di rotte navali obbligatorio, adottato dall'IMO in base alla convenzione SOLAS, capitolo V, regola 10 e utilizzato da uno o più Stati, fra cui almeno uno Stato membro, impieghino detto sistema conformemente alle linee guida e ai criteri pertinenti emanati dall'IMO.

2. Gli Stati membri che applicano, sotto la loro responsabilità, un sistema di rotte navali non adottato dall'IMO seguono, per quanto possibile, le linee guida e i criteri elaborati dall'IMO e diffondono tutte le informazioni per un impiego sicuro ed efficace dei sistemi di rotte navali adottati.

Articolo 8

Monitoraggio dell'adesione ai servizi di assistenza al traffico marittimo da parte delle navi

Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che:

- a) le navi che entrano nell'area in cui si applica un VTS utilizzato da uno o più Stati, fra cui almeno uno Stato membro, nelle loro acque territoriali e basato sulle linee guida elaborate dall'IMO partecipino alle regole di detto VTS e le rispettino;
- b) le navi battenti bandiera di uno Stato membro o quelle dirette verso un porto di uno Stato membro che entrano nell'area in cui si applica siffatto VTS, al di fuori delle acque territoriali di uno Stato membro e in base alle linee guida elaborate dall'IMO, rispettino le regole di detto VTS;
- c) le navi battenti bandiera di un paese terzo e non dirette verso un porto di uno Stato membro che entrano nell'area coperta da un VTS al di fuori delle acque territoriali di uno Stato membro si attengano, per quanto possibile, alle regole di detto VTS. Gli Stati membri dovrebbero riportare allo Stato di bandiera pertinente qualsiasi palese violazione grave di dette regole nell'area coperta da siffatto VTS.

Articolo 9

Infrastruttura per i sistemi di rapportazione navale, i sistemi di rotte navali e i servizi di assistenza al traffico marittimo

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie e appropriate per dotarsi progressivamente, in tempi compatibili con il calendario indicato all'allegato II, parte I, degli impianti e delle installazioni a terra appropriati per ricevere ed utilizzare le informazioni AIS, prevedendo la copertura necessaria per la trasmissione dei rapporti.

▼B

2. La creazione di tutti gli impianti e installazioni a terra necessari per attuare la presente direttiva deve essere completata entro il 2007. Gli Stati membri provvedono a che gli impianti appropriati per convogliare le informazioni e scambiarle tra i sistemi nazionali degli Stati membri siano in funzione entro un anno a decorrere da tale data.

3. Gli Stati membri provvedono a che le stazioni costiere incaricate di monitorare l'adesione ai servizi di assistenza al traffico marittimo e ai sistemi di rotte navali dispongano di personale sufficiente e adeguatamente qualificato, di appropriati strumenti di comunicazione e di monitoraggio delle navi e operino in conformità delle pertinenti linee guida dell'IMO.

*Articolo 10***Registratori dei dati di viaggio**

1. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che le navi che fanno scalo in un porto di uno Stato membro siano dotate di un registratore dei dati di viaggio (sistema VDR) secondo le disposizioni dell'allegato II, parte II. Le esenzioni eventualmente accordate ai traghetti roll-on/roll-off e alle unità veloci da passeggeri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea ⁽¹⁾, cessano il 5 agosto 2002.

2. I dati che sono stati rilevati con un sistema VDR sono messi a disposizione dello Stato membro interessato in caso di un'indagine effettuata a seguito di un sinistro avvenuto nelle acque sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Gli Stati membri provvedono a che nel corso dell'indagine detti dati siano utilizzati e debitamente analizzati. Gli Stati membri provvedono a che i risultati dell'indagine siano pubblicati al più presto possibile dopo la sua conclusione.

▼M2**▼B**

TITOLO II

NOTIFICA DELLE MERCI PERICOLOSE O INQUINANTI A BORDO DELLA NAVI (HAZMAT)**▼M1***Articolo 12***Obblighi di informazione concernenti il trasporto di merci pericolose**

1. Le merci pericolose o inquinanti possono essere consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, in un porto di uno Stato membro soltanto se al comandante o all' esercente è pervenuta una dichiarazione prima che le merci siano accettate a bordo, contenente le seguenti informazioni:

a) le informazioni di cui all'allegato I, punto 2;

⁽¹⁾ GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

▼ M3

b) per le sostanze di cui all'allegato I della convenzione MARPOL, la scheda dei dati di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, compresa, ove applicabile, la viscosità espressa in cSt a 50 °C e la densità a 15 °C, nonché gli altri dati che figurano sulla scheda dei dati di sicurezza conformemente alla risoluzione dell'IMO MSC.286(86);

▼ M1

c) i numeri di chiamata di emergenza dello spedizioniere o di ogni altra persona o organismo in possesso di informazioni sulle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti e sulle misure da adottare in caso di emergenza.

2. Le navi provenienti da un porto all'esterno della Comunità e che facciano scalo nel porto di uno Stato membro, che trasportino a bordo merci pericolose o inquinanti, sono in possesso di una dichiarazione dello spedizioniere contenente le informazioni di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e c).

3. È compito e responsabilità dello spedizioniere fornire al capitano o all'esercente tale dichiarazione e fare in modo che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello dichiarato conformemente al paragrafo 1.

▼ B*Articolo 13***Notifica delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo**

1. L'esercente, l'agente o il comandante di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, che trasporta merci pericolose o inquinanti e lascia un porto di uno Stato membro notifica, al più tardi al momento della partenza della nave, le informazioni di cui all'allegato I, parte 3, all'autorità competente designata da tale Stato membro.

2. L'esercente, l'agente o il comandante di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, che trasporta merci pericolose o inquinanti, proviene da un porto extracomunitario ed è diretta verso un porto di uno Stato membro o verso un luogo di ormeggio situato nelle acque territoriali di uno Stato membro, notifica le informazioni di cui all'allegato I, parte 3, all'autorità competente dello Stato membro in cui è situato il primo porto di destinazione o il luogo di ormeggio al più tardi al momento della partenza dal porto di caricamento oppure non appena è noto il porto di destinazione o il luogo di ormeggio, se questa informazione non è disponibile al momento della partenza.

3. Gli Stati membri possono istituire una procedura che autorizza l'esercente, l'agente o il comandante di una nave di cui ai paragrafi 1 e 2 a notificare le informazioni di cui all'allegato I, parte 3 all'autorità portuale del porto di partenza o di destinazione nella Comunità, a seconda dei casi.

La procedura istituita deve garantire che l'autorità competente, in caso di necessità, possa accedere alle informazioni di cui all'allegato I, parte 3, in ogni momento. A tal fine, l'autorità portuale pertinente conserva le informazioni di cui all'allegato I, parte 3 per un periodo sufficiente a consentire la loro utilizzazione in caso di incidente in mare. L'autorità portuale adotta i provvedimenti necessari per fornire immediatamente per via elettronica, 24 ore su 24, tali informazioni, a richiesta dell'autorità competente.

▼B

4. L'esercente, l'agente o il comandante della nave deve comunicare le informazioni relative al carico di cui all'allegato I, parte 3, all'autorità portuale o all'autorità competente.

Le informazioni devono essere trasmesse per via elettronica ogniqualvolta fattibile. Lo scambio di messaggi per via elettronica rispetta la sintassi e le procedure specificate nell'allegato III.

*Articolo 14***Scambio telematico di dati fra Stati membri**

Gli Stati membri cooperano per garantire l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all'allegato I.

I sistemi di comunicazione istituiti a norma del primo comma devono possedere le seguenti caratteristiche:

- a) lo scambio dei dati dev'essere effettuato per via elettronica e deve consentire la ricezione e il trattamento dei messaggi notificati ai sensi dell'articolo 13;
- b) il sistema deve consentire la trasmissione delle informazioni 24 ore su 24;

▼M1

- c) su richiesta, mediante SafeSeaNet e se necessario ai fini della sicurezza marittima o della protezione dell'ambiente marino, gli Stati membri sono in grado di trasmettere senza indugio informazioni sulla nave o sulle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, alle competenti autorità nazionali e locali di un altro Stato membro.

*Articolo 15***Esenzioni**

1. Gli Stati membri possono esonerare dall'osservanza degli obblighi di cui agli articoli 4 e 13 i servizi di linea effettuati tra porti situati sul loro territorio qualora siano state soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) la società esercente i servizi di linea di cui sopra redige e tiene aggiornata una lista delle navi interessate e la trasmette all'autorità competente interessata;
- b) per ogni viaggio effettuato, le informazioni previste all'allegato I, parte 1 o 3, a seconda dei casi, sono tenute a disposizione dell'autorità competente a domanda di questa. La società instaura un sistema interno atto a garantire, 24 ore su 24 su richiesta e senza ritardo, la trasmissione elettronica di tali informazioni all'autorità competente in conformità dell'articolo 4, paragrafo 1, o, se del caso, dell'articolo 13, paragrafo 4;
- c) ogni deviazione dall'orario previsto di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, pari o superiore a tre ore, è notificata al porto di arrivo o all'autorità competente in conformità dell'articolo 4 o, se del caso, dell'articolo 13;
- d) le esenzioni sono concesse unicamente a determinate navi per quanto riguarda un servizio specifico.

▼M1

Il servizio è considerato un servizio di linea soltanto se è previsto che sia effettuato per un minimo di un mese.

Le esenzioni dai requisiti di cui agli articoli 4 e 13 sono limitate ai viaggi di durata prevista fino a dodici ore.

2. Quando un servizio di linea internazionale è effettuato tra due o più Stati, di cui almeno uno sia uno Stato membro, ciascuno degli Stati membri interessati può chiedere agli altri Stati membri di concedere un'esenzione a tale servizio. Tutti gli Stati membri interessati, compresi gli Stati rivieraschi interessati, cooperano per concedere un'esenzione al servizio in questione secondo le modalità di cui al paragrafo 1.

3. Gli Stati membri verificano periodicamente che le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 siano soddisfatte. Qualora almeno una di queste condizioni non sia più soddisfatta, gli Stati membri revocano immediatamente il beneficio dell'esenzione alla società interessata.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle società e delle navi a cui è concessa un'esenzione in applicazione del presente articolo, unitamente a tutti gli aggiornamenti di tale elenco.

▼B

TITOLO III

MONITORAGGIO DELLE NAVI A RISCHIO ED INTERVENTO IN CASO DI INCIDENTI IN MARE*Articolo 16***Trasmissione delle informazioni relative a determinate navi**

1. Sono considerate navi che presentano un rischio potenziale per la navigazione ovvero una minaccia per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente le navi che possiedono le caratteristiche seguenti:

a) navi che, nel corso del viaggio:

- sono rimaste coinvolte in incidenti in mare ai sensi dell'articolo 17, oppure
- hanno violato gli obblighi di notificazione e di rapportazione imposti dalla presente direttiva, oppure
- hanno violato le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali e dei VTS posti sotto la responsabilità di uno Stato membro;

b) le navi nei cui confronti esistono prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della Marpol nelle acque poste sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

c) le navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti degli Stati membri o che sono state oggetto di un rapporto o di una notifica di uno Stato membro a norma dell'allegato I, parte 1, della direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 19 del 22.1.2002, pag. 17).

▼M1

- d) le navi che non hanno notificato o non hanno i certificati di assicurazione o di garanzia finanziaria ai sensi della normativa comunitaria e delle norme internazionali;
- e) le navi che secondo le segnalazioni dei piloti o delle autorità portuali presentano anomalie apparenti che possono compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.

▼B

2. Le stazioni costiere che detengono informazioni pertinenti sulle navi di cui al paragrafo 1 le comunicano alle stazioni costiere interessate degli altri Stati membri situati sulla rotta prevista della nave.

3. Gli Stati membri provvedono a che le informazioni comunicate loro a norma del paragrafo 2 siano trasmesse alle pertinenti autorità portuali e/o a qualsiasi altra autorità designata dallo Stato membro. In funzione delle risorse umane di cui dispongono, gli Stati membri effettuano, di loro iniziativa o su richiesta di un altro Stato membro, ispezioni o verifiche nei loro porti, fatti salvi gli obblighi inerenti al controllo da parte dello Stato di approdo. Essi informano tutti gli Stati membri interessati dei risultati delle iniziative che hanno assunto.

*Articolo 17***Rapportazione di incidenti in mare**

1. Fatto salvo il diritto internazionale e allo scopo di prevenire o attenuare ogni rischio significativo per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente, gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure appropriate affinché il comandante di una nave che naviga all'interno della loro zona di ricerca e soccorso/zona economica esclusiva o equivalente, rapporti immediatamente alla stazione costiera geograficamente competente:

- a) qualsiasi incidente che pregiudichi la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;
- b) qualsiasi incidente che comprometta la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione;
- c) qualsiasi situazione atta a provocare un inquinamento delle acque o del litorale dello Stato membro, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare;
- d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva.

▼B

2. Il messaggio di rapportazione trasmesso a norma del paragrafo 1 indica, come minimo, il nome della nave, la sua posizione, il porto di partenza, il porto di destinazione, l'indirizzo che consente di ottenere informazioni sulle merci pericolose e inquinanti trasportate a bordo, il numero di persone a bordo, i particolari dell'incidente e qualsiasi informazione pertinente contemplata dalla risoluzione 851 (20) dell'IMO.

*Articolo 18***Misure da adottare in presenza di condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse**

1. Quando le autorità competenti designate dagli Stati membri ritengono che, a causa di condizioni meteorologiche o marittime eccezionalmente avverse, sussista un grave rischio di inquinamento delle loro zone marittime o costiere, o delle zone marittime o costiere di altri Stati o sia in pericolo la vita umana:

- a) esse dovrebbero, ove possibile, fornire al capitano di una nave che si trova nella zona portuale interessata e intende entrare o uscire dal porto tutte le informazioni sulle condizioni marittime e meteorologiche e, ove opportuno e possibile, sui pericoli che queste possono comportare per la sua nave, il carico, l'equipaggio e i passeggeri;
- b) fatto salvo il dovere di assistenza alle navi in difficoltà e a norma dell'articolo 20, esse possono adottare tutte le altre misure idonee, compresi la raccomandazione o il divieto a una nave particolare o a navi in generale di entrare o uscire dal porto nella zona colpita, finché non si sia stabilito che non sussiste più rischio per la vita umana e/o l'ambiente;
- c) esse adottano misure idonee per limitare quanto più possibile o, se del caso, vietare il rifornimento di combustibile in mare nelle loro acque territoriali.

2. Il comandante informa la compagnia delle misure o raccomandazioni appropriate di cui al paragrafo 1. Queste lasciano tuttavia impregiudicata la decisione che il comandante deve prendere in base al suo giudizio professionale conformemente alla convenzione SOLAS. Il comandante comunica alle autorità competenti i motivi della sua decisione, qualora essa non sia conforme alle misure di cui al paragrafo 1.

3. Le misure o raccomandazioni appropriate di cui al paragrafo 1 si basano sulle previsioni meteorologiche e sullo stato del mare diffuse da un servizio d'informazione meteorologica qualificato riconosciuto dallo Stato membro.

▼M1*Articolo 18 bis***Misure in caso di rischi dovuti alla presenza di ghiaccio**

1. Le autorità competenti, qualora ritengano che, a causa dello stato dei ghiacci, sussista un grave rischio per l'incolumità della vita umana in mare o per la protezione delle loro zone marittime o costiere o di zone marittime o costiere di altri Stati:

- a) forniscono ai capitani delle navi che si trovano nelle loro zone di competenza, o che desiderano entrare o uscire da uno dei loro porti,

▼ M1

le informazioni appropriate sullo stato dei ghiacci, sulle rotte raccomandate e sui servizi rompighiaccio nella loro zona di competenza;

- b) possono chiedere, fatti salvi il dovere di assistenza alle navi che la necessitano e gli altri obblighi derivanti dalle norme internazionali pertinenti, che le navi che si trovano nelle zone interessate e che desiderano entrare o uscire da un porto o da un terminale o uscire da una zona di ancoraggio documentino la conformità ai requisiti di resistenza e di potenza commensurate alla situazione dei ghiacci nella zona interessata.

2. Le misure adottate in applicazione del paragrafo 1 si basano, per i dati relativi allo stato dei ghiacci, sulle previsioni relative alla situazione dei ghiacci e alle condizioni meteorologiche fornite da un servizio di informazione meteorologico qualificato, riconosciuto dallo Stato membro.

▼ B*Articolo 19***Misure relative agli incidenti in mare**

1. Quando si verificano incidenti in mare di cui all'articolo 17, gli Stati membri adottano, per quanto necessario, tutte le misure appropriate in conformità al diritto internazionale per garantire la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero.

L'allegato IV contiene un elenco non esaustivo delle misure che gli Stati membri possono adottare a norma del presente articolo.

2. L'esercente, il comandante della nave e il proprietario delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, devono collaborare pienamente, in conformità al diritto interno e internazionale, con le autorità nazionali competenti, a richiesta di queste, allo scopo di ridurre al minimo le conseguenze di un incidente in mare.

▼ M1

A tal fine essi trasmettono alle autorità nazionali competenti, su richiesta, le informazioni di cui all'articolo 12.

▼ B

3. Il comandante di una nave cui si applicano le disposizioni del Codice ISM informa la compagnia, con le modalità previste da detto codice, in merito ad ogni incidente in mare di cui all'articolo 17, paragrafo 1. Non appena sia stata informata dell'accaduto, la compagnia ha l'obbligo di contattare la stazione costiera competente e di mettersi a sua disposizione per ogni eventualità.

▼ M1

4. In conformità della loro legislazione nazionale, gli Stati membri prendono in considerazione le pertinenti disposizioni di cui alle Linee guida dell'IMO in materia di giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo, avvenuto nelle acque poste sotto la loro giurisdizione.

▼ **M1***Articolo 20***Autorità competente per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza**

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti che possiedono le necessarie competenze specialistiche e il potere, al momento dell'operazione, di adottare autonomamente decisioni indipendenti in ordine all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza.
2. L'autorità o le autorità di cui al paragrafo 1 adottano, se del caso e in particolare in caso di minaccia alla sicurezza marittima e alla protezione dell'ambiente, le misure elencate nella lista non esaustiva dell'allegato IV.
3. L'autorità o le autorità di cui al paragrafo 1 si incontrano regolarmente per scambiare competenze tecniche e migliorare le misure adottate ai sensi del presente articolo. Gli incontri possono aver luogo in ogni momento, sulla base di circostanze specifiche.

*Articolo 20 bis***Piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza**

1. Gli Stati membri stabiliscono piani per l'accoglienza delle navi ai fini di rispondere ai rischi creati dalle navi che necessitano di assistenza che si trovano nelle acque poste sotto la loro giurisdizione, compresi, se del caso, rischi alla vita umana e all'ambiente. L'autorità o le autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, partecipano all'ideazione e all'attuazione di tali piani.
2. I piani di cui al paragrafo 1 sono elaborati dopo aver consultato le parti interessate, conformemente alle risoluzioni dell'IMO A.949(23) e A.950(23), e includono almeno i seguenti elementi:
 - a) l'identità dell'autorità o delle autorità incaricate della ricezione e della gestione delle comunicazioni di allarme;
 - b) l'identità dell'autorità responsabile della valutazione della situazione e della decisione sull'accoglienza nel luogo di rifugio prescelto della nave che necessita di assistenza o sul diniego;
 - c) informazioni sul litorale degli Stati membri e su tutti gli elementi che facilitano una valutazione preventiva e una rapida decisione in merito al luogo di rifugio per la nave, inclusa una descrizione dei fattori ambientali, economici e sociali e delle condizioni naturali;
 - d) le procedure di valutazione relative all'accoglienza o al diniego di una nave che necessita di assistenza in un luogo di rifugio;
 - e) i mezzi e gli impianti adeguati per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento;
 - f) procedure per il coordinamento internazionale e l'assunzione di decisioni;
 - g) le procedure relative alle garanzie finanziarie e alla responsabilità applicabili alle navi accolte in un luogo di rifugio.
3. Gli Stati membri pubblicano il nome e il recapito dell'autorità o delle autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, e delle autorità designate per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme.

▼ M1

Gli Stati membri comunicano inoltre su richiesta agli Stati membri vicini le informazioni pertinenti relative ai piani.

Nell'applicazione delle procedure previste per i piani di accoglienza delle navi che necessitano di assistenza gli Stati membri provvedono affinché le informazioni pertinenti siano messe a disposizione dei soggetti coinvolti nelle operazioni.

Se richiesto dagli Stati membri, i destinatari delle informazioni di cui al secondo e al terzo comma hanno l'obbligo della riservatezza.

4. Gli Stati membri informano la Commissione entro il 30 novembre 2010 delle misure adottate in virtù del presente articolo.

*Articolo 20 ter***Decisione relativa all'accoglienza delle navi**

L'autorità o le autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, decidono in merito all'accoglienza di una nave in un luogo di rifugio sulla base di una valutazione preventiva della situazione effettuata secondo i piani di cui all'articolo 20 *bis*. L'autorità o le autorità garantiscono che le navi siano accolte in un luogo di rifugio se ritengono una tale accoglienza la migliore soluzione ai fini della protezione della vita umana e dell'ambiente.

*Articolo 20 quater***Sicurezza finanziaria e compensazioni**

1. La mancanza di un certificato di assicurazione ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi ⁽¹⁾, non esonera uno Stato membro dalla valutazione preliminare e dalla decisione di cui all'articolo 20 *ter*, e non costituisce di per sé motivo sufficiente perché uno Stato membro rifiuti di accogliere una nave in un luogo di rifugio.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, uno Stato membro che accolga una nave in pericolo in un luogo di rifugio può richiedere all' esercente, all' agente o al comandante della nave la presentazione di un certificato di assicurazione ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2009/20/CE sull'assicurazione dei proprietari di navi per i sinistri marittimi. La richiesta di tale certificato non può determinare un ritardo nell'accoglienza di una nave.

*Articolo 20 quinquies***Esame da parte della Commissione**

La Commissione esamina le misure di compensazione esistenti negli Stati membri per le perdite economiche subite da un porto o da un organismo come conseguenza di una decisione adottata a norma dell'articolo 20, paragrafo 1. Sulla base di tale esame, propone e valuta diverse opzioni a livello di politica generale. Entro il 31 dicembre 2011 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati di tale esame.

⁽¹⁾ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 128

▼B*Articolo 21***Informazione delle parti interessate**

1. Se necessario, la stazione costiera competente dello Stato membro interessato segnala via radio, nelle zone interessate, ogni incidente notificato ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, ed informa della presenza di ogni nave che comporti un rischio per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente.
2. Le autorità competenti che sono in possesso delle informazioni notificate ai sensi degli articoli 13 e 17 adottano i provvedimenti opportuni per fornire tali informazioni, in qualsiasi momento, su richiesta presentata dall'autorità competente di un altro Stato membro per motivi di sicurezza.
3. Lo Stato membro le cui autorità competenti siano state informate, a norma della presente direttiva o in altro modo, di fatti che comportano o aumentano il rischio di veder messe in pericolo talune zone marittime o costiere di un altro Stato membro adotta le misure appropriate per informarne al più presto ogni Stato membro interessato e consultarlo in merito alle iniziative da prendere. Se necessario, gli Stati membri cooperano per concordare le modalità di un intervento comune.

Ogni Stato membro adotta le disposizioni necessarie per utilizzare pienamente i rapporti che le navi hanno l'obbligo di trasmettergli a norma dell'articolo 17.

TITOLO IV

MISURE SUPPLEMENTARI*Articolo 22***Designazione e pubblicazione dell'elenco degli organismi competenti**

1. Ogni Stato membro designa le autorità competenti, le autorità portuali e le stazioni costiere alle quali devono essere indirizzate le notifiche previste dalla presente direttiva.
2. Ogni Stato membro provvede affinché il settore della navigazione marittima riceva un'informazione adeguata e regolarmente aggiornata, in particolare mediante pubblicazioni nautiche, sulle autorità e le stazioni designate a norma del paragrafo 1, ivi comprese, se necessario, le rispettive zone di competenza geografica e le procedure istituite per la notifica delle informazioni previste dalla presente direttiva.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle autorità e delle stazioni designate ai sensi del paragrafo 1 ed ogni suo successivo aggiornamento.

▼M1*Articolo 22 bis***Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet)**

1. Gli Stati membri istituiscono sistemi a livello nazionale o locale per la gestione delle informazioni marittime contemplate dalla presente direttiva.

▼ M1

2. I sistemi istituiti in applicazione del paragrafo 1 permettono l'utilizzazione operativa delle informazioni raccolte e soddisfano in particolare le condizioni di cui all'articolo 14.

3. Per garantire lo scambio effettivo dei dati di cui alla presente direttiva gli Stati membri provvedono affinché i sistemi a livello nazionale o locale istituiti per raccogliere, trattare e conservare le informazioni contemplate dalla presente direttiva possano essere interconnessi con SafeSeaNet. La Commissione garantisce l'operatività 24 ore su 24 di SafeSeaNet. La descrizione e i principi del SafeSeaNet sono riportati nell'allegato III.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, allorché operano ai sensi di accordi intracomunitari o nel quadro di progetti transfrontalieri, interregionali o transnazionali all'interno della Comunità, gli Stati membri provvedono affinché i sistemi o le reti di informazione rispettino le prescrizioni della presente direttiva e siano compatibili e connessi con SafeSeaNet.

▼ B*Articolo 23***Cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione**

Gli Stati membri e la Commissione cooperano per il conseguimento degli obiettivi seguenti:

- a) fare il miglior uso possibile delle informazioni notificate ai sensi della presente direttiva, anche allacciando collegamenti telematici adeguati tra le stazioni costiere e le autorità portuali per lo scambio dei dati relativi ai movimenti ed alle previsioni di arrivo delle navi nei porti nonché dei dati relativi al loro carico;
- b) sviluppare e rafforzare l'efficacia dei collegamenti telematici tra le stazioni costiere degli Stati membri ai fini di una migliore conoscenza del traffico marittimo, di un migliore monitoraggio delle navi in transito e di un'armonizzazione e, per quanto possibile, di una semplificazione dei rapporti prescritti alle navi durante la rotta;

▼ M1

- c) estendere la copertura del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e/o aggiornarlo allo scopo di migliorare l'identificazione e il monitoraggio delle navi, tenendo conto degli sviluppi nel settore delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire, all'occorrenza, sistemi obbligatori di notifica, servizi obbligatori di assistenza al traffico marittimo e adeguati sistemi di navigazione, allo scopo di presentarli all'IMO per approvazione. Essi cooperano anche, in seno agli organismi regionali o internazionali interessati, all'elaborazione di sistemi di identificazione e di controllo a lungo raggio;

▼ B

- d) stabilire, se del caso, piani concertati per l'accoglienza delle navi in pericolo;

▼ M1

- e) assicurare l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all'allegato I, sviluppare e aggiornare SafeSeaNet.

▼M1*Articolo 23 bis***Trattamento e gestione delle informazioni in materia di sicurezza marittima**

1. La Commissione assicura, se necessario, il trattamento, l'utilizzazione e la diffusione alle autorità designate dagli Stati membri delle informazioni raccolte ai sensi della presente direttiva.
2. Se necessario la Commissione contribuisce allo sviluppo e al funzionamento del sistema di raccolta e di diffusione dei dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare mediante il sistema «Equasis» o ogni altro sistema pubblico equivalente.

*Articolo 24***Riservatezza delle informazioni**

1. Gli Stati membri, in ottemperanza alla legislazione comunitaria o nazionale, adottano le misure necessarie per garantire la riservatezza delle informazioni inviate loro ai sensi della presente direttiva e utilizzano dette informazioni solo in conformità con la presente direttiva.
2. La Commissione indaga in merito a eventuali problemi relativi alla sicurezza delle reti e delle informazioni e propone le modifiche dell'allegato III che ritiene appropriate al fine di migliorare la sicurezza della rete.

▼B*Articolo 25***Controllo dell'attuazione della presente direttiva e sanzioni**

1. Gli Stati membri effettuano periodicamente ispezioni e attuano qualsiasi altra iniziativa necessaria per verificare il funzionamento dei sistemi telematici a terra istituiti ai fini della presente direttiva e, in particolare, la loro idoneità a soddisfare i requisiti per la ricezione e la trasmissione immediate, 24 ore su 24, delle informazioni notificate ai sensi degli articoli 13 e 15.
2. Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni per le violazioni delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per assicurare che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni così stabilite sono effettive, proporzionate e dissuasive.
3. Gli Stati membri informano senza indugio lo Stato di bandiera ed ogni altro Stato interessato delle misure adottate a norma degli articoli 16 e 19 e del paragrafo 2 del presente articolo nei confronti delle navi che non battono la loro bandiera.
4. Lo Stato membro che constata, in occasione di un incidente in mare di cui all'articolo 19, che la compagnia non è stata in grado di stabilire e di mantenere un collegamento con la nave o con le stazioni costiere interessate, ne informa lo Stato che ha rilasciato, o a nome del quale è stato rilasciato, il documento di conformità ISM e l'associato certificato di gestione della sicurezza.

▼B

Qualora la gravità dell'inadempienza dimostri l'esistenza di un grave vizio di conformità nel funzionamento del sistema di gestione della sicurezza di una compagnia stabilita in uno Stato membro, lo Stato membro che ha rilasciato il documento di conformità o il certificato di gestione della sicurezza alla nave adotta immediatamente le misure necessarie nei confronti della compagnia in questione, per revocarle il documento di conformità e l'associato certificato di gestione della sicurezza.

*Articolo 26***Valutazione**

1. Gli Stati membri devono riferire alla Commissione entro il 5 febbraio 2005 in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della presente direttiva e, in particolare, delle disposizioni previste agli articoli 9, 10, 18, 20, 22, 23 e 25. Gli Stati membri devono riferire alla Commissione entro il 31 dicembre 2009 in merito alla piena attuazione della presente direttiva.

2. In base alla relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro i sei mesi successivi in merito all'attuazione della presente direttiva. Nelle relazioni la Commissione verifica se e in quale misura le disposizioni della presente direttiva attuate dagli Stati membri contribuiscono a migliorare la sicurezza e l'efficacia dei trasporti marittimi e a prevenire l'inquinamento causato dalle navi.

3. La Commissione esamina l'esigenza e l'attuabilità di misure a livello comunitario volte ad agevolare il rimborso o l'indennizzo dei costi e dei danni per l'accoglienza di navi in difficoltà, compresi idonei requisiti in materia di assicurazione o di altra garanzia finanziaria.

Entro il 5 febbraio 2007 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai risultati di tale esame.

DISPOSIZIONI FINALI**▼M1***Articolo 27***Modifiche**

1. I rinvii agli strumenti della Comunità e dell'IMO nella presente direttiva, le definizioni contenute nell'articolo 3 e gli allegati possono essere modificati per essere allineati alle disposizioni della normativa comunitaria o del diritto internazionale adottati o modificati o che sono entrati in vigore, purché tali modifiche non estendano 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 28, paragrafo 2.

2. Gli allegati I, III e IV possono essere modificati alla luce dell'esperienza acquisita con la presente direttiva, purché tali modifiche non ne estendano l'ambito di applicazione.

▼ M1

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 2.

*Articolo 28***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal 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 29*

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 5 febbraio 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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 il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 30

La direttiva 93/75/CEE è abrogata con effetto a decorrere del 5 febbraio 2004.

Articolo 31

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

Articolo 32

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

⁽¹⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1

*ALLEGATO I***ELENCO DELLE INFORMAZIONI DA NOTIFICARE**

1. **Informazioni da notificare a norma dell'articolo 4 — Informazioni generali**
 - a) Identificazione della nave (nome, codice identificativo, numero di identificazione IMO o numero MMSI).
 - b) Porto di destinazione.
 - c) Orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità competente, e orario stimato di partenza da tale porto.
 - d) Numero totale di persone a bordo.
2. **Informazioni da notificare a norma dell'articolo 12 — Informazioni sul carico**
 - a) Denominazione tecnica esatta delle merci pericolose o inquinanti, numeri ONU, ove esistano, classi IMO di rischio in conformità dei codici IMDG, IBC e IGC e, se del caso, classe della nave per i carichi soggetti al codice INF secondo la definizione della regola VII/14.2, quantitativi delle merci in questione e, se queste sono trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione.
 - b) Indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico.
3. **Informazioni da notificare a norma dell'articolo 13**
 - A. **Informazioni generali**
 - a) Identificazione della nave (nome, codice identificativo, numero di identificazione IMO o numero MMSI).
 - b) Porto di destinazione.
 - c) Per la nave che lascia un porto di uno Stato membro: orario stimato di partenza dal porto di partenza o dalla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità competente, e orario stimato di arrivo nel porto di destinazione.
 - d) Per la nave proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto di uno Stato membro: orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità competente.
 - e) Numero totale di persone a bordo.
 - B. **Informazioni sul carico**
 - a) Denominazione tecnica esatta delle merci pericolose o inquinanti, numeri ONU, ove esistano, classi IMO di rischio in conformità dei codici IMDG, IBC, e IGC e, se del caso, classe della nave secondo la definizione del codice INF, quantitativi delle merci in questione e relativa ubicazione a bordo e, se queste sono trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione.
 - b) Conferma della presenza a bordo di un elenco o manifesto di carico o piano di carico adeguato contenente una descrizione dettagliata delle merci pericolose o inquinanti trasportate e della relativa ubicazione sulla nave.
 - c) Indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico.

▼B**4. Informazioni di cui all'articolo 5**

- A. Identificazione della nave (nome, codice identificativo, numero di identificazione IMO o numero MMSI).
- B. Data e ora.
- C o D. Posizione con coordinate di latitudine e longitudine o rilevamento effettivo e distanza in miglia nautiche da un punto di riferimento chiaramente identificato.
- E. Rotta.
- F. Velocità.
- I. Porto di destinazione e orario stimato di arrivo.
- P. Carico e, se a bordo sono presenti merci pericolose, quantità e classe IMO.
- T. Indirizzo per la comunicazione di informazioni relative al carico.
- W. Numero totale di persone a bordo.

▼M1

- X. Informazioni varie:
 - caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile «bunker», per le navi di oltre 1 000 tonnellate di stazza lorda,
 - status di navigazione.

▼B

5. Il comandante della nave deve informare immediatamente l'autorità competente o l'autorità portuale interessata di qualsiasi modifica delle informazioni notificate ai sensi del presente allegato.

▼ **M3***ALLEGATO II***Obblighi riguardanti le apparecchiature di bordo****I. PESCHERECCI**

I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri devono essere dotati di un sistema di identificazione automatica (AIS) di cui all'articolo 6 *bis* secondo il seguente calendario:

- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri e inferiore a 45 metri: entro il 31 maggio 2012,
- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri: entro il 31 maggio 2013,
- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri e inferiore a 18 metri: entro il 31 maggio 2014,
- pescherecci di nuova costruzione di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 *bis* a decorrere dal 30 novembre 2010.

II. NAVI CHE OPERANO SU ROTTE INTERNAZIONALI

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, che operano su rotte internazionali e che effettuano scalo in un porto di uno Stato membro devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) in conformità alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS. Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, che operano su rotte internazionali e che effettuano scalo in un porto di uno Stato membro devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) in conformità alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS. Per le navi da carico costruite prima del 1° luglio 2002, il VDR può essere un registratore dei dati di viaggio semplificato (S-VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.

III. NAVI CHE NON OPERANO SU ROTTE INTERNAZIONALI**1. Sistemi di identificazione automatica (AIS)**

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le altre navi con una stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, che non operano su rotte internazionali devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) conforme alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS.

2. Registratori dei dati di viaggio (sistemi VDR)

- a) Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data e non operanti su rotte internazionali devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.
- b) Le navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite prima del 1° luglio 2002 e non operanti su rotte internazionali devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) o di un registratore dei dati di viaggio semplificato (S-VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.

▼M3

IV. ESENZIONI

1. **Esenzioni dall'obbligo di installazione a bordo di un AIS**

- a) Stati membri possono esonerare dagli obblighi relativi all'AIS stabiliti nel presente allegato le navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 15 metri o di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate non operanti su rotte internazionali.
- b) Gli Stati membri possono esonerare dagli obblighi relativi all'AIS stabiliti nel presente allegato le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 300 ma inferiore a 500 tonnellate che operano esclusivamente nelle acque interne di uno Stato membro e al di fuori delle rotte normalmente utilizzate da altre navi dotate di un sistema AIS.

2. **Esenzioni dall'obbligo di installazione a bordo di un sistema VDR o S-VDR**

Gli Stati membri possono concedere esenzioni dall'obbligo di installare un sistema VDR o S-VDR come di seguito specificato:

- a) le navi da passeggeri solo per viaggi in tratti di mare diversi da quelli contemplati dalla classe A di cui all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾ possono essere esonerate dall'obbligo di installare un sistema VDR;
- b) le navi diverse dalle navi ro/ro da passeggeri costruite prima del 1° luglio 2002 possono essere esonerate dall'obbligo di installare un sistema VDR se è possibile dimostrare che non sarebbe ragionevole o fattibile installare un'interfaccia tra un sistema VDR e le apparecchiature esistenti sulla nave;
- c) le navi da carico costruite prima del 1° luglio 2002, operanti o meno su rotte internazionali, possono essere esentate dall'obbligo di installare a bordo un sistema S-VDR se sono destinate a essere ritirate dal servizio in via permanente entro due anni dalla data di attuazione di cui al capitolo V della convenzione SOLAS.

⁽¹⁾ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

▼ **M1***ALLEGATO III***MESSAGGI ELETTRONICI E SAFESEANET****1. Concetto generale e architettura**

Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla sicurezza portuale e marittima, alla protezione dell'ambiente marino e all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

SafeSeaNet è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione le informazioni rilevanti ai sensi della normativa comunitaria. Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale.

La rete SafeSeaNet collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet e include la banca dati centrale SafeSeaNet.

2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione di SafeSeaNet**2.1. Responsabilità****2.1.1. Sistemi nazionali SafeSeaNet**

Gli Stati membri istituiscono e provvedono alla manutenzione di un sistema nazionale SafeSeaNet che consenta lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'autorità nazionale competente (NCA).

L'NCA è responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati e garantisce che siano creati i codici ONU/LOCODE e che siano istituite e mantenute la necessaria infrastruttura informatica nazionale e le procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

Il sistema nazionale SafeSeaNet consente l'interconnessione degli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'NCA e può essere reso accessibile ai soggetti operanti nel settore del trasporto marittimo identificati (armatori, agenti, capitani, spedizionieri/caricatori e altri), qualora autorizzati in tal senso dall'NCA, in particolare allo scopo di facilitare la presentazione elettronica di relazioni ai sensi della normativa comunitaria.

2.1.2. Sistema centrale SafeSeaNet

La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale SafeSeaNet e del controllo del sistema SafeSeaNet, in cooperazione con gli Stati membri, mentre, secondo il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, l'Agenzia, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, è responsabile dell'attuazione tecnica.

Il sistema centrale SafeSeaNet, che funge da punto nodale, collega tutti i sistemi SafeSeaNet nazionali e crea la necessaria infrastruttura informatica e le necessarie procedure come descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

2.2. Principi di gestione

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni al fine di migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema SafeSeaNet,

⁽¹⁾ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

▼ **M1**

- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo di SafeSeaNet,
- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni di SafeSeaNet,
- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche.

2.3. *Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e documentazione tecnica di SafeSeaNet*

La Commissione sviluppa e mantiene, in stretta cooperazione con gli Stati membri, un documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD).

L'IFCD descrive in dettaglio i requisiti di funzionamento e le procedure applicabili agli elementi nazionali e centrali di SafeSeaNet ai fini della conformità con i requisiti comunitari pertinenti.

L'IFCD include norme su:

- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualità dei dati,
- specifiche concernenti la sicurezza della trasmissione e dello scambio di dati,
- archiviazione delle informazioni a livello nazionale e centrale.

L'IFCD indica i mezzi per la conservazione e disponibilità delle informazioni sulle merci pericolose o inquinanti riguardanti servizi di linea cui è stata accordata un'esenzione a norma dell'articolo 15.

La documentazione tecnica relativa a SafeSeaNet, quali le norme concernenti il formato per lo scambio dei dati, i manuali di utilizzo e le specifiche per la sicurezza della rete, è elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.

3. **Scambio di dati attraverso SafeSeaNet**

Il sistema utilizza norme del settore ed è in grado di interagire con sistemi pubblici e privati impiegati per creare, fornire e ricevere informazioni all'interno di SafeSeaNet.

La Commissione e gli Stati membri cooperano al fine di valutare la fattibilità e lo sviluppo delle funzionalità che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorità, debbano fornire le informazioni solo una volta. Gli Stati membri assicurano che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica e VTMIS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

I messaggi elettronici scambiati a norma della presente direttiva e della pertinente legislazione comunitaria sono distribuiti attraverso SafeSeaNet. A tal fine gli Stati membri sviluppano e mantengono le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica in SafeSeaNet.

Laddove le norme adottate a livello internazionale permettano l'instradamento di dati LRIT relativi ad imbarcazioni di paesi terzi, SafeSeaNet è utilizzato per distribuire tra gli Stati membri con un adeguato livello di sicurezza, le informazioni LRIT ricevute conformemente all'articolo 6 *ter* della presente direttiva.

4. **Sicurezza e diritti di accesso**

Il sistema centrale SafeSeaNet e i sistemi nazionali SafeSeaNet sono conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonché ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso.

Gli Stati membri identificano tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD.

▼ **M3***ALLEGATO IV***Misure che gli Stati membri possono adottare in presenza di una minaccia per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente**

(in applicazione dell'articolo 19, paragrafo 1)

Qualora, in seguito a un incidente o in presenza delle circostanze descritte all'articolo 17, riguardanti una nave, l'autorità competente dello Stato membro interessato ritenga, nell'ambito del diritto internazionale, che sia necessario allontanare, attenuare o eliminare un pericolo grave e imminente che minaccia il suo litorale o interessi connessi, la sicurezza di altre navi, del loro equipaggio e dei loro passeggeri o delle persone che si trovano a terra oppure che sia necessario proteggere l'ambiente marino, tale autorità può, in particolare:

- a) limitare i movimenti della nave o dirigerla su una data rotta. Questa prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;
- b) ordinare al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza della navigazione;
- c) inviare a bordo della nave una squadra di esperti per valutare il grado di rischio, assistere il comandante nel rimediare alla situazione e tenere informata la stazione costiera competente;
- d) ordinare al comandante di recarsi in un luogo di rifugio in caso di pericolo imminente od ordinare che la nave sia pilotata o rimorchiata.

Se una nave è rimorchiata nell'ambito di un accordo di rimorchio o di salvataggio, le misure di cui alle lettere a) e d) adottate dall'autorità competente di uno Stato membro possono essere applicate anche alle società di assistenza, salvataggio e rimorchio coinvolte.