

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

► **B**            **DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**del 23 aprile 2009**  
**relativa al controllo da parte dello Stato di approdo**  
**(rifusione)**  
**(Testo rilevante ai fini del SEE)**  
**(GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57)**

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013	L 218	1	14.8.2013
► <b><u>M2</u></b>	Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013	L 330	1	10.12.2013
► <b><u>M3</u></b>	Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015	L 123	55	19.5.2015

Rettificata da:

- **C1**      Rettifica, GU L 32 dell'1.2.2013, pag. 23 (2009/16/CE)



**DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO**

**del 23 aprile 2009**

**relativa al controllo da parte dello Stato di approdo**

**(rifusione)**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,  
visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il  
3 febbraio 2009,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo della navi da parte dello Stato di approdo <sup>(4)</sup> ha subito diverse e sostanziali modificazioni. Dovendo procedere a nuove modificazioni, è opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di tale direttiva.
- (2) La Comunità è seriamente preoccupata per il numero di sinistri marittimi e l'inquinamento dei mari e delle coste degli Stati membri.
- (3) La Comunità si preoccupa anche delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi.
- (4) È possibile migliorare efficacemente la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo riducendo drasticamente la presenza nelle acque comunitarie di navi inferiori alle norme, applicando rigidamente le convenzioni, i codici e le risoluzioni internazionali.
- (5) A tal fine, conformemente alla decisione 2007/431/CE del Consiglio, del 7 giugno 2007, che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro <sup>(5)</sup>, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per ratificare, per le parti di competenza comunitaria, tale convenzione il più presto possibile, preferibilmente prima del 31 dicembre 2010.

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 584), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 198 E del 5.8.2008, pag. 1), posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1.

<sup>(5)</sup> GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63.

**▼B**

- (6) È principalmente di competenza dello Stato di bandiera controllare che le navi rispettino le norme adottate a livello internazionale in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo. Affidandosi eventualmente ad organismi riconosciuti, lo Stato di bandiera garantisce pienamente la completezza e l'efficacia delle ispezioni e delle visite di controllo effettuate per rilasciare i relativi certificati. È di competenza della compagnia della nave mantenerne le condizioni e le dotazioni, dopo la visita di controllo, per conformarsi ai requisiti stabiliti dalle convenzioni ad essa applicabili. Tuttavia, in vari Stati di bandiera l'attuazione e l'applicazione delle norme internazionali sono risultate gravemente carenti. È pertanto necessario, come seconda linea difensiva contro il trasporto marittimo inferiore alle norme, che il controllo della conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo sia garantito anche dallo Stato di approdo, pur riconoscendo che le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo non costituiscono una visita di controllo e che le relative schede non sono certificati di navigabilità.
- (7) Un approccio armonizzato all'efficace applicazione di tali norme internazionali da parte degli Stati membri nei confronti delle navi che transitano in acque soggette alla loro giurisdizione e che utilizzano i loro porti dovrebbe evitare distorsioni della concorrenza.
- (8) Il settore dei trasporti marittimi è esposto ad atti di terrorismo. Dovrebbero quindi essere applicate in maniera efficace misure relative alla sicurezza dei trasporti e gli Stati membri dovrebbero monitorare attentamente il rispetto delle norme in materia di sicurezza effettuando appositi controlli.
- (9) È opportuno avvalersi dell'esperienza acquisita nel corso dell'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo (MOU di Parigi), firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.
- (10) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> dovrebbe fornire il necessario sostegno per garantire un'applicazione efficace e convergente del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo. EMSA dovrebbe in particolare contribuire allo sviluppo e alla realizzazione della banca dati sulle ispezioni istituita ai sensi della presente direttiva e di un programma comunitario armonizzato per la formazione e valutazione, ad opera degli Stati membri, delle competenze degli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo.
- (11) Un sistema efficiente di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe cercare di garantire l'ispezione regolare di tutte le navi che fanno scalo nei porti e negli ancoraggi della Comunità. Le ispezioni dovrebbero concentrarsi sulle navi inferiori alle norme, mentre le navi di qualità, intese come quelle che hanno già dato risultati soddisfacenti nell'ambito delle ispezioni o che battono bandiera di uno Stato che rispetta il regime volontario di controlli a titolo di Stato membro dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), dovrebbero essere premiate con ispezioni meno

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

**▼B**

frequenti. In particolare a tal fine, gli Stati membri dovrebbero in generale ispezionare in via prioritaria le navi da sottoporre ad ispezione con un profilo di rischio elevato.

- (12) Tali nuove disposizioni in materia di ispezioni dovrebbero essere inserite nel sistema comunitario di controlli da parte dello Stato di approdo non appena ne siano stati definiti i vari aspetti e sulla base di un programma di ripartizione delle ispezioni attraverso il quale ogni Stato membro contribuisce equamente al conseguimento dell'obiettivo comunitario di un regime di ispezioni globale e il volume delle ispezioni è ripartito equamente tra gli Stati membri. Tale programma di ripartizione delle ispezioni dovrebbe essere rivisto tenendo conto dell'esperienza acquisita con il nuovo sistema di controlli da parte dello Stato di approdo al fine di migliorarne l'efficacia. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero assumere e mantenere il personale necessario, inclusi ispettori qualificati, tenendo conto del volume e delle caratteristiche del traffico marittimo di ogni porto.
- (13) Il sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva tiene conto dei lavori svolti nell'ambito del MOU di Parigi. Poiché qualsiasi evoluzione del MOU di Parigi dovrebbe essere accettata a livello comunitario prima di poter essere applicata nell'Unione europea, occorre istituire e mantenere uno stretto coordinamento fra la Comunità e il MOU di Parigi per favorire la massima convergenza possibile.
- (14) La Commissione dovrebbe gestire e aggiornare la banca dati sulle ispezioni in stretta collaborazione con il MOU di Parigi. Nella banca dati sulle ispezioni dovrebbero confluire i dati relativi ad ispezioni in possesso degli Stati membri e di tutti i firmatari del MOU di Parigi. Fintanto che il sistema comunitario di dati marittimi, SafeSeaNet, non sarà pienamente operativo e non consentirà la registrazione automatica dei dati relativi a scali di navi nella banca dati sulle ispezioni, gli Stati membri dovrebbero fornire alla Commissione le informazioni necessarie per garantire un controllo adeguato sull'applicazione della presente direttiva, specie per quanto riguarda i movimenti delle navi. Avvalendosi dei dati relativi ad ispezioni forniti dagli Stati membri, la Commissione dovrebbe ricercare nella banca dati sulle ispezioni i dati riguardanti il profilo di rischio delle navi, le navi da sottoporre ad ispezione nonché i movimenti delle navi e dovrebbe calcolare l'impegno di ispezione per ciascuno Stato membro. La banca dati sulle ispezioni dovrebbe inoltre essere in grado di collegarsi con altre banche dati comunitarie sulla sicurezza marittima.
- (15) Gli Stati membri dovrebbero sforzarsi di rivedere le modalità per la determinazione dell'elenco bianco, grigio e nero degli Stati di bandiera nel quadro del MOU di Parigi al fine di assicurarne la correttezza, con particolare riferimento al trattamento riservato agli Stati di bandiera che hanno flotte di modesta entità.
- (16) Le regole e le procedure di ispezione da parte degli Stati di approdo, ivi compresi i criteri per il fermo di una nave, dovrebbero essere armonizzate al fine di garantire un'efficienza costante in tutti i porti, riducendo così drasticamente l'uso selettivo di alcuni porti di destinazione per evitare la rete di controlli adeguati.

**▼B**

- (17) Ispezioni periodiche e supplementari dovrebbero comprendere l'esame di settori predeterminati per ogni nave, che variano a seconda del tipo di nave, del tipo di ispezione e dei risultati delle precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo. La banca dati sulle ispezioni dovrebbe indicare gli elementi per individuare i settori a rischio da controllare ad ogni ispezione.
- (18) Determinate categorie di navi presentano un rischio più elevato di incidenti o di inquinamento quando raggiungono una determinata età e dovrebbero quindi essere sottoposte ad ispezioni estese. I dettagli di tali ispezioni dovrebbero essere stabiliti.
- (19) Nell'ambito del sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva, gli intervalli tra le ispezioni periodiche sulle navi dipende dal loro profilo di rischio, determinato da taluni parametri generici e storici. Per le navi a rischio elevato tale intervallo non dovrebbe essere superiore a sei mesi.
- (20) Allo scopo di fornire informazioni sulle navi nei porti o negli ancoraggi alle autorità competenti preposte al controllo da parte dello Stato di approdo, le autorità o gli enti portuali oppure le autorità o gli organismi designati a tal fine dovrebbero trasmettere le notifiche riguardanti l'arrivo delle navi per quanto possibile non appena ricevute.
- (21) Alcune navi presentano, a causa delle loro condizioni precarie, delle prestazioni del loro Stato di bandiera e dei loro precedenti, un rischio manifesto per la sicurezza marittima e per l'ambiente marino. È pertanto legittimo che la Comunità dissuada tali navi dall'entrare nei porti e negli ancoraggi degli Stati membri. Il rifiuto di accesso dovrebbe essere proporzionato e potrebbe dar luogo ad un rifiuto di accesso permanente in caso di ripetuta inadempienza dell'armatore della nave ad intraprendere azioni correttive malgrado gli svariati rifiuti di accesso e fermi nei porti e negli ancoraggi della Comunità. Ogni terzo rifiuto di accesso può essere revocato soltanto qualora siano soddisfatte varie condizioni intese a garantire che la nave in questione possa esercitare senza pericoli nelle acque della Comunità, relativamente soprattutto allo Stato di bandiera della nave e alla compagnia che la gestisce. In caso contrario, alla nave dovrebbe essere costantemente rifiutato l'accesso a porti e ancoraggi degli Stati membri. In ogni caso, ogni fermo successivo della nave in questione dovrebbe portare ad un rifiuto permanente di accesso ai porti e agli ancoraggi degli Stati membri. Ai fini della trasparenza, dovrebbe essere reso pubblico l'elenco delle navi a cui sia stato rifiutato l'accesso ai porti e agli ancoraggi della Comunità.
- (22) In vista della riduzione dell'onere che ispezioni ripetute rappresentano per determinate amministrazioni e società, le visite ai sensi della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea<sup>(1)</sup>, effettuate da parte di uno Stato ospitante che non sia lo Stato di bandiera della nave su traghetti roll-on/roll-off o su unità veloci da passeggeri e che contemplano almeno tutti gli elementi di un'ispezione estesa dovrebbero essere prese in considerazione nel calcolare il profilo di rischio di una nave, la periodicità delle ispezioni e il rispetto dell'impegno di ispezione da parte di ciascuno Stato membro. Inoltre, la Commissione dovrebbe valutare l'opportunità di

(<sup>1</sup>) GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

**▼B**

modificare in futuro la direttiva 1999/35/CE nell'intento di aumentare il livello di sicurezza necessario per l'esercizio di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri a destinazione e in provenienza dai porti degli Stati membri.

- (23) La mancata osservanza delle disposizioni delle convenzioni in materia dovrebbe essere corretta. Le navi per le quali è necessaria un'azione correttiva dovrebbero essere fermate, se le carenze osservate rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, fintanto che queste non siano state corrette.
- (24) Si dovrebbe prevedere un diritto di ricorso contro i provvedimenti di fermo delle autorità competenti allo scopo di evitare decisioni non ponderate che possano comportare fermi e ritardi ingiustificati. Gli Stati membri dovrebbero cooperare tra loro al fine di garantire che i ricorsi siano esaminati entro un periodo ragionevole conformemente alla loro legislazione nazionale.
- (25) Le autorità e gli ispettori che partecipano alle attività di controllo da parte dello Stato di approdo non dovrebbero trovarsi in situazione di conflitto di interessi con il porto in cui è effettuata l'ispezione o con le navi oggetto dell'ispezione, o con interessi collegati. Gli ispettori dovrebbero essere adeguatamente qualificati e ricevere una formazione appropriata per mantenere e migliorare la loro competenza nell'esercizio delle ispezioni. Gli Stati membri dovrebbero cooperare allo sviluppo e alla promozione di un programma comunitario armonizzato ai fini della formazione e della valutazione delle competenze degli ispettori.
- (26) I piloti e le autorità o enti portuali dovrebbero essere in grado di fornire utili informazioni sulle apparenti anomalie riscontrate a bordo delle navi.
- (27) Gli esposti da parte di soggetti aventi un interesse legittimo concernenti le condizioni di vita e di lavoro a bordo dovrebbero essere esaminati. Chiunque abbia presentato un esposto dovrebbe essere informato sul seguito che vi è stato dato.
- (28) È necessaria la cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri ed altre autorità od organizzazioni per garantire un controllo efficace delle navi alle quali è stato consentito di continuare la navigazione pur essendo state rilevate carenze, nonché ai fini dello scambio di informazioni sulle navi approdate.
- (29) Dato che la banca dati sulle ispezioni costituisce un elemento essenziale del regime di controllo da parte dello Stato di approdo, gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché essa sia aggiornata alla luce dei requisiti comunitari.
- (30) La pubblicazione di informazioni sulle navi e i loro armatori o compagnie che non ottemperano alle norme internazionali in materia di sicurezza, salute e tutela dell'ambiente marino, tenendo conto dell'entità della flotta gestita dalle compagnie, può costituire un deterrente efficace per scoraggiare i caricatori dall'utilizzare tali navi e un incentivo per i proprietari ad intraprendere azioni correttive. Per quanto riguarda le informazioni da mettere a disposizione, la Commissione dovrebbe stabilire una stretta collaborazione con il MOU di Parigi e tener conto di tutte le informazioni pubblicate per evitare inutili ripetizioni. Gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a fornire le informazioni pertinenti soltanto una volta.

**▼B**

- (31) Tutte le spese delle ispezioni che danno luogo al fermo delle navi e quelle sostenute per revocare un rifiuto di accesso dovrebbero essere a carico del proprietario o dell'armatore.
- (32) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere 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 <sup>(1)</sup>.
- (33) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare la presente direttiva al fine di applicare le successive modifiche alle convenzioni, ai codici e alle risoluzioni internazionali ad essa correlati, nonché di fissare le modalità di applicazione degli articoli 8 e 10. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (34) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire la riduzione del trasporto marittimo inferiore alle norme nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri attraverso un miglioramento del sistema comunitario di ispezioni delle navi per il trasporto marittimo e la predisposizione di mezzi di intervento preventivo nel settore dell'inquinamento marino, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (35) L'obbligo di attuare la presente direttiva nell'ordinamento interno dovrebbe essere limitato alle disposizioni che rappresentano un cambiamento sostanziale rispetto alla direttiva 95/21/CE. L'obbligo di attuare le disposizioni che restano immutate deriva da tale direttiva.
- (36) La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicati gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda il rispetto dei termini per l'attuazione nell'ordinamento interno delle direttive indicate nell'allegato XV, parte B.
- (37) Il sistema di controllo da parte dello Stato di approdo istituito ai sensi della presente direttiva dovrebbe essere attuato nella stessa data in tutti gli Stati membri. In tale contesto, la Commissione dovrebbe garantire che siano adottate misure preparatorie adeguate, comprese la verifica della banca dati sulle ispezioni e la previsione di formazioni per gli ispettori.
- (38) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(2)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(2)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

**▼B**

- (39) Per non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare, una regola de minimis dovrebbe consentire loro di derogare alle disposizioni della presente direttiva; ciò significa che i suddetti Stati membri non sono obbligati ad attuare la presente direttiva fintanto che soddisfano determinati criteri.
- (40) Per tener conto del fatto che i dipartimenti francesi d'oltremare appartengono ad un'area geografica diversa, sono in larga misura parti di memorandum regionali sul controllo da parte dello Stato di approdo diversi dal MOU di Parigi ed hanno flussi di traffico molto limitati con l'Europa continentale, si dovrebbe consentire allo Stato membro interessato di escludere i porti suddetti dal sistema di controllo da parte dello Stato di approdo applicato all'interno della Comunità,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1***Obiettivo**

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

- a) migliorando l'osservanza della legislazione internazionale e comunitaria pertinente in materia di sicurezza marittima, tutela dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi battenti tutte le bandiere;
- b) definendo criteri comuni per il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo e armonizzando le procedure di ispezione e fermo, partendo dalle conoscenze specialistiche e dalle esperienze acquisite nell'ambito del MOU di Parigi;
- c) applicando all'interno della Comunità un sistema di controllo da parte dello Stato di approdo basato su ispezioni effettuate all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, che punti ad ispezionare tutte le navi con una frequenza legata al profilo di rischio, per cui le navi che presentano un rischio più elevato siano sottoposte ad ispezioni più dettagliate con maggiore frequenza.

*Articolo 2***Definizioni**

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- 1) «convenzioni» le seguenti convenzioni, con i relativi protocolli e emendamenti, nonché connessi codici vincolanti, nella loro versione aggiornata:
  - a) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (LL 66);
  - b) convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74);
  - c) convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78);
  - d) convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW 78/95);



**▼B**

- e) convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972 (COLREG 72);
- f) convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969 (ITC 69);

**▼M1**

\_\_\_\_\_

**▼B**

- h) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1992 (CLC 92);

**▼M1**

- i) convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006);
- j) convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 (AFS 2001);
- k) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi, del 2001 (convenzione «Bunker Oil» 2001).

**▼B**

- 2) «MOU di Parigi» il memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua ultima versione in vigore;
- 3) «quadro e procedure per il sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO» la risoluzione dell'assemblea IMO A.974(24);
- 4) «regione del MOU di Parigi» la zona geografica in cui i firmatari del MOU di Parigi effettuano ispezioni nel contesto del medesimo;
- 5) «nave» qualsiasi nave per il trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, cui si applicano una o più delle convenzioni;
- 6) «interfaccia nave/porto» le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone o di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave;
- 7) «nave ancorata» una nave in porto o in un'altra zona soggetta alla giurisdizione di un porto ma non ormeggiata, che effettua un'attività di interfaccia nave/porto;
- 8) «ispettore» un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente di uno Stato membro a svolgere le ispezioni di controllo nello Stato di approdo e che risponde a tale autorità competente;
- 9) «autorità competente» un'autorità marittima responsabile per il controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi della presente direttiva;
- 10) «periodo notturno» qualsiasi periodo di almeno sette ore, definito dalla legislazione nazionale e che comprenda in ogni caso l'intervallo fra le ore 24 e le ore 5;
- 11) «ispezione iniziale» la visita a bordo di una nave da parte di un ispettore, per verificare la conformità alle pertinenti convenzioni e regolamenti, che include almeno i controlli previsti all'articolo 13, paragrafo 1;

**▼B**

- 12) «ispezione più dettagliata» l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio sono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente ad un esame accurato nei casi specificati all'articolo 13, paragrafo 3, concernente la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative di bordo;
- 13) «ispezione estesa» un'ispezione che riguarda come minimo le voci elencate all'allegato VII. Un'ispezione estesa può comprendere un'ispezione più dettagliata quando sussistano fondati motivi ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3;
- 14) «esposto» qualsiasi informazione o rapporto presentato da qualsiasi persona o organizzazione aventi un interesse legittimo alla sicurezza della nave, inclusi i rischi per la sicurezza o la salute dell'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo e la prevenzione dell'inquinamento;
- 15) «fermo» il divieto ufficiale per una nave di prendere il mare a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura;
- 16) «provvedimento di rifiuto di accesso» decisione comunicata al comandante di una nave, alla compagnia che ne è responsabile e allo Stato di bandiera con la quale si notifica che alla nave in questione sarà rifiutato l'accesso a tutti i porti e ancoraggi della Comunità;
- 17) «sospensione di un'operazione» il divieto ufficiale per una nave di continuare un'operazione a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, renderebbero il proseguimento dell'operazione pericoloso;
- 18) «compagnia» il proprietario della nave o qualsiasi altro organismo o persona come l'armatore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dal proprietario della stessa e che, assumendo tale responsabilità, si fa carico di tutti i doveri e responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM);
- 19) «organismo riconosciuto» una compagnia di classificazione o altro organismo privato che svolge funzioni amministrative per conto dell'amministrazione dello Stato di bandiera;
- 20) «certificato obbligatorio» certificato rilasciato direttamente o a nome di uno Stato di bandiera in conformità delle convenzioni;
- 21) «certificato di classificazione» documento che conferma la conformità alla SOLAS 74, capitolo II-1, parte A-1, regola 3-1;
- 22) «banca dati sulle ispezioni» sistema informatico che contribuisce all'attuazione del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo all'interno della Comunità e che riguarda i dati relativi alle ispezioni effettuate nella Comunità e nella regione del MOU di Parigi;

**▼M1**

- 23) «certificato di lavoro marittimo» il certificato di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006;
- 24) «dichiarazione di conformità del lavoro marittimo» la dichiarazione di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006.

**▼ M1**

Tutti i riferimenti fatti nella presente direttiva a convenzioni, codici e risoluzioni internazionali, inclusi quelli per i certificati e altri documenti, sono intesi come riferimenti a tali convenzioni, codici e risoluzioni internazionali nella loro versione aggiornata.

**▼ B***Articolo 3***Ambito di applicazione**

1. La presente direttiva si applica alle navi e relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio in un porto di uno Stato membro per effettuare un'attività di interfaccia nave/porto.

La Francia può decidere che i porti e gli ancoraggi di cui al presente paragrafo non comprendano i porti e gli ancoraggi situati nei dipartimenti d'oltremare di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato.

L'ispezione di una nave eseguita da uno Stato membro in acque soggette alla sua giurisdizione diverse da quelle di un porto o ancoraggio è considerata tale ai fini della presente direttiva.

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

Gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi contemplate dalla presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa.

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

2. Quando la stazza lorda di una nave è inferiore alle 500 tonnellate, gli Stati membri applicano i requisiti della pertinente convenzione che sono applicabili e, qualora nessuna convenzione sia applicabile, adottano le misure necessarie per garantire che le navi non presentino evidenti pericoli per la sicurezza, la salute o l'ambiente. L'allegato 1 del MOU di Parigi costituisce la guida per gli Stati membri nell'applicazione del presente paragrafo.

**▼ M1**

3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno stato che non ha sottoscritto una convenzione, gli Stati membri si accertano che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno stato firmatario di tale convenzione. Tale nave è sottoposta ad un'ispezione più dettagliata secondo le procedure istituite dal MOU di Parigi.

**▼ B**

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

**▼ M1**

5. Le misure adottate per applicare la presente direttiva non comportano una riduzione del livello generale di protezione dei marittimi previsto dal diritto sociale dell'Unione nei settori a cui si applica la presente direttiva, in confronto alla situazione già esistente in ciascuno Stato membro. Nell'attuare tali misure, se l'autorità competente dello Stato di approdo viene a conoscenza di una chiara violazione del diritto dell'Unione a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro, essa informa immediatamente, conformemente al diritto e alla pratica nazionali, qualsiasi altra autorità competente interessata, al fine di intraprendere, se del caso, ulteriori azioni.

**▼ B***Articolo 4***Poteri di ispezione**

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

2. Gli Stati membri dispongono di idonee autorità competenti alle quali è assegnato, ad esempio tramite assunzione, un personale adeguato, in particolare ispettori qualificati, per l'ispezione delle navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che gli ispettori svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva e, in particolare, che siano disponibili per eseguire le ispezioni richieste in conformità della presente direttiva.

*Articolo 5***Sistema di ispezione e impegno di ispezione annuale**

1. Gli Stati membri effettuano ispezioni conformemente al regime di selezione descritto all'articolo 12 e al disposto dell'allegato I.

2. Per rispettare il proprio impegno di ispezione annuale, ciascuno Stato membro:

a) ispeziona tutte le navi di priorità I, di cui all'articolo 12, lettera a), che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi; e

b) effettua ogni anno un numero totale di ispezioni su navi di priorità I e II, di cui all'articolo 12, lettere a) e b), corrispondente almeno alla sua percentuale di ispezioni rispetto al numero totale da effettuare ogni anno all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi. La percentuale di ispezioni di ciascuno Stato membro è basata sul numero di singole navi che fanno scalo in porti dello Stato membro interessato in rapporto alla somma del numero di singole navi che fanno scalo in porti di ciascuno Stato all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi.

3. Ai fini del calcolo della percentuale di ispezioni rispetto al numero totale da effettuare ogni anno all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi di cui al paragrafo 2, lettera b), le navi ancorate non sono conteggiate salvo indicazione contraria da parte dello Stato membro interessato.

**▼B***Articolo 6***Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione**

Uno Stato membro che non adempie all'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), rispetta il proprio impegno, conformemente a tale norma, se le ispezioni mancate non superano:

- a) il 5 % del totale delle navi di priorità I con un profilo di rischio elevato che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi;
- b) il 10 % del totale delle navi di priorità I diverse da quelle con un profilo di rischio elevato approdate nei suoi porti e ancoraggi.

Nonostante le percentuali di cui alle lettere a) e b), gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno della Comunità.

Nonostante le percentuali di cui alle lettere a) e b), per le navi di priorità I che fanno scalo in ancoraggi, gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi con un profilo di rischio elevato che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno della Comunità.

*Articolo 7***Modalità che consentono una percentuale di ispezioni equilibrata all'interno della Comunità**

1. Si considera che uno Stato membro in cui il totale delle navi di priorità I che vi hanno fatto scalo supera la sua percentuale di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti il proprio impegno se il numero di ispezioni da esso effettuato su navi di priorità I corrisponde almeno a detta percentuale e se le ispezioni mancate non superano il 30 % del totale di navi di priorità I che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi.

2. Si considera che uno Stato membro in cui il totale delle navi di priorità I e II che vi hanno fatto scalo è inferiore alla percentuale di ispezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti il proprio impegno se effettua le ispezioni su navi di priorità I di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), e ispezioni su almeno l'85 % del totale delle navi di priorità II che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi.

3. La Commissione, nel suo riesame di cui all'articolo 35, esamina in particolare l'impatto del presente articolo sull'impegno di ispezione, tenendo conto delle competenze e dell'esperienza acquisite nell'ambito della Comunità e del MOU di Parigi. Il riesame tiene conto dell'obiettivo di ispezionare tutte le navi che hanno fatto scalo nei porti e negli ancoraggi all'interno della Comunità. Se del caso, la Commissione propone misure complementari al fine di migliorare l'efficacia del sistema di ispezioni applicato nella Comunità e, se necessario, un nuovo riesame dell'impatto del presente articolo in una fase successiva.



### Articolo 8

#### Rinvio delle ispezioni e circostanze eccezionali

1. Uno Stato membro può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I nelle seguenti circostanze:

- a) quando l'ispezione può essere effettuata al successivo scalo della nave nel medesimo Stato membro, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto della Comunità o della regione del MOU di Parigi e che il rinvio non sia superiore a quindici giorni; o
- b) quando l'ispezione può essere effettuata in un altro porto di scalo della Comunità o della regione del MOU di Parigi entro quindici giorni, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di eseguire l'ispezione stessa.

In caso di ispezione rinviata ai sensi della lettera a) o b) e registrata nella banca dati sulle ispezioni, un'ispezione mancata non è conteggiata come ispezione mancata nei confronti degli Stati membri che l'hanno rinviata.

Ciononostante, qualora l'ispezione di una nave di priorità I non sia effettuata, la nave in questione non è esentata dall'essere ispezionata nel porto di scalo successivo all'interno della Comunità ai sensi della presente direttiva.

2. L'ispezione di una nave di priorità I non effettuata per motivi operativi non è conteggiata come ispezione mancata, purché il motivo per cui non è stata effettuata sia registrato nella banca dati sulle ispezioni e ricorrano le seguenti circostanze eccezionali:

- a) l'autorità competente ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino; o
- b) la nave fa scalo soltanto di notte. In tal caso, gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, se necessario, le navi che fanno regolarmente scalo di notte siano ispezionate.

3. L'ispezione non effettuata su una nave ancorata non è conteggiata come ispezione mancata se:

- a) la nave è ispezionata, entro quindici giorni, in un altro porto o ancoraggio della Comunità o della regione del MOU di Parigi ai sensi dell'allegato I; o
- b) la nave fa scalo soltanto di notte o la durata dello scalo è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente, e il motivo dell'ispezione mancata è registrato nella banca dati sulle ispezioni; o
- c) l'autorità competente ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino, e il motivo dell'ispezione mancata è registrato nella banca dati sulle ispezioni.

**▼ M1****▼ B***Articolo 9***Notifica dell'arrivo delle navi**

1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che ai sensi dell'articolo 14 sia assoggettabile ad ispezione estesa e diretta verso un porto o ancoraggio di uno Stato membro ne notifica l'arrivo in conformità delle disposizioni di cui all'allegato III.
2. Non appena ricevuta la notifica di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4 della 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<sup>(1)</sup>, l'autorità o ente portuale o l'autorità o organismo designato a tal fine trasmette tale informazione all'autorità competente.
3. Per qualsiasi comunicazione di cui al presente articolo sono utilizzati strumenti elettronici ogniqualvolta possibile.
4. Le procedure e i formati sviluppati dagli Stati membri ai fini dell'allegato III della presente direttiva sono conformi alle pertinenti disposizioni di cui alla direttiva 2002/59/CE in materia di notifiche delle navi.

*Articolo 10***Profilo di rischio della nave**

1. A tutte le navi che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro è attribuito, nella banca dati sulle ispezioni, un profilo di rischio che ne determina la rispettiva priorità di ispezione nonché la frequenza e la portata delle ispezioni.
2. Il profilo di rischio di una nave è determinato da una combinazione di parametri generici e storici, ossia:
  - a) parametri generici

i parametri generici si basano sul tipo, l'età, la bandiera, gli organismi riconosciuti interessati e la prestazione della compagnia conformemente all'allegato I, parte I, punto 1, e all'allegato II;
  - b) parametri storici

i parametri storici si basano sul numero di carenze e di fermi in un determinato periodo conformemente all'allegato I, parte I, punto 2, e all'allegato II.

**▼ M1**

3. Alla Commissione sono attribuite competenze di esecuzione ai fini dell'applicazione di un metodo per l'esame dei parametri di rischio generici riguardanti in particolare i criteri dello Stato di bandiera e i criteri relativi alle prestazioni della compagnia. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.



### *Articolo 11*

#### **Frequenza delle ispezioni**

Le navi che fanno scalo nei porti o negli ancoraggi comunitari sono sottoposte a ispezioni periodiche o a ispezioni supplementari come segue:

- a) le navi sono sottoposte a ispezioni periodiche ad intervalli di tempo prestabiliti a seconda del rispettivo profilo di rischio conformemente all'allegato I, parte I. La frequenza delle ispezioni periodiche diminuisce con il diminuire del rischio. Per le navi ad alto rischio tale intervallo non supera i sei mesi;
- b) le navi sono sottoposte a ispezioni supplementari, indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica, come segue:
  - l'autorità competente assicura che siano sottoposte ad ispezione le navi alle quali si applicano i fattori di priorità assoluta enumerati nell'allegato I, parte II, punto 2A,
  - si possono sottoporre ad ispezione le navi alle quali si applicano i fattori imprevisi enumerati nell'allegato I, parte II, punto 2B. La decisione di effettuare una tale ispezione supplementare è lasciata alla valutazione professionale dell'autorità competente.

### *Articolo 12*

#### **Selezione delle navi ai fini dell'ispezione**

L'autorità competente provvede affinché le navi siano selezionate ai fini dell'ispezione in base al profilo di rischio, come indicato nell'allegato I, parte I, e quando emergono fattori di priorità assoluta o imprevisi conformemente all'allegato I, parte II, punti 2A e 2B.

Ai fini dell'ispezione delle navi l'autorità competente:

- a) seleziona le navi che devono essere sottoposte ad ispezione obbligatoria, dette navi «di priorità I», secondo il regime di selezione di cui all'allegato I, parte II, punto 3A;
- b) può selezionare le navi che possono essere sottoposte ad ispezione, dette navi «di priorità II», conformemente all'allegato I, parte II, punto 3B.

### *Articolo 13*

#### **Ispezioni iniziali e ispezioni dettagliate**

Gli Stati membri provvedono affinché le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 12 siano sottoposte ad un'ispezione iniziale o ad un'ispezione dettagliata come segue:

- 1) al momento di ogni ispezione iniziale di una nave, l'autorità competente si accerta che l'ispettore provveda almeno:
  - a) a controllare i certificati e i documenti elencati nell'allegato IV, che devono essere conservati a bordo conformemente alla normativa marittima comunitaria e alle convenzioni in materia di sicurezza;



**▼B**

- b) a verificare, se necessario, se le carenze emerse nel corso della precedente ispezione effettuata da uno Stato membro o da uno Stato firmatario del MOU di Parigi siano state corrette;
  - c) a verificare che siano soddisfacenti le condizioni generali della nave, compresi gli aspetti igienici della stessa, la sala macchine e gli alloggi;
- 2) quando, dopo un'ispezione di cui al paragrafo 1, le carenze riscontrate da correggere nel porto di scalo successivo sono state registrate nella banca dati sulle ispezioni, l'autorità competente del suddetto porto può decidere di non procedere alle verifiche di cui al punto 1, lettere a) e c).
- 3) Si procede ad un'ispezione più dettagliata che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo se, a seguito dell'ispezione di cui al punto 1, sussistono fondati motivi per ritenere che le condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio sostanzialmente non soddisfino i pertinenti requisiti di una convenzione.

Sussistono «fondati motivi» se l'ispettore trova prove concrete che, secondo il suo parere professionale, giustificano un'ispezione più dettagliata della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio.

L'allegato V contiene esempi di «fondati motivi».

*Articolo 14***Ispezioni estese**

1. Le seguenti categorie di navi sono assoggettabili ad ispezione estesa in conformità dell'allegato I, parte II, punti 3A e 3B:

- navi a profilo di rischio elevato;
- navi passeggeri, petroliere, navi gasiere o chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni;
- navi a profilo di rischio elevato o navi passeggeri, petroliere, navi gasiere o chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni, in caso di fattori di priorità assoluta o imprevisti;
- navi sottoposte a nuove ispezioni a seguito di un provvedimento di rifiuto di accesso emesso in conformità dell'articolo 16.

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

Ferme restando le misure di controllo necessarie per motivi di sicurezza, la nave resta nel porto fino al completamento dell'ispezione.

3. Dopo aver ricevuto una prenotifica da una nave assoggettabile ad ispezione periodica estesa, l'autorità competente comunica alla nave se l'ispezione estesa non sarà effettuata.

**▼M1**

4. La portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. La Commissione può adottare misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione dell'allegato VII. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

**▼B***Articolo 15***Orientamenti e procedure in materia di sicurezza**

1. Gli Stati membri si assicurano che i propri ispettori seguano le procedure e gli orientamenti specificati nell'allegato VI.

2. Per quanto concerne i controlli di sicurezza, gli Stati membri applicano le relative procedure di cui all'allegato VI della presente direttiva a tutte le navi di cui all'articolo 3, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> che fanno scalo nei loro porti e ancoraggi, a meno che non battano la bandiera dello Stato di approdo di ispezione.

3. Le disposizioni dell'articolo 14 della presente direttiva relative alle ispezioni estese si applicano ai traghetti roll-on/roll-off e alle unità veloci da passeggeri di cui all'articolo 2, lettere a) e b), della direttiva 1999/35/CE.

Se una nave è stata oggetto di una visita ai sensi degli articoli 6 e 8 della direttiva 1999/35/CE effettuata da uno Stato ospitante che non sia lo Stato di bandiera della nave, tale visita specifica è registrata come ispezione più dettagliata o estesa, a seconda dei casi, nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 della presente direttiva e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro, essendo interessate tutte le voci di cui all'allegato VII della presente direttiva.

Senza pregiudizio di un divieto di esercizio deciso nei confronti di un traghetto roll-on/roll-off o di un'unità veloce da passeggeri ai sensi dell'articolo 10 della direttiva 1999/35/CE, si applicano, ove opportuno, le disposizioni della presente direttiva in materia di correzione delle carenze, fermo, rifiuto di accesso, seguito dato a ispezioni, fermi e rifiuto di accesso.

**▼M1**

4. La Commissione può adottare misure particolareggiate per garantire l'applicazione uniforme delle procedure di cui al paragrafo 1 e dei controlli di sicurezza di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

**▼B***Articolo 16***Provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi**

1. Uno Stato membro vigila affinché a tutte le navi che:

— battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate o hanno formato oggetto di un divieto di esercizio, ai sensi della direttiva 1999/35/CE, più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure

<sup>(1)</sup> GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

**▼B**

— battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate o hanno formato oggetto di un divieto di esercizio, ai sensi della direttiva 1999/35/CE, più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi;

sia rifiutato l'accesso ai suoi porti e ancoraggi, tranne nei casi previsti dall'articolo 21, paragrafo 6.

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

2. Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato solo dopo che siano trascorsi tre mesi dalla data in cui esso è stato emesso e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 9.

Se la nave è sottoposta ad un secondo rifiuto di accesso, il periodo è di dodici mesi.

3. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato dopo un periodo di ventiquattro mesi dalla sua emanazione e soltanto se:

— la nave batte la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi non rientra né nella lista nera né nella lista grigia di cui al paragrafo 1,

— i certificati obbligatori e di classificazione della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione) <sup>(1)</sup>,

— la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato I, parte I, punto 1, e se

— sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 9.

Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel presente paragrafo, dopo un periodo di ventiquattro mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

4. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità dopo il terzo rifiuto di accesso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

5. Ai fini del presente articolo, gli Stati membri si conformano alle procedure di cui all'allegato VIII.

<sup>(1)</sup> Cfr. pagina 11 della presente Gazzetta ufficiale.

**▼B***Articolo 17***Rapporto di ispezione per il comandante**

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

**▼M1**

Qualora un'ispezione più dettagliata accerti condizioni di vita e di lavoro sulla nave difformi dalle prescrizioni della CLM 2006, l'ispettore segnala immediatamente le carenze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione della situazione.

Qualora un ispettore ritenga che le carenze siano rilevanti o qualora esse riguardino un possibile esposto a norma dell'allegato V, parte A, punto 19, segnala le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato membro in cui è effettuata l'ispezione e può:

- a) darne notifica ad un rappresentante dello Stato di bandiera;
- b) fornire alle competenti autorità del successivo porto di scalo le informazioni pertinenti.

Riguardo a materie legate alla CLM 2006, lo Stato membro in cui è effettuata l'ispezione ha la facoltà di trasmettere copia della relazione dell'ispettore, corredata delle eventuali repliche pervenute entro il termine prescritto dalle competenti autorità dello Stato di bandiera, al direttore generale dell'Ufficio internazionale del lavoro, affinché l'azione possa essere ritenuta pertinente e idonea al fine di garantire che i dati in questione siano registrati e trasmessi ai soggetti eventualmente interessati ad avvalersi delle procedure di ricorso pertinenti.

**▼B***Articolo 18***Esposti**

Tutti gli esposti sono soggetti ad una rapida valutazione iniziale da parte dell'autorità competente. Tale valutazione permette di determinare se un esposto sia motivato.

In tal caso, l'autorità competente vi dà il seguito appropriato, prevenendo in particolare per tutte le persone direttamente interessate dall'esposto la possibilità di far valere le loro osservazioni.

Se giudica l'esposto manifestamente infondato, l'autorità competente informa l'autore della sua decisione e della relativa motivazione.

**▼M1**

L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave in questione. L'ispettore adotta le misure necessarie per salvaguardare la riservatezza degli esposti dei marittimi, ivi compresa la riservatezza durante i colloqui con i marittimi.

**▼B**

Gli Stati membri informano l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente con copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esposti non manifestamente infondati e del seguito che vi è stato dato.

**▼M1***Articolo 18 bis***Procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla CLM 2006**

1. L'esposto di un marittimo concernente una violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) può essere trasmesso a un ispettore nel porto in cui ha fatto scalo la nave del marittimo. In tali casi l'ispettore effettua una prima indagine.

2. Se del caso, a seconda della natura dell'esposto, l'indagine iniziale include la valutazione del rispetto delle procedure per presentare un esposto a bordo previste ai sensi della regola 5.1.5 della CLM 2006. L'ispettore può anche effettuare un'ispezione più dettagliata in conformità dell'articolo 13 della presente direttiva.

3. L'ispettore cerca, se del caso, di favorire una soluzione in relazione all'esposto a bordo della nave.

4. Nel caso in cui dall'indagine o dall'ispezione emerga una mancata conformità che rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 19, si applica detto articolo.

5. Qualora il paragrafo 4 non si applichi e non sia stata trovata, a bordo della nave, una soluzione in relazione all'esposto di un marittimo relativo a materie contemplate dalla CLM 2006, l'ispettore ne dà immediata notifica allo Stato di bandiera chiedendo a quest'ultimo di presentare, entro un termine impartito, un parere e un piano di azione correttivo. Una relazione di ogni ispezione effettuata è trasmessa per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 24.

6. Qualora non sia stata trovata una soluzione in relazione all'esposto a seguito dell'azione intrapresa conformemente al paragrafo 5, lo Stato di approdo trasmette alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro una copia della relazione dell'ispettore, accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dalla competente autorità dello Stato di bandiera entro il termine impartito. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato di approdo. Inoltre, lo Stato di approdo presenta periodicamente alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro dati statistici e informazioni riguardanti gli esposti in relazione ai quali è stata trovata una soluzione.

Tali trasmissioni sono effettuate affinché, sulla base delle azioni ritenute appropriate e opportune, sia tenuto un registro di tali informazioni che sia portato a conoscenza delle parti, incluse le organizzazioni dei marittimi e degli armatori, che potrebbero essere interessate ad avvalersi delle pertinenti procedure di ricorso.

7. Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente articolo, sono attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire un formato elettronico armonizzato e la procedura di comunicazione del seguito dato dagli Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

8. Il presente articolo fa salvo l'articolo 18. L'articolo 18, quarto comma, si applica altresì agli esposti relativi a materie contemplate dalla CLM 2006.

**▼B***Articolo 19***Correzioni e fermo**

1. L'autorità competente si accerta che tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione siano corrette secondo le convenzioni.

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

**▼M1**

2 *bis*. In caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi oppure di carenze che costituiscano una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi), l'autorità competente dello Stato di approdo in cui la nave è ispezionata assicura che questa sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze.

Il provvedimento di fermo o di interruzione di un'operazione non è revocato fino a quando non si sia posto rimedio alle carenze riscontrate oppure finché l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le carenze stesse e si sia accertata che il piano sarà attuato in modo rapido. Prima di accettare un piano d'azione, l'ispettore può consultare lo Stato di bandiera.

**▼B**

3. Nell'esercizio del suo potere discrezionale nel valutare l'opportunità di sottoporre una nave a fermo, l'ispettore applica i criteri stabiliti nell'allegato X.

4. Se l'ispezione rivela che la nave non è equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione funzionanti quando il loro uso è prescritto dalla direttiva 2002/59/CE, l'autorità competente provvede affinché la nave sia sottoposta a fermo.

Qualora tale carenza non possa essere prontamente corretta presso il porto in cui è stato disposto il fermo, l'autorità competente può consentire alla nave di raggiungere il cantiere navale idoneo più vicino a tale porto, dove essa potrà essere prontamente corretta, o può imporre che la suddetta carenza sia corretta entro un termine massimo di trenta giorni come previsto dagli orientamenti stabiliti dal MOU di Parigi. A tal fine si applicano le procedure di cui all'articolo 21.

5. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali della nave sono manifestamente inferiori alle norme, l'autorità competente può sospendere l'ispezione della nave finché i soggetti responsabili non abbiano fatto quanto necessario per garantire che la nave ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni.

**▼ M1**

6. Qualora si proceda ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, e accludendo il rapporto di ispezione, l'amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito a tutte le circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Sono inoltre informati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati obbligatori conformemente alle convenzioni, se del caso. Inoltre, se è fatto divieto a una nave di riprendere il mare a causa di una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) oppure a motivo di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentano un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei lavoratori marittimi, l'autorità competente ne informa immediatamente lo Stato di bandiera e invita un rappresentante di quest'ultimo ad essere presente, se possibile, chiedendo allo Stato di bandiera di rispondere entro un termine impartito. L'autorità competente informa immediatamente anche le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato di approdo in cui è stata effettuata l'ispezione.

**▼ B**

7. La presente direttiva non pregiudica gli ulteriori requisiti previsti dalle convenzioni per quanto riguarda le procedure di notifica e di comunicazione relative al controllo dello Stato di approdo.

8. Ove il controllo dello Stato di approdo sia esercitato ai sensi della presente direttiva, si fa tutto il possibile per evitare che una nave sia indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta. Se la nave è indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta, il proprietario o l'armatore hanno diritto ad un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti. In tutti i casi in cui si afferma che la nave sia stata indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.

9. Al fine di alleggerire la congestione portuale, l'autorità competente può autorizzare che una nave sottoposta a fermo sia spostata verso un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione portuale non costituisce un elemento da prendere in considerazione nel decidere un provvedimento di fermo o di revoca di un fermo.

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

10. Le autorità o enti portuali sono informati il prima possibile dell'emissione di un provvedimento di fermo.

*Articolo 20***Diritto di ricorso**

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

2. A tal fine gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure, in conformità della rispettiva legislazione nazionale.

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

**▼B**

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

- a) gli Stati membri provvedono affinché la banca dati sulle ispezioni sia tempestivamente aggiornata di conseguenza;
- b) lo Stato membro in cui è emesso il provvedimento di fermo o di rifiuto di accesso provvede entro ventiquattro ore dalla suddetta decisione alla rettifica dell'informazione pubblicata a norma dell'articolo 26.

*Articolo 21***Seguito dato a ispezioni e fermi**

1. Se le carenze di cui all'articolo 19, paragrafo 2, non possono essere corrette nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, l'autorità competente dello Stato membro interessato può consentire alla nave di raggiungere senza indebito ritardo il cantiere navale idoneo più vicino al porto di fermo, scelto dal comandante e dalle autorità interessate, dove può essere dato il necessario seguito al provvedimento purché siano rispettate le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato di bandiera e approvate da detto Stato membro. Dette condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, senza pericoli per le altre navi o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.

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

3. Nei casi indicati al paragrafo 1, l'autorità competente dello Stato membro in cui si trova il porto nel quale è avvenuta l'ispezione informa l'autorità competente dello Stato in cui è situato il cantiere di riparazione, i soggetti menzionati all'articolo 19, paragrafo 6, e ogni altra autorità pertinente in merito alle condizioni necessarie per la navigazione.

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

4. Gli Stati membri provvedono affinché sia rifiutato l'accesso a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità alle navi di cui al paragrafo 1 che prendono il mare:

- a) senza rispettare le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato membro del porto di ispezione; o
- b) che rifiutano di ottemperare ai requisiti applicabili delle convenzioni non recandosi nel cantiere navale previsto.



**▼B**

Siffatto rifiuto rimane in vigore finché il proprietario o l'armatore non dimostri sufficientemente all'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze che la nave è perfettamente conforme ai pertinenti requisiti delle convenzioni.

5. Nei casi indicati al paragrafo 4, lettera a), l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze della nave informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

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

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

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

*Articolo 22***Profilo professionale degli ispettori**

1. Le ispezioni sono eseguite soltanto da ispettori che possiedano i requisiti in materia di qualifiche professionali indicati nell'allegato XI e che siano autorizzati dall'autorità competente ad eseguire il controllo da parte dello Stato di approdo.

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

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

4. Ciascun ispettore è provvisto di un documento personale, sotto forma di documento di identità, rilasciato dall'autorità competente da cui dipende conformemente alla direttiva 96/40/CE della Commissione, del 25 giugno 1996, che istituisce un modello comune di documento di identità per gli ispettori incaricati del controllo dello Stato di approdo<sup>(1)</sup>.

5. Gli Stati membri provvedono affinché la competenza degli ispettori e la loro conformità ai criteri minimi di cui all'allegato XI siano verificate, prima che essi siano autorizzati ad eseguire ispezioni e successivamente con frequenza periodica, alla luce del programma di formazione di cui al paragrafo 7.

<sup>(1)</sup> GU L 196 del 7.8.1996, pag. 8.

**▼B**

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

7. In cooperazione con gli Stati membri, la Commissione sviluppa e promuove un programma comunitario armonizzato per la formazione e la valutazione, da parte degli Stati membri, delle competenze degli ispettori addetti al controllo da parte dello Stato di approdo.

*Articolo 23***Rapporti dei piloti e delle autorità portuali**

1. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per assicurare che i loro piloti che effettuano operazioni di ormeggio o disormeggio di navi o che operano su navi dirette verso un porto o in transito all'interno di uno Stato membro informino immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, a seconda dei casi, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

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

3. Gli Stati membri chiedono ai piloti e alle autorità o enti portuali di riferire almeno le seguenti informazioni, se possibile in formato elettronico:

- informazioni sulla nave (nome, numero di identificazione IMO, indicativo radio e bandiera),
- informazioni sulla navigazione (ultimo porto di scalo, porto di destinazione),
- descrizione delle anomalie apparenti riscontrate a bordo.

4. Gli Stati membri provvedono affinché siano intraprese azioni appropriate in merito alle anomalie apparenti segnalate dai piloti e dalle autorità o enti portuali e registrano i dettagli di tali azioni.

**▼M1**

5. Alla Commissione sono attribuite competenze di esecuzione affinché adotti le misure necessarie per l'applicazione del presente articolo, incluse le procedure armonizzate destinate ad essere utilizzate da piloti e autorità o organismi portuali per segnalare anomalie apparenti e registrare il seguito dato dagli Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

*Articolo 24***Banca dati sulle ispezioni**

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni basandosi sulle competenze e sull'esperienza maturate nell'ambito del MOU di Parigi.

La banca dati sulle ispezioni contiene tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito ai sensi della presente direttiva e comprende le funzionalità di cui all'allegato XII.

2. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire che le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e sull'ora effettiva di partenza di ogni nave che fa scalo nei loro porti e ancoraggi siano trasferite entro un periodo ragionevole, insieme ad un identificatore del porto in questione, alla banca dati sulle ispezioni tramite il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi «SafeSeaNet» di cui all'articolo 3, lettera s), della direttiva 2002/59/CE. Dopo aver trasferito tali informazioni alla banca dati sulle ispezioni tramite SafeSeaNet, gli Stati membri sono esentati dalla fornitura di dati ai sensi del punto 1.2 e del punto 2, lettere a) e b), dell'allegato XIV della presente direttiva.

3. Gli Stati membri provvedono a trasferire nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato.

Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.

4. In base ai dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri, la Commissione è in grado di reperire nella banca dati sulle ispezioni qualsiasi dato rilevante inerente all'attuazione della presente direttiva, in particolare sul profilo di rischio di una nave, sulle navi da sottoporre ad ispezione, sui movimenti delle navi e sull'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro.

Gli Stati membri hanno accesso a tutte le informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni rilevanti ai fini dell'applicazione delle procedure di ispezione della presente direttiva.

Gli Stati membri e terzi firmatari del MOU di Parigi sono autorizzati ad accedere a qualsiasi dato essi abbiano registrato nella banca dati sulle ispezioni nonché ai dati relativi alle navi battenti la loro bandiera.

*Articolo 25***Scambio di informazioni e cooperazione**

Ciascuno Stato membro provvede affinché le sue autorità o i suoi enti portuali e gli altri organismi e autorità pertinenti forniscano all'autorità competente per il controllo da parte dello Stato di approdo i seguenti tipi di informazioni in loro possesso:

— informazioni notificate in conformità dell'articolo 9 e dell'allegato III,

**▼B**

- informazioni relative alle navi che hanno omesso di notificare informazioni conformemente al disposto della presente direttiva e delle direttive 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico <sup>(1)</sup>, e 2002/59/CE, nonché, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004,
- informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 o all'articolo 10 della direttiva 2000/59/CE,
- informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso o che sono state espulse da un porto per motivi di sicurezza,
- informazioni su anomalie apparenti conformemente all'articolo 23.

*Articolo 26***Pubblicazione di notizie**

Basandosi sulle competenze e sull'esperienza maturate nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione mette a disposizione e tiene aggiornate su un sito web pubblico le informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuto di accesso in conformità dell'allegato XIII.

*Articolo 27***Pubblicazione di un elenco delle compagnie con un livello di prestazione basso e molto basso**

La Commissione redige e pubblica periodicamente, su un sito web pubblico, informazioni sulle compagnie il cui livello di prestazione, in un periodo di tre mesi o più, è considerato basso e molto basso ai fini della determinazione del profilo di rischio della nave di cui all'allegato I, parte I.

**▼M1**

Alla Commissione sono attribuite competenze di esecuzione affinché stabilisca le modalità di pubblicazione delle informazioni di cui al primo comma, i criteri per l'aggregazione dei dati pertinenti e la frequenza degli aggiornamenti. Detti atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

**▼B***Articolo 28***Rimborso delle spese**

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 13 e 14 confermino o accertino carenze rispetto ai requisiti previsti da una convenzione che giustificano il fermo di una nave, le spese complessive in un normale esercizio contabile connesse all'ispezione sono a carico del proprietario o dell'armatore o del suo rappresentante nello Stato di approdo.

2. Tutte le spese connesse con le ispezioni eseguite dall'autorità competente di uno Stato membro secondo quanto disposto dall'articolo 16 e dall'articolo 21, paragrafo 4, sono sostenute dal proprietario o dall'armatore della nave.

<sup>(1)</sup> GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

**▼B**

3. Qualora una nave sia sottoposta a fermo, tutti i costi relativi al fermo in porto sono a carico del proprietario o dell'armatore della nave.

4. Il fermo non è revocato finché non si sia provveduto al completo pagamento o non sia data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

*Articolo 29***Dati per il controllo dell'attuazione**

Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni elencate nell'allegato XIV con la frequenza in esso specificata.

*Articolo 30***Monitoraggio dell'osservanza delle norme e della prestazione degli Stati membri**

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

**▼M1***Articolo 30 bis***Atti delegati**

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 30 *ter* riguardo alle modifiche dell'allegato VI al fine di aggiungere all'elenco figurante in detto allegato ulteriori istruzioni relative al controllo da parte dello Stato di approdo adottate dall'organizzazione del MOU di Parigi.

*Articolo 30 ter***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 30 *bis* è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 20 agosto 2013. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 30 *bis* può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

**▼ M1**

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 30 *bis* entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 31***Comitato**

1. La Commissione è assistita dal Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup>. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere su un progetto di atto di esecuzione da adottare rispettivamente a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, dell'articolo 23, paragrafo 5, e dell'articolo 27, secondo comma, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 33***Modalità di attuazione**

Nello stabilire le modalità di attuazione di cui all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 4, all'articolo 18 *bis*, paragrafo 7, all'articolo 23, paragrafo 5, e all'articolo 27 secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 3, la Commissione fa particolare attenzione a che dette modalità tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basandosi sulle competenze maturate nell'ambito del MOU di Parigi.

**▼ B***Articolo 34***Sanzioni**

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

<sup>(1)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.



### *Articolo 35*

#### **Riesame**

La Commissione procede ad un riesame dell'applicazione della presente direttiva entro il 30 giugno 2012. Tale riesame prevede, tra l'altro, la valutazione dell'adempimento dell'impegno di ispezione comunitario globale di cui all'articolo 5, del numero di ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo in ogni Stato membro, del numero di ispezioni effettuate, del rispetto da parte di ciascuno Stato membro dell'impegno di ispezione annuale e dell'applicazione degli articoli 6, 7 e 8.

La Commissione comunica i risultati del riesame al Parlamento europeo e al Consiglio e determina, sulla base di tale riesame, l'eventuale necessità di proporre una direttiva di modifica o ulteriori disposizioni legislative in materia.

### *Articolo 36*

#### **Attuazione e notifica**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 31 dicembre 2010 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva.

Essi applicano tali disposizioni a partire dal 1° gennaio 2011.

2. 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. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alla direttiva abrogata dalla presente direttiva contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti s'intendono fatti alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento nonché la formulazione di tale indicazione sono decise dagli Stati membri.

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

4. Inoltre, la Commissione informa regolarmente il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi realizzati nell'attuazione della presente direttiva all'interno degli Stati membri, in particolare nella prospettiva di un'attuazione uniforme del sistema di ispezioni nella Comunità.

### *Articolo 37*

#### **Abrogazione**

La direttiva 95/21/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato XV, parte A, è abrogata, con effetto dal 1° gennaio 2011, fermi restando gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento nell'ordinamento nazionale delle direttive di cui all'allegato XV, parte B.

**▼B**

I riferimenti alla direttiva abrogata s'intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XVI della presente direttiva.

*Articolo 38*

**Entrata in vigore**

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

*Articolo 39*

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.



*ALLEGATO I***ELEMENTI DEL SISTEMA COMUNITARIO DI ISPEZIONE DA PARTE  
DELLO STATO DI APPRODO****(di cui all'articolo 5)**

I seguenti elementi sono inclusi nel sistema comunitario di ispezione da parte dello Stato di approdo.

**I. Profilo di rischio della nave**

Il profilo di rischio della nave è determinato dalla combinazione dei seguenti parametri generici e storici.

**1. Parametri generici****a) Tipo di nave**

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

**b) Età della nave**

Le navi che hanno più di dodici anni sono considerate a rischio maggiore.

**c) Prestazione dello Stato di bandiera**

i) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una elevata percentuale di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una modesta percentuale di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.

iii) Le navi battenti bandiera di uno Stato per cui è stato completato un controllo ed è stato eventualmente presentato un piano d'azione correttivo, conformemente sia al quadro che alle procedure per il sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO, sono considerate a rischio minore. Non appena adottate le misure di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lo Stato di bandiera di una tale nave deve dimostrare di aver rispettato il codice per l'applicazione degli strumenti IMO obbligatori.

**d) Organismi riconosciuti**

i) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione basso o molto basso in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione elevato in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.

iii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 sono considerate a rischio minore.

**e) Prestazione della compagnia**

i) Le navi di una compagnia con livello di prestazione basso o molto basso, stabilita sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio maggiore.

**▼B**

- ii) Le navi di una compagnia con prestazione elevata, stabilita sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio minore.

## 2. Parametri storici

- i) Le navi che sono state sottoposte a fermo più di una volta sono considerate a rischio maggiore.
- ii) Le navi sulle quali, durante l'ispezione o le ispezioni effettuate nel periodo di cui all'allegato II, sono state constatate meno carenze di quelle ivi indicate, sono considerate a rischio minore.
- iii) Le navi che non sono state sottoposte a fermo nel periodo di cui all'allegato II sono considerate a rischio minore.

I parametri di rischio sono combinati utilizzando una ponderazione che rispecchia l'influenza relativa di ogni parametro sul rischio complessivo della nave, allo scopo di stabilire i seguenti profili di rischio della nave:

- rischio elevato,
- rischio medio,
- rischio modesto.

Nel determinare i suddetti profili di rischio è attribuita maggiore importanza ai parametri relativi a tipo di nave, prestazione dello Stato di bandiera, organismi riconosciuti e prestazione della compagnia.

## II. Ispezione delle navi

## 1. Ispezioni periodiche

Le ispezioni periodiche sono effettuate a intervalli di tempo prestabiliti. La loro frequenza è determinata dal profilo di rischio della nave. L'intervallo tra le ispezioni periodiche per le navi a rischio elevato non supera i sei mesi. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi con altri profili di rischio diminuisce con il diminuire del rischio.

Gli Stati membri effettuano un'ispezione periodica su:

- ogni nave con un profilo di rischio elevato che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio nell'ambito della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi sei mesi. Le navi a rischio elevato possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal quinto mese,
- ogni nave con un profilo di rischio medio che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio nell'ambito della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi dodici mesi. Le navi a rischio medio possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal decimo mese,
- ogni nave con un profilo di rischio modesto che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi trentasei mesi. Le navi a rischio modesto possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal ventiquattresimo mese.

## 2. Ispezioni supplementari

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori di priorità assoluta o imprevisti sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione sulla necessità di effettuare un'ispezione supplementare sulla scorta di fattori imprevisti è tuttavia lasciata alla valutazione professionale dell'ispettore.

**▼B**

## 2A. Fattori di priorità assoluta

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

- Navi che sono state sospese o ritirate dalla loro classe per ragioni di sicurezza dopo l'ultima ispezione effettuata nella Comunità o nella regione del MOU di Parigi.
- Navi che sono state oggetto di segnalazione o notifica da parte di un altro Stato membro.
- Navi che non possono essere identificate nella banca dati sulle ispezioni,
- navi che:
  - sono state coinvolte in collisioni o si sono arenate o incagliate durante l'avvicinamento al porto,
  - sono state oggetto di un'accusa di presunta violazione delle norme sullo scarico di sostanze o effluenti pericolosi, oppure
  - hanno eseguito manovre errate o pericolose, non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione.

## 2B. Fattori imprevisti

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori imprevisti possono essere sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione di effettuare tale ispezione supplementare è lasciata alla valutazione professionale dell'autorità competente.

- Navi che non si sono conformate alla versione applicabile della raccomandazione IMO sulla navigazione di avvicinamento al Mar Baltico.
- Navi con certificati rilasciati da un organismo precedentemente riconosciuto il cui riconoscimento è stato ritirato dopo l'ultima ispezione effettuata nella Comunità o nella regione del MOU di Parigi.
- Navi che, su segnalazione di piloti o autorità o enti portuali, risultano avere anomalie apparenti tali da non permettere loro di navigare in condizioni di sicurezza o che costituiscono un rischio per l'ambiente ai sensi dell'articolo 23 della presente direttiva.
- Navi che non si sono attenute ai requisiti di notifica pertinenti di cui all'articolo 9 della presente direttiva, alla direttiva 2000/59/CE, alla direttiva 2002/59/CE e, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004.

**▼M1**

- Navi che sono state oggetto di rapporto o di un esposto, incluso un esposto a terra, da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che lo Stato membro in questione ritenga che il rapporto o l'esposto siano manifestamente infondati.

**▼B**

- Navi che in precedenza sono state sottoposte a fermo oltre tre mesi prima.
- Navi per le quali sono segnalate carenze non corrette, ad eccezione di quelle per cui le carenze dovevano essere corrette entro 14 giorni dalla partenza e delle carenze che dovevano essere corrette prima della partenza.
- Navi per le quali sono segnalati problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi.

**▼B**

- Navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.
- Navi per le quali sono giunte da fonte attendibile informazioni secondo cui i parametri di rischio non corrispondono a quelli registrati, con la conseguenza che il livello di rischio risulta maggiore.

**▼M1**

- Navi per le quali è stato approvato un piano d'azione inteso a correggere le carenze di cui all'articolo 19, paragrafo 2 *bis*, ma in relazione alle quali l'attuazione di tale piano non è stata controllata da un ispettore.

**▼B**

3. Regime di selezione
- 3A. Le navi di priorità I sono ispezionate come segue.
- a) Un'ispezione estesa è effettuata su:
- ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi sei mesi,
  - ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 12 mesi.
- b) Un'ispezione iniziale o dettagliata, a seconda dei casi, è effettuata su:
- ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 12 mesi.
- c) In caso di fattore di priorità assoluta:
- un'ispezione dettagliata o estesa, a seconda della valutazione professionale dell'ispettore, è effettuata su ogni nave con un profilo di rischio elevato e su ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni,
  - un'ispezione dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni.
- 3B. Qualora l'autorità competente decida di ispezionare una nave di priorità II, si applica quanto segue.
- a) Un'ispezione estesa è effettuata su:
- ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi cinque mesi,
  - ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi,
  - ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi 24 mesi.
- b) Un'ispezione iniziale o dettagliata, a seconda dei casi, è effettuata su:

**▼B**

- ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi,
  - ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi 24 mesi.
- c) In caso di fattore imprevisto:
- un'ispezione dettagliata o estesa, a seconda della valutazione professionale dell'ispettore, è effettuata su ogni nave con un profilo di rischio elevato o su ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni,
  - un'ispezione dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni.



## ALLEGATO II

## MODELLO DI PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE

(di cui all'articolo 10, paragrafo 2)

Parametri generici		Profilo					
		Nave a rischio elevato (HRS)		Nave a rischio medio (SRS)	Nave a rischio modesto (LRS)		
Parametri generici		Criteri	Punteggio ponderato	Criteri	Criteri		
1	Tipo di nave	Chimichiera Gasiera Petroliera Portarinfusa Nave passeggeri	2	nave a rischio né elevato né modesto	Tutti i tipi		
2	Età della nave	Tutti i tipi > 12 anni	1		Qualsiasi età		
3a	Bandiera	Lista BGW (nera, grigia, bianca)	Nera — rischio molto elevato (VH), elevato (H), da medio (M) a elevato		2	Bianca	
			Nera — rischio medio		1		
3b	Audit IMO		—		—	Si	
4a	Organismo riconosciuto	Prestazione	H		—	—	Elevata
			M		—	—	—
			L		Scarsa	1	—
			VL		Scarsissima	—	—
4b	Riconosciuto dall'UE		—		—	Si	
5	Compagnia	Prestazione	H	—	—	Elevata	
			M	—	—	—	
			L	Scarsa	2	—	
			VL	Scarsissima	—	—	
Parametri storici							
6	N. di carenze registrate in ogni ispezione nei 36 mesi precedenti	Carenze	Non applicabile	—	≤ 5 (e almeno un'ispezione effettuata nei 36 mesi precedenti)		
7	N. di fermi nei 36 mesi precedenti	Fermi	≥ 2 fermi	1	Nessun fermo		

HRS: le navi che soddisfano i criteri totalizzando un punteggio ponderato pari a 5 o più.

LRS: le navi che soddisfano tutti i criteri dei parametri relativi a un rischio modesto.

SRS: tutte le altre navi che non rientrano nelle due suddette categorie.

*ALLEGATO III***NOTIFICA****(di cui all'articolo 9, paragrafo 1)**

Informazioni da comunicare in conformità dell'articolo 9, paragrafo 1:

Le informazioni sotto elencate sono trasmesse all'autorità o ente portuale o all'autorità o organismo designati a questo fine almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o ancoraggio ovvero prima di lasciare il porto precedente, se si ritiene che il viaggio debba durare meno di tre giorni:

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

**▼B***ALLEGATO IV***ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI****(di cui all'articolo 13, punto 1)**

- 1) Certificato internazionale di stazza (1969).
- 2) — Certificato di sicurezza per nave passeggeri,
  - Certificato di sicurezza per costruzione per nave da carico,
  - certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico,
  - certificato di sicurezza radio per nave da carico,
  - certificato di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi,
  - certificato di sicurezza per nave da carico.
- 3) Certificato internazionale di sicurezza navale (ISSC).
- 4) Registro sinottico (Continuous Synopsis Record).
- 5) Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti,
  - certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.
- 6) Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi,
  - certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi.
- 7) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale.
- 8) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi.
- 9) Certificato internazionale di bordo libero (1966),
  - certificato internazionale di esenzione di bordo libero.
- 10) Registro degli oli minerali, parti I e II.
- 11) Registro dei carichi.
- 12) Documento sulla composizione minima degli equipaggi.
- 13) Certificati o altri documenti necessari in conformità delle disposizioni della STCW 78/95.

**▼M1**

- 14) Certificati medici (cfr. CLM 2006).
- 15) Tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (cfr. CLM 2006 e STCW 78/95).
- 16) Registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (cfr. CLM 2006).

**▼B**

- 17) Informazioni sulla stabilità.
- 18) Copia del documento di conformità e del certificato di gestione della sicurezza rilasciati in conformità del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) (SOLAS 74, capitolo IX).
- 19) Certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dall'organismo riconosciuto in questione (richiesti solo se la nave mantiene la classe con un organismo riconosciuto).
- 20) Documento di conformità con i requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose.
- 21) Certificato di sicurezza delle unità veloci e autorizzazione a operare unità veloci.



**▼ B**

- 22) Elenco speciale o manifesto delle merci pericolose o piano dettagliato di stivaggio.
- 23) Giornale di bordo contenente le registrazioni di prove ed esercitazioni, incluse le esercitazioni di sicurezza, e registro dei verbali di ispezione e manutenzione della dotazione di salvataggio e relative disposizioni, nonché delle attrezzature e disposizioni antincendio.
- 24) Certificato di sicurezza per navi a destinazione specifica.
- 25) Certificato di sicurezza di unità mobili di trivellazione off-shore.
- 26) Per le petroliere, registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra.
- 27) Ruolo dell'equipaggio, piano di lotta antincendio e, per le navi passeggeri, piano antiavaria.
- 28) Piano di emergenza per inquinamento da olio minerale.
- 29) Documentazione sui rapporti di ispezione (in caso di portarinfuse e petroliere).
- 30) Rapporti delle precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo.
- 31) Per le navi passeggeri ro-ro, informazioni sul rapporto massimo A/A.
- 32) Documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie.
- 33) Manuale di fissazione del carico.
- 34) Piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti.
- 35) Sistema di supporto all'assunzione di decisioni per i comandanti delle navi passeggeri.
- 36) Piano di cooperazione SAR (servizio di ricerca e salvataggio) per navi passeggeri in servizio su rotte fisse.
- 37) Elenco dei limiti operativi per navi passeggeri.
- 38) Libretto per portarinfuse.
- 39) Piano di carico e scarico per portarinfuse.
- 40) Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, 1992).
- 41) Certificati richiesti ai sensi della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi<sup>(1)</sup>.
- 42) Certificati richiesti ai sensi del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente<sup>(2)</sup>.
- 43) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico.
- 44) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque reflue.

**▼ M1**

- 45) Certificato di lavoro marittimo.
- 46) Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II.
- 47) Certificato internazionale del sistema antivegetativo.
- 48) Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi.

**▼ M2**

- 49) Certificato relativo all'inventario dei materiali pericolosi o dichiarazione di conformità a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Cfr. pagina 128 della presente Gazzetta ufficiale.

<sup>(2)</sup> Cfr. pagina 24 della presente Gazzetta ufficiale.

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1).

▼ **M3**

- 50) Documento di conformità rilasciato ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

**▼B***ALLEGATO V***ESEMPI DI «FONDATI MOTIVI»****(di cui all'articolo 13, punto 3)**

- A. Esempi di fondati motivi per un'ispezione dettagliata
1. Navi contemplate nell'allegato I, punti 2A e 2B.
  2. Inadeguata tenuta del registro degli oli minerali.
  3. Rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione.
  4. Indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni relative alla comunicazione a bordo di cui all'articolo 18 della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare <sup>(1)</sup>.
  5. Un certificato è stato ottenuto con la frode o il titolare di un certificato non è la persona alla quale tale certificato è stato rilasciato in origine.
  6. La nave ha un comandante, un ufficiale o un marinaio titolare di un certificato rilasciato da un paese che non ha ratificato la STCW 78/95.
  7. Prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non sono effettuate in condizioni di sicurezza o in conformità degli orientamenti dell'IMO: ad esempio, il contenuto di ossigeno nella condotta principale di gas inerte delle cisterne di carico supera i livelli massimi prescritti.
  8. Incapacità del comandante di una petroliera di fornire il registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra.
  9. Mancanza di un ruolo di bordo aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dei membri dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso di incendio o di abbandono della nave.
  10. Emissione di falsi allarmi per soccorso non seguiti da idonee procedure di cancellazione.
  11. Mancanza della dotazione principale o delle disposizioni richieste dalle convenzioni.
  12. Condizioni di eccessiva insalubrità a bordo della nave.
  13. Prove tratte da osservazioni o dall'impressione generale dell'ispettore secondo cui esistono serie carenze o grave deterioramento della carena o delle strutture atti a pregiudicare l'integrità strutturale della nave, la sua tenuta stagna all'acqua o la sua tenuta stagna alle intemperie.
  14. Informazioni o prove che il comandante o l'equipaggio non ha dimestichezza con operazioni di bordo essenziali relative alla sicurezza della nave o alla prevenzione dell'inquinamento o che tali operazioni non sono state effettuate.
  15. Assenza di una tabella delle convenzioni di lavoro a bordo o di registri delle ore di lavoro o di riposo dell'equipaggio.
- ▼M1**
16. I documenti richiesti ai sensi della CLM 2006 non sono prodotti o non sono aggiornati, oppure non sono aggiornati in modo veritiero, o i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla CLM 2006 o non sono validi per altri motivi.
  17. Le condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della CLM 2006.
  18. Esistono ragionevoli motivi per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera per evitare di dover conformarsi alla CLM 2006.

<sup>(1)</sup> GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33.

**▼ M1**

19. È stato presentato un esposto relativo ad una presunta non conformità delle condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave alle prescrizioni della CLM 2006.

**▼ B**

- B. Esempi di fondati motivi per il controllo delle navi su aspetti relativi alla sicurezza
  1. L'ispettore può individuare fondati motivi per avviare ulteriori misure di controllo sulla sicurezza nel corso dell'ispezione iniziale del controllo da parte dello Stato di approdo:
    - 1.1. il certificato ISSC non è valido o è scaduto;
    - 1.2. il livello di sicurezza della nave è inferiore a quello del porto;
    - 1.3. le esercitazioni riguardanti la sicurezza della nave non sono state effettuate;
    - 1.4. le registrazioni delle ultime 10 interfacce nave/porto o nave/nave non sono complete;
    - 1.5. vi è la prova o è stato osservato che i membri del personale della nave che svolgono ruoli chiave non sono in grado di comunicare fra loro;
    - 1.6. sono rilevate prove basate su osservazioni che sussistono gravi carenze nei dispositivi di sicurezza;
    - 1.7. esistono informazioni provenienti da terzi, come un rapporto o un esposto, riguardanti questioni di sicurezza;
    - 1.8. la nave detiene un certificato di sicurezza navale internazionale (ISSC) provvisorio rilasciato successivamente e, in base al parere professionale dell'ispettore, uno dei motivi della nave o compagnia per richiedere tale certificato consiste nell'evitare di dover conformarsi pienamente alla regola della SOLAS 74 capitolo XI-2 e alla parte A del codice ISPS, oltre il periodo del certificato provvisorio iniziale. La parte A del codice ISPS specifica le circostanze nelle quali può essere rilasciato un certificato provvisorio.
  2. Ove siano accertati i fondati motivi sopradescritti, l'ispettore informa immediatamente l'autorità competente della sicurezza (a meno che l'ispettore non sia egli stesso un'autorità debitamente autorizzata per la sicurezza). L'autorità competente della sicurezza decide quindi quali ulteriori misure di controllo siano necessarie tenendo conto del livello di sicurezza conformemente alla regola 9 della convenzione SOLAS 74, capitolo XI.
  3. Fondati motivi diversi da quelli sopra elencati devono essere esaminati dall'autorità debitamente autorizzata per la sicurezza.

*ALLEGATO VI***PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI****(di cui all'articolo 15, paragrafo 1)**

Allegato 1 «Procedure di controllo dello Stato di approdo» (PSCOs) del MOU di Parigi e seguenti istruzioni dello stesso, nella loro versione aggiornata:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Istruzione 33/2000/02: Controllo operativo sulle navi traghetto e passeggeri),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts [Istruzione 35/2002/02: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo (PSCO) in materia di carte elettroniche],
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Istruzione 36/2003/08: Orientamenti per l'ispezione delle condizioni di lavoro e di vita),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Istruzione 37/2004/02: Orientamenti ai sensi della convenzione STCW 78/95 modificata),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Istruzione 37/2004/05: Orientamenti per l'ispezione concernente le ore di lavoro/riposo),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Istruzione 37/2004/10: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sugli aspetti relativi alla sicurezza),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Istruzione 38/2005/02: Orientamenti per la verifica, da parte degli PSCO, dei dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR)],
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Istruzione 38/2005/05: Orientamenti sull'allegato I della convenzione MARPOL 73/78),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on the Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [Istruzione 38/2005/07: Orientamenti sul controllo del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) delle petroliere motoscafo],
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on on the ISM Code (Istruzione 39/2006/01: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sul codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM)],
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Istruzione 39/2006/02: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sul controllo del sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (GMDSS)],
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Istruzione 39/2006/03 Ottimizzazione della lista di controllo delle messe al bando e delle notifiche),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Istruzione 39/2006/10: Orientamenti per gli PSCO per l'esame delle cisterne di zavorra e la simulazione di guasto del generatore principale (black-out test)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Istruzione 39/2006/11 Orientamenti per le verifiche concernenti la struttura delle navi portarinfuse),

**▼B**

- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Istruzione 39/2006/12 Codice di buone pratiche per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Istruzione 40/2007/04: Criteri per la valutazione della responsabilità degli organismi riconosciuti),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Istruzione 40/2007/09: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo per conformarsi all'allegato VI della convenzione MARPOL 73/78).

*ALLEGATO VII***ISPEZIONE ESTESA DELLE NAVI****(di cui all'articolo 14)**

Un'ispezione estesa concerne in particolare le condizioni generali dei seguenti settori a rischio:

- documentazione,
- condizioni strutturali,
- tenuta stagna alle intemperie,
- sistemi di emergenza,
- comunicazioni radio,
- operazioni di carico,
- sicurezza antincendio,
- allarmi,
- condizioni di vita e di lavoro,
- apparecchiature di navigazione,
- mezzi di salvataggio,
- merci pericolose,
- motori principali e ausiliari,
- prevenzione dell'inquinamento.

Inoltre ferma restando la loro fattibilità materiale o eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, un'ispezione estesa include la verifica di specifiche voci di settori a rischio a seconda del tipo di navi ispezionate, come stabilito in conformità dell'articolo 14, paragrafo 3.

*ALLEGATO VIII***DISPOSIZIONI RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI E ANCORAGGI ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ****(di cui all'articolo 16)**

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 16, paragrafo 1, l'autorità competente del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che sarà immediatamente applicabile dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa immediatamente applicabile dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le carenze che hanno portato al fermo siano state corrette.
2. L'autorità competente invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso all'amministrazione dello Stato di bandiera, all'organismo riconosciuto interessato, agli altri Stati membri e agli altri firmatari del MOU di Parigi, alla Commissione e al segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente aggiorna inoltre tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso.
3. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento. La domanda è corredata di un documento dell'amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore da essa debitamente autorizzato, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni. L'amministrazione dello Stato di bandiera fornisce all'autorità competente la prova dell'avvenuta visita a bordo.
4. La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso dev'essere altresì corredata, eventualmente, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito ad una visita a bordo da parte di un suo ispettore, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. La società di classificazione fornisce all'autorità competente la prova dell'avvenuta visita a bordo.
5. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato soltanto trascorso il periodo di cui all'articolo 16 della presente direttiva, a seguito di una nuova ispezione della nave effettuata in un porto concordato.

Se il porto concordato si trova in uno Stato membro, l'autorità competente di tale Stato, su richiesta dell'autorità competente che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave ad entrare nel porto concordato affinché possa essere effettuata la nuova ispezione. In tali casi, non possono essere effettuate operazioni di carico nel porto fino a che il provvedimento di rifiuto di accesso sia stato revocato.

6. Se il fermo che ha portato al provvedimento di rifiuto di accesso era conseguente anche a carenze nella struttura della nave, l'autorità competente che lo ha emanato può esigere che taluni spazi, fra i quali gli spazi di carico e le cisterne, siano resi disponibili per un esame nel corso della nuova ispezione.
7. La nuova ispezione è effettuata dall'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso o dall'autorità competente del porto di destinazione con l'accordo dell'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. L'autorità competente può esigere un preavviso fino a 14 giorni per la nuova ispezione. Sono fornite tutte le prove richieste dallo Stato membro in questione che la nave è pienamente conforme ai requisiti applicabili delle convenzioni.
8. La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguardi quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato VII.
9. I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.



**▼B**

10. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano lo Stato membro a norma dell'allegato VII, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato e la compagnia di appartenenza della nave ne è informata per iscritto.
11. L'autorità competente informa per iscritto della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, gli altri firmatari del MOU di Parigi, la Commissione e il segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso.
12. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti all'interno della Comunità sono rese disponibili nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'articolo 26 e dell'allegato XIII.

*ALLEGATO IX***RAPPORTO DI ISPEZIONE****(di cui all'articolo 17)**

Il rapporto di ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi.

**I. Informazioni generali**

1. Autorità competente che ha redatto il rapporto
2. Data e luogo dell'ispezione
3. Nome della nave ispezionata
4. Bandiera
5. Tipo di nave (come indicato nel certificato di gestione di sicurezza)
6. Numero di identificazione IMO
7. Indicativo radio
8. Stazza (GT)
9. Portata lorda (eventuale)
10. Anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave
11. La o le società di classificazione e altri organismi, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato alla nave i certificati di classificazione
12. L'organismo o gli organismi riconosciuti e/o altre parti che hanno rilasciato alla nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera
13. Nome ed indirizzo della compagnia di navigazione o dell'armatore della nave
14. Nome ed indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio per le navi portarinfuse liquide o secche
15. Data finale di stesura del rapporto di ispezione
16. Indicazione dell'eventualità che informazioni dettagliate relative a un'ispezione o a un fermo siano pubblicate

**II. Informazioni relative all'ispezione**

1. Certificati rilasciati in applicazione delle pertinenti convenzioni, autorità od organismo che ha rilasciato il certificato o i certificati con indicazione delle date di rilascio e di scadenza
2. Parti o elementi della nave che sono stati sottoposti ad ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa)
3. Porto e data dell'ultima visita di controllo intermedia o annuale oppure di rinnovo e nome dell'organismo che l'ha effettuata
4. Tipo di ispezione (ispezione, ispezione dettagliata, ispezione estesa)
5. Natura delle carenze
6. Misure adottate

**▼B**

III. Informazioni supplementari in caso di fermo

1. Data del provvedimento di fermo
2. Data della revoca del provvedimento di fermo
3. Natura delle carenze che hanno motivato il provvedimento di fermo (eventuali riferimenti alle convenzioni)
4. Se pertinente, indicazione dell'eventuale responsabilità dell'organismo riconosciuto o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita di controllo relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione con altri fattori, ha determinato il fermo
5. Misure adottate

**▼B***ALLEGATO X***CRITERI PER IL FERMO DI UNA NAVE****(di cui all'articolo 19, paragrafo 3)****INTRODUZIONE**

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

**▼C1**

Nel punto 3 è riportato un elenco di carenze che possono di per sé giustificare il fermo della nave (cfr. articolo 19, paragrafo 3).

**▼B**

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

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

**1. Criteri principali**

Nell'esprimere il suo giudizio professionale sull'opportunità di sottoporre una nave a fermo, l'ispettore deve attenersi ai seguenti criteri.

**Determinazione dei tempi**

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

**Criterio**

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

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

**2. Applicazione dei criteri principali**

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

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

**▼B**

Durante l'ispezione l'ispettore deve inoltre verificare se, nel corso di tutto il successivo viaggio, la nave e/o l'equipaggio siano in grado di:

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

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

3. Per agevolare l'ispettore nell'applicazione dei presenti orientamenti, segue un elenco di carenze, in base alle diverse convenzioni e/o codici, che, per la loro gravità, possono giustificare il fermo della nave. L'elenco non vuole essere completo.

#### 3.1. *Aspetti generali*

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

#### 3.2. *Ambito di pertinenza della SOLAS 74*

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

**▼B**

3. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del generatore, delle illuminazioni, delle batterie e degli interruttori di emergenza.
  4. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del timone principale e ausiliario.
  5. Mancanza, capacità insufficiente o serio deterioramento dei mezzi collettivi e individuali di salvataggio.
  6. Mancanza, mancata conformità o deterioramento sostanziale — nella misura in cui non è conforme all'uso destinato — del sistema per il rilevamento di incendi, degli allarmi antincendio, dei mezzi antincendio, degli estintori fissi, delle valvole di ventilazione, delle serrande tagliafuoco, dei dispositivi di chiusura rapida.
  7. Mancanza, sostanziale deterioramento o funzionamento imperfetto della protezione antincendio sul ponte di carico delle navi cisterna.
  8. Mancanza, mancata conformità o sostanziale deterioramento delle luci, delle sagome o dei segnali sonori.
  9. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature radio per comunicazioni di pericolo e di sicurezza.
  10. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature di navigazione, tenuto conto delle disposizioni della SOLAS 74, regola V/16.2.
  11. Mancanza di carte nautiche corrette e/o di altre pubblicazioni nautiche pertinenti necessarie per il viaggio previsto, tenendo presente la possibilità di sostituirle con un sistema informatico e indicatore di carta elettronica omologato (ECDIS) operante sui dati ufficiali.
  12. Mancanza di ventilatori di scarico antiscintilla per le sale delle pompe di scarico.
  13. Gravi carenze a livello dei requisiti operativi, come indicato nella sezione 5.5 dell'allegato 1 del MOU di Parigi.
  14. Numero, composizione o certificati dell'equipaggio non conformi al documento di composizione minima degli equipaggi.
  15. Mancata esecuzione del programma di ispezioni estese previste dalla regola 2 del capitolo XI della SOLAS.
- 3.3. *Ambito di pertinenza del codice IBC*
1. Trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico.
  2. Dispositivi di sicurezza ad alta pressione mancanti o danneggiati.
  3. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice.
  4. Sorgenti di ignizione ubicate in luoghi pericolosi.
  5. Infrazione di requisiti specifici.
  6. Superamento del volume massimo ammissibile del carico per cisterna.
  7. Insufficiente protezione termica per i prodotti sensibili.
- 3.4. *Ambito di pertinenza del codice IGC*
1. Trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico.
  2. Mancanza dei dispositivi di chiusura degli alloggi o dei locali di servizio.
  3. Paratie non stagne al gas.
  4. Camere di equilibrio difettose.
  5. Valvole a chiusura rapida mancanti o difettose.

**▼B**

6. Valvole di sicurezza mancanti o difettose.
  7. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice.
  8. Mancato funzionamento dei ventilatori dei vani carico.
  9. Mancato funzionamento degli allarmi di pressione nelle cisterne di carico.
  10. Impianto per il rilevamento di gas e/o impianto per il rilevamento di gas tossici difettoso.
  11. Trasporto di sostanze con inibitori, senza certificato valido.
- 3.5. *Ambito di pertinenza della LL 66*
1. Vaste superfici danneggiate o corrose oppure vaiolatura del fasciame, unita ad un irrigidimento dei ponti di coperta e dello scafo, che incidono sulla navigabilità o sulla resistenza a carichi locali, a meno che non siano state effettuate adeguate riparazioni temporanee in vista del trasferimento in un porto in cui si proceda alle riparazioni definitive.
  2. Insufficiente stabilità riconosciuta.
  3. Mancanza di informazioni sufficienti e affidabili, con un formulario approvato, che consenta, in maniera rapida e semplice, al comandante di effettuare il carico e lo zavorramento della nave in modo tale da mantenere un sicuro margine di stabilità in tutte le fasi e nelle varie condizioni del viaggio e da evitare intollerabili sollecitazioni nella struttura della nave.
  4. Mancanza, deterioramento sostanziale o difetti nei dispositivi di chiusura, nei dispositivi di chiusura dei boccaporti e nelle porte a chiusura stagna.
  5. Sovraccarico.
  6. Mancanza o impossibilità di leggere la linea di pescaggio.
- 3.6. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato I*
1. Mancanza, grave deterioramento o difetto relativo al corretto funzionamento del dispositivo di filtrazione delle acque miste a olio e del sistema per la sorveglianza e il controllo dello scarico di olio o dei dispositivi di allarme a 15 ppm.
  2. Insufficienza nella rimanente capacità della cisterna di decantazione e/o di sedimentazione per il viaggio previsto.
  3. Mancata disponibilità del registro degli oli minerali.
  4. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.
  5. Mancanza o inadeguatezza della documentazione di conformità alla regola 13G, paragrafo 3, lettera b), della MARPOL 73/78.
- 3.7. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato II*
1. Assenza del manuale P&A.
  2. Carico non classificato.
  3. Mancata disponibilità del registro del carico.
  4. Trasporto di sostanze simili al petrolio senza che siano soddisfatte le relative prescrizioni o senza un certificato adeguatamente modificato.
  5. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.
- 3.8. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato V*
1. Assenza del piano di gestione dei rifiuti.
  2. Mancata disponibilità del registro dei rifiuti.
  3. Il personale della nave dimostra di non conoscere i requisiti di eliminazione/scarico del piano di gestione dei rifiuti.

**▼B**3.9. *Ambito di pertinenza della STCW 78/95 e direttiva 2008/106/CE*

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

3.10. **►MI** *Ambito di pertinenza della CLM 2006* ◀

1. Insufficienza di generi alimentari per il viaggio fino al porto successivo.
2. Insufficienza di acqua potabile per il viaggio fino al porto successivo.
3. Condizioni sanitarie non soddisfacenti a bordo.
4. Mancanza di riscaldamento negli alloggi di una nave che naviga in zone in cui le temperature possono essere eccessivamente basse.
5. Insufficienza di ventilazione negli alloggi di una nave.
6. Passaggi/alloggi bloccati da eccesso di ciarpame, armamento o carico, o in condizioni altrimenti non sicure.
7. Prova evidente che, per la prima guardia o i successivi cambi, gli addetti alla guardia o altro personale di servizio non sono in grado di assolvere i loro compiti a causa della fatica.

**▼MI**

8. Le condizioni a bordo presentano un chiaro rischio per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi.
9. La non conformità costituisce una violazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) relative alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo della nave, quale previsto dal certificato di lavoro marittimo della nave e dalla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.

**▼B**3.11. *Casi in cui non si giustifica il fermo, ma in cui debbono, ad esempio, essere sospese le operazioni di carico*

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



*ALLEGATO XI***CRITERI MINIMI PER GLI ISPETTORI****(di cui all'articolo 22, paragrafi 1 e 5)**

1. Gli ispettori devono avere una conoscenza teorica e un'esperienza pratica adeguate in materia di navi e del loro esercizio. Devono essere competenti nell'applicazione dei requisiti delle convenzioni e delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo. La conoscenza e la competenza nell'applicazione dei requisiti internazionali e comunitari devono essere acquisite attraverso programmi di formazione documentati.
2. Gli ispettori devono, almeno, avere:
  - a) adeguate qualifiche rilasciate da un istituto marittimo o nautico e la relativa esperienza di navigazione in quanto ufficiale navale certificato titolare, attualmente o in passato, di certificato di competenza STCW 78 II/2 o III/2 valido, non limitato quanto alla zona operativa, alla potenza motrice o alla stazza; o
  - b) aver superato l'esame riconosciuto dall'autorità competente per architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere navale e aver prestato servizio in tale funzione per almeno 5 anni; o
  - c) un diploma universitario nel settore o diploma equivalente ed aver seguito un'adeguata formazione con relativa qualifica di ispettore in materia di sicurezza navale.
3. L'ispettore deve:
  - aver prestato almeno un anno di servizio come ispettore dello Stato di bandiera effettuando controlli e certificazioni conformemente alle convenzioni oppure vigilando sulle attività svolte dagli organismi riconosciuti cui sono stati delegati compiti obbligatori, oppure
  - avere acquisito un livello di competenza equivalente in seguito ed almeno un anno di formazione pratica partecipando alle ispezioni di controllo dello Stato di approdo sotto la guida di ispettori esperti del settore.
4. Gli ispettori di cui al punto 2, lettera a), devono aver maturato un'esperienza marittima di almeno 5 anni, inclusi i periodi di servizio prestati in mare, rispettivamente come ufficiale di coperta o ufficiale di macchina ovvero come ispettore dello Stato di bandiera o assistente dell'ispettore responsabile del controllo da parte dello Stato di approdo. Tale esperienza comprende un periodo di almeno 2 anni prestato in mare come ufficiale di coperta o di macchina.
5. Gli ispettori devono essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto con i marittimi nella lingua più comunemente usata in navigazione.
6. Sono altresì accettati gli ispettori che non soddisfano i criteri sopra elencati se, alla data di adozione della presente direttiva, sono dipendenti dell'autorità competente del controllo da parte dello Stato di approdo di uno Stato membro.
7. Quando, in uno Stato membro, le ispezioni di cui all'articolo 15, paragrafi 1 e 2, sono eseguite da ispettori per il controllo da parte dello Stato di approdo, questi devono avere qualifiche adeguate, che includano una sufficiente esperienza teorica e pratica in materia di sicurezza marittima. Essa deve di norma comprendere:
  - a) una buona conoscenza della sicurezza marittima e di come essa è applicata alle operazioni oggetto di esame;
  - b) una buona conoscenza pratica delle tecnologie in materia di sicurezza;
  - c) una conoscenza dei principi, procedure e tecniche di ispezione;
  - d) una conoscenza pratica delle operazioni oggetto di esame.

*ALLEGATO XII***FUNZIONI DELLA BANCA DATI SULLE ISPEZIONI****(di cui all'articolo 24, paragrafo 1)**

1. La banca dati sulle ispezioni comprende almeno le seguenti funzioni:
  - includere i dati sulle ispezioni degli Stati membri e di tutti i firmatari del MOU di Parigi,
  - fornire dati sul profilo di rischio delle navi e sulle navi da sottoporre a ispezione,
  - calcolare l'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro,
  - elaborare le liste bianca, grigia e nera degli Stati di bandiera di cui all'articolo 16, paragrafo 1,
  - fornire dati sulla prestazione delle compagnie,
  - individuare gli elementi dei settori a rischio da controllare ad ogni ispezione.
2. La banca dati sulle ispezioni è in grado di adattarsi agli sviluppi futuri e di interfacciarsi con altre banche dati comunitarie sulla sicurezza marittima, incluso SafeSeaNet, che forniscono dati sugli effettivi scali delle navi nei porti degli Stati membri e, se necessario, con i pertinenti sistemi d'informazione nazionali.
3. È previsto un deep hyperlink (collegamento profondo) dalla banca dati sulle ispezioni al sistema informatico Equasis. Gli Stati membri incoraggiano gli ispettori a consultare le banche dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi, accessibili attraverso Equasis.

*ALLEGATO XIII***PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI CONNESSE ALLE ISPEZIONI,  
AI FERMI E AI PROVVEDIMENTI DI RIFIUTO DI ACCESSO NEI  
PORTI E ANCORAGGI DEGLI STATI MEMBRI****(di cui all'articolo 26)**

1. Le informazioni pubblicate a norma dell'articolo 26, paragrafo 1, devono comprendere i seguenti dati:
  - a) nome della nave;
  - b) numero di identificazione IMO;
  - c) tipo di nave;
  - d) stazza (GT);
  - e) anno di costruzione indicato nei certificati di sicurezza;
  - f) nome ed indirizzo della compagnia della nave;
  - g) per le navi portarinfuse liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio;
  - h) Stato di bandiera;
  - i) certificati di classificazione e certificati obbligatori rilasciati in conformità delle convenzioni e autorità od organismo che ha rilasciato ognuno dei certificati in questione, inclusa la data di emissione e di scadenza;
  - j) porto e data dell'ultima visita intermedia o annuale per i certificati di cui alla lettera i) e indicazione dell'autorità od organismo che ha effettuato la visita di controllo;
  - k) data, paese, porto di fermo.
2. Per le navi che sono state sottoposte a fermo, le informazioni pubblicate ai sensi dell'articolo 26 devono includere anche:
  - a) numero di fermi durante i 36 mesi precedenti;
  - b) data alla quale il fermo è stato revocato;
  - c) durata del fermo, in giorni;
  - d) motivi del fermo, illustrati in modo chiaro ed esplicito;
  - e) indicazione delle eventuali responsabilità dell'organismo riconosciuto che ha effettuato la visita di controllo relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione con altri elementi, ha determinato il fermo;
  - f) descrizione delle misure adottate nel caso in cui una nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato;
  - g) nel caso di una nave cui è stato rifiutato l'accesso a tutti i porti o ancoraggi della Comunità, indicazione dei motivi di tale misura, illustrati in modo chiaro ed esplicito.



## ALLEGATO XIV

## DATI DA FORNIRE PER IL CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE

(di cui all'articolo 29)

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

- 1.1. Numero di ispettori incaricati del controllo da parte dello Stato di approdo.

Le informazioni sono trasmesse alla Commissione conformandosi alla seguente tabella tipo <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

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

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

2. Gli Stati membri devono fornire alla Commissione:

- a) con cadenza semestrale l'elenco degli scali in porto delle singole navi, ad eccezione dei traghetti passeggeri e merci in servizio di linea, che sono entrate nei loro porti o che hanno notificato all'autorità o ente portuale il loro arrivo in un ancoraggio, specificando, per ogni movimento della nave, numero di identificazione IMO, la data di arrivo e il porto. L'elenco è fornito sotto forma di programma a fogli elettronici che consente il recupero e l'elaborazione automatici delle informazioni. L'elenco è fornito entro 4 mesi dalla fine del periodo al quale i dati si riferiscono;

e

- b) elenchi separati dei traghetti passeggeri e merci in servizio di linea di cui alla lettera a), entro sei mesi dalla data di attuazione della direttiva e successivamente ogniqualvolta siano apportate variazioni a detti servizi. L'elenco specifica per ogni nave il numero di identificazione IMO, il nome e la rotta coperta. L'elenco è fornito sotto forma di programma a fogli elettronici che consente il recupero e l'elaborazione automatici delle informazioni.

<sup>(1)</sup> Quando le ispezioni effettuate nel quadro del regime di controllo da parte dello Stato di approdo costituiscono soltanto una parte dei compiti affidati agli ispettori, il numero totale degli ispettori deve essere convertito in numero di ispettori a tempo pieno. Quando lo stesso ispettore lavora in più di un porto o zona geografica, deve essere calcolato in ogni porto l'equivalente in tempo parziale applicabile.

<sup>(2)</sup> Queste informazioni sono fornite su scala nazionale per ciascuno dei porti dello Stato membro in questione. Ai fini del presente allegato, con il termine porto si intende un porto singolo o la zona geografica coperta da un ispettore o da un gruppo di ispettori, che comprende eventualmente vari porti singoli.



*ALLEGATO XV*

PARTE A

**Direttiva abrogata e sue modifiche successive  
(di cui all'articolo 37)**

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

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

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

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

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

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

unicamente arti-  
colo 4

PARTE B

**Elenco dei termini di attuazione nell'ordinamento nazionale  
(di cui all'articolo 37)**

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



## ALLEGATO XVI

**Tavola di concordanza**  
**(di cui all'articolo 37)**

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
Articolo 1, alinea	Articolo 1, alinea
Articolo 1, primo trattino	Articolo 1, lettera a)
Articolo 1, secondo trattino	Articolo 1, lettera b)
–	Articolo 1, lettera c)
Articolo 2, alinea	Articolo 2, alinea
Articolo 2, punto 1, alinea	Articolo 2, punto 1, alinea
Articolo 2, punto 1, primo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera a)
Articolo 2, punto 1, secondo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera b)
Articolo 2, punto 1, terzo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera c)
Articolo 2, punto 1, quarto trattino	Articolo 2, punto 1, lettera d)
Articolo 2, punto 1, quinto trattino	Articolo 2, punto 1, lettera e)
Articolo 2, punto 1, sesto trattino	Articolo 2, punto 1, lettera f)
Articolo 2, punto 1, settimo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera g)
Articolo 2, punto 1, ottavo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera h)
Articolo 2, punto 2	Articolo 2, punto 2
–	Articolo 2, punto 3
–	Articolo 2, punto 4
Articolo 2, punto 3	Articolo 2, punto 5
Articolo 2, punto 4	–
–	Articolo 2, punto 6
–	Articolo 2, punto 7
Articolo 2, punto 5	Articolo 2, punto 8
–	Articolo 2, punto 9
–	Articolo 2, punto 10
Articolo 2, punto 6	Articolo 2, punto 11
Articolo 2, punto 7	Articolo 2, punto 12
Articolo 2, punto 8	Articolo 2, punto 13
–	Articolo 2, punto 14
Articolo 2, punto 9	Articolo 2, punto 15
–	Articolo 2, punto 16
Articolo 2, punto 10	Articolo 2, punto 17
–	Articolo 2, punto 18
–	Articolo 2, punto 19

▼B

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
–	Articolo 2, punto 20
–	Articolo 2, punto 21
–	Articolo 2, punto 22
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma	Articolo 3, paragrafo 1, primo comma
–	Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma
–	Articolo 3, paragrafo 1, terzo comma
Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 3, paragrafo 1, quarto comma
–	Articolo 3, paragrafo 1, quinto comma
–	Articolo 3, paragrafo 1, sesto comma
Articolo 3, paragrafi da 2 a 4	Articolo 3, paragrafi da 2 a 4
–	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 4	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 5	–
–	Articolo 5
–	Articolo 6
–	Articolo 7
–	Articolo 8
–	Articolo 9
–	Articolo 10
–	Articolo 11
–	Articolo 12
Articolo 6, paragrafo 1, alinea	–
–	Articolo 13, punto 1, alinea
Articolo 6, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 13, punto 1, lettera a)
–	Articolo 13, punto 1, lettera b)
Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 13, punto 1, lettera c)
Articolo 6, paragrafo 2	–
–	Articolo 13, punto 2
Articolo 6, paragrafo 3	Articolo 13, punto 3
Articolo 6, paragrafo 4	–
Articolo 7	–

▼B

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
Articolo 7 <i>bis</i>	–
Articolo 7 <i>ter</i>	–
–	Articolo 14
–	Articolo 15
–	Articolo 16
Articolo 8	Articolo 17
–	Articolo 18
Articolo 9, paragrafi 1 e 2	Articolo 19, paragrafi 1 e 2
Articolo 9, paragrafo 3, prima frase	Articolo 19, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 3, frasi da 2 a 4	Articolo 19, paragrafo 4
Articolo 9, paragrafi da 4 a 7	Articolo 19, paragrafi da 5 a 8
–	Articolo 19, paragrafi 9 e 10
Articolo 9 <i>bis</i>	–
Articolo 10, paragrafi da 1 a 3	Articolo 20, paragrafi da 1 a 3
–	Articolo 20, paragrafo 4
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 21, paragrafo 1
–	Articolo 21, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 21, paragrafo 3, primo comma
Articolo 11, paragrafo 3, primo comma	–
Articolo 11, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 21, paragrafo 3, secondo comma
Articolo 11, paragrafi da 4 a 6	Articolo 21, paragrafi da 4 a 6
Articolo 12, paragrafi da 1 a 3	Articolo 22, paragrafi da 1 a 3
Articolo 12, paragrafo 4	Articolo 22, paragrafo 4
–	Articolo 22, paragrafi da 5 a 7
Articolo 13, paragrafi 1 e 2	Articolo 23, paragrafi 1 e 2
–	Articolo 23, paragrafi da 3 a 5
Articolo 14	–
Articolo 15	–
–	Articolo 24
–	Articolo 25
–	Articolo 26
–	Articolo 27
Articolo 16, paragrafi 1 e 2	Articolo 28, paragrafi 1 e 2
Articolo 16, paragrafo 2 <i>bis</i>	Articolo 28, paragrafo 3



▼B

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 28, paragrafo 4
Articolo 17	Articolo 29
–	Articolo 30
Articolo 18	Articolo 31
Articolo 19	Articolo 32
–	Articolo 33
Articolo 19 <i>bis</i>	Articolo 34
–	Articolo 35
Articolo 20	Articolo 36
–	Articolo 37
Articolo 21	Articolo 38
Articolo 22	Articolo 39
Allegato I	–
–	Allegato I
–	Allegato II
–	Allegato III
Allegato II	Allegato IV
Allegato III	Allegato V
Allegato IV	Allegato VI
Allegato V	Allegato VII
Allegato VI	Allegato X
Allegato VII	Allegato XI
–	Allegato XII
Allegato VIII	Allegato XIII
Allegato IX	Allegato IX
Allegato X	Allegato XIV
Allegato XI	Allegato VIII
Allegato XII	–
–	Allegato XV
–	Allegato XVI