

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

DIRETTIVA 95/21/CE DEL CONSIGLIO

del 19 giugno 1995

relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

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

deliberando in conformità dell'articolo 189 C del trattato ⁽³⁾,

considerando che la Comunità è seriamente preoccupata per il numero di sinistri marittimi e l'inquinamento dei mari e delle coste degli Stati membri;

considerando che la Comunità si preoccupa anche delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi;

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

considerando che, nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari ⁽⁴⁾, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentargli al più presto suggerimenti in merito ad azioni specifiche e proposte formali sui criteri di ispezione delle navi, ivi compresa l'armonizzazione delle norme sui fermi e la

possibilità di pubblicare risultati delle ispezioni e di negare l'accesso ai porti comunitari;

considerando che è possibile migliorare efficacemente la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo riducendo drasticamente la presenza nelle acque comunitarie di navi al di sotto delle norme, applicando rigidamente le convenzioni, i codici e i regolamenti internazionali;

considerando che spetta principalmente agli Stati di bandiera controllare che le navi rispettino le norme adottate a livello internazionale in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo; che, tuttavia, in un numero sempre maggiore di Stati di bandiera l'attuazione e l'applicazione delle norme internazionali risultano molto carenti; che è pertanto necessario che il controllo della conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo venga garantito anche dagli Stati di approdo;

considerando che un approccio armonizzato all'effettiva applicazione delle norme internazionali da parte degli Stati membri nei confronti delle navi che transitano in acque sotto la loro giurisdizione e che utilizzano i loro porti permetterà di evitare distorsioni della concorrenza;

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

considerando che l'inquinamento delle acque marine è, per sua natura, un fenomeno transfrontaliero; che, in base al principio della sussidiarietà, lo sviluppo di mezzi per una azione preventiva in questo campo trova un ambito più propizio a livello comunitario, visto che gli Stati membri non sono in grado di adottare misure adeguate ed efficaci isolatamente;

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

⁽¹⁾ GU n. C 107 del 15. 4. 1994, pag. 14, e GU n. C 347 dell'8. 12. 1994, pag. 15.

⁽²⁾ GU n. C 393 del 31. 12. 1994, pag. 50.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 27 ottobre 1994 (GU n. C 347 dell'8. 12. 1994, pag. 15), posizione comune del Consiglio del 14 marzo 1995 (GU n. C 93 del 13. 4. 1995, pag. 25) e decisione del Parlamento europeo del 18 maggio 1995 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU n. C 271 del 7. 10. 1993, pag. 1.

considerando che è opportuno avvalersi dell'esperienza acquisita nel corso dell'applicazione del protocollo di intesa di Parigi (MOU) sul controllo da parte dello Stato di approdo (PSC), firmato a Parigi il 26 gennaio 1982;

considerando che l'ispezione da parte degli Stati membri di almeno il 25 % delle singole navi straniere approdate nei loro porti in un determinato anno significa, in pratica, che un'ampia percentuale delle navi che operano nelle acque della Comunità in un determinato momento è stato sottoposto a ispezione;

considerando che occorre proseguire gli sforzi per sviluppare un migliore sistema di selezione degli obiettivi;

considerando che le regole e le procedure di ispezione da parte degli Stati di approdo, ivi compresi i criteri per il fermo di una nave, devono essere armonizzati al fine di garantire un livello costante di efficienza in tutti i porti e, al contempo, ridurre drasticamente l'uso selettivo di alcuni porti di destinazione per evitare quelli sottoposti a controllo adeguato;

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

considerando che occorre correggere la mancata osservanza delle disposizioni delle convenzioni; che le navi che non provvedono in tal senso devono essere fermate, se tali carenze rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente e fintanto che non vi sarà posto riparo;

considerando che è opportuno prevedere un diritto di ricorso contro le decisioni di fermo prese dalle autorità competenti allo scopo di evitare decisioni non ponderate che comportino fermi e ritardi ingiustificati;

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

considerando che, per circostanze imprevedibili, una nave cui è stato negato l'accesso ai porti comunitari deve poter essere autorizzata a entrare; che, in tali circostanze, si debba consentire l'accesso solo ad un porto specifico, purché vengano adottate tutte le precauzioni necessarie a garantirne un accesso sicuro;

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

considerando che i piloti e le autorità portuali possono fornire utili informazioni sulle carenze delle navi e degli equipaggi;

considerando che è necessaria la cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri e altre autorità od organizzazioni per garantire un controllo effettivo delle navi alle quali è stato consentito di continuare la navigazione pur essendo state rilevate carenze, nonché la cooperazione per lo scambio di informazioni sulle navi approdate;

considerando che il sistema informativo denominato SIRENAC E, costituito nell'ambito del MOU, fornisce molte informazioni supplementari necessarie per l'applicazione della presente direttiva;

considerando che la pubblicazione di informazioni sulle navi che non ottemperano alle norme internazionali in materia di sicurezza, salute e tutela dell'ambiente marino può essere un efficace deterrente per scoraggiare i caricatori ad utilizzare queste navi e un incentivo per i proprietari ad intraprendere spontaneamente le azioni correttive;

considerando che tutte le spese delle ispezioni che danno luogo al fermo sono imputabili al proprietario o all'armatore;

considerando che, per l'applicazione della presente direttiva, è opportuno ricorrere al comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti⁽¹⁾, affinché assista la Commissione ad adeguare gli obblighi di ispezione degli Stati membri alla luce dell'esperienza acquisita e tenendo conto degli sviluppi all'interno del MOU e, se occorre, ad adeguare gli allegati alla luce degli emendamenti delle convenzioni, protocolli, codici, risoluzioni degli organismi internazionali pertinenti e del MOU,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo

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

(¹) GU n. L 247 del 5. 10. 1993, pag. 19.

- 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;
- definendo criteri comuni per il controllo delle navi da parte degli Stati di approdo e armonizzando le procedure di ispezione e fermo, tenendo in debito conto gli impegni assunti dalle autorità marittime degli Stati membri firmatari del Protocollo d'intesa di Parigi sul controllo da parte dello Stato di approdo (MOU).

Articolo 2

Definizioni

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

1) «*Convenzioni*»:

- la convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966 (LL 66),
- la convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974, (SOLAS 74),
- la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi del 1973 e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73-78),
- la convenzione internazionale sugli standards per l'addestramento, i titoli professionali ed il servizio di guardia dei naviganti del 1978 (STCW 78),
- la convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare del 1972 (COLREG 72),
- la convenzione internazionale di Londra sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969 (Tonnage), e
- la convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili del 1976 (ILO n. 147)

unitamente ai protocolli e ai successivi emendamenti delle convenzioni in questione e relativi codici obbligatori in vigore alla data di adozione della presente direttiva.

- 2) «*MOU*»: il protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella versione modificata alla data di adozione della presente direttiva.
- 3) «*Nave*»: qualsiasi nave per trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, cui si applicano una o più convenzioni.
- 4) «*Impianto off-shore*»: una piattaforma fissa o galleggiante che opera sulla piattaforma continentale di uno Stato membro.

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

6) «*Ispezione*»: la visita a bordo di una nave volta ad accertare la validità dei certificati pertinenti e di altri documenti nonché le condizioni della nave, delle dotazioni e dell'equipaggio nonché le condizioni di vita e di lavoro dell'equipaggio.

7) «*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 6, paragrafo 3, atto a verificare la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative di bordo.

8) «*Ispezione estesa*»: ispezione che si effettua nei casi indicati all'articolo 7.

9) «*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.

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

Articolo 3

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi e relativi equipaggi:

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

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

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

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

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

Articolo 4

Organismo d'ispezione

Gli Stati membri mantengono idonee amministrazioni marittime nazionali, in appresso definite «autorità competenti», incaricate di ispezionare le navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che le loro autorità competenti svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva.

Articolo 5

Impegni di ispezione

1. L'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue, ogni anno, un numero complessivo di ispezioni pari ad almeno il 25% delle singole navi approdate nei suoi porti nel corso di un anno civile rappresentativo.

2. Per la selezione delle navi da sottoporre a ispezione, le autorità competenti danno la precedenza alle navi di cui all'allegato I.

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

- la nave in questione non figuri nell'allegato I, e
- un'ispezione precedente non abbia rilevato carenze, e
- non esistano fondati motivi per eseguire l'ispezione.

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

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

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

Articolo 6

Procedura d'ispezione

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

- a) per quanto possibile a controllare i certificati e la documentazione elencati nell'allegato II;
- b) a verificare che le condizioni generali della nave, compresi la sala macchine e gli alloggi, sono soddisfacenti, tenendo conto anche delle condizioni igieniche.

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

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

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

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

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

Articolo 7

Ispezione estesa di alcune navi

1. Laddove esistano fondati motivi per procedere a un'ispezione dettagliata di una nave appartenente alle categorie indicate nell'allegato V, gli Stati membri provvedono a far eseguire un'ispezione estesa.

2. L'allegato V, sezione B contiene orientamenti non obbligatori per un'ispezione estesa.

3. Le autorità competenti degli Stati membri non possono sottoporre due volte le navi di cui al paragrafo 1 ad un'ispezione estesa nell'arco di 12 mesi. Dette navi possono tuttavia essere sottoposte all'ispezione di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2.

4. Per le navi passeggeri che effettuano servizi di linea con il porto di un Stato membro, l'ispezione estesa di ciascuna nave è eseguita dall'autorità competente di tale Stato membro. Se una nave passeggeri effettua tali servizi di linea tra i porti degli Stati membri, uno degli Stati in

cui la nave effettua questi servizi deve assicurare l'ispezione estesa.

Articolo 8

Rapporto dell'ispezione al comandante

1. Al termine di un'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di una ispezione estesa, l'ispettore consegna al comandante della nave un documento secondo il modello riportato nell'allegato 3 del MOU, in cui sono indicati i risultati dell'ispezione, i particolari delle eventuali decisioni prese dall'ispettore e le azioni correttive che il comandante, il proprietario o l'armatore devono eseguire.

2. Qualora si riscontrino carenze che giustifichino il fermo della nave, il documento consegnato al comandante ai sensi del paragrafo 1 comprende informazioni sulla futura pubblicazione del fermo conformemente alle disposizioni della presente direttiva.

Articolo 9

Riparazioni e fermo

1. Se l'ispezione di cui agli articoli 6 e 7 conferma o rivela carenze, l'autorità competente si accerta che siano o saranno corrette conformemente alle Convenzioni.

2. Nel caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, l'autorità competente dello Stato di approdo nel quale viene ispezionata la nave si accerta che questa sia trattenuta o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione per la quale sono emerse le carenze. Il fermo o l'interruzione dell'operazione continua fino all'eliminazione del pericolo o fino a che l'autorità stabilisce che, a determinate condizioni, la nave può riprendere il mare o l'operazione può continuare 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.

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

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

5. Se le ispezioni di cui agli articoli 6 e 7 portano ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto l'amministrazione dello Stato del quale la

nave batte bandiera, il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica delle circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Devono anche essere notificati gli ispettori nominati o le organizzazioni riconosciute, responsabili del rilascio dei certificati per la nave in questione, laddove necessario.

6. Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano gli ulteriori requisiti fissati dalle convenzioni riguardanti le procedure per le notifiche e i rapporti relativi al controllo dello Stato di approdo.

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

Articolo 10

Diritto di ricorso

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

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

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

Articolo 11

Seguito dato a ispezioni e fermi

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

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

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

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

4. Gli Stati membri provvedono affinché alle navi di cui al paragrafo 1 che riprendono il mare:

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

sia negato l'accesso a qualsiasi porto all'interno della Comunità, finché il proprietario o l'armatore non abbia dimostrato inequivocabilmente all'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze che la nave risponde appieno ai pertinenti requisiti delle Convenzioni.

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

Nei casi indicati al paragrafo 4, punto ii), 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 richiedere 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 specifico può essere consentito dall'autorità competente del relativo Stato in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento, a condizione che il proprietario, l'armatore, o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati che soddisfino le richieste dell'autorità competente di tale Stato membro per garantire un accesso sicuro.

Articolo 12

Profilo professionale degli ispettori

1. Le ispezioni sono eseguite soltanto da ispettori per i quali ricorrono i requisiti in materia di qualifiche professionali indicati nell'allegato VII.

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

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

4. Ciascun ispettore è provvisto di un documento personale, sotto forma di documento di identità, rilasciato dall'autorità competente da cui dipende conformemente alla legislazione nazionale, nel quale è indicato che l'ispettore è autorizzato a effettuare l'ispezione.

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

Articolo 13

Rapporti dei piloti e delle autorità portuali

1. I piloti degli Stati membri che operano su navi che attraccano o salpano oppure su navi in rotta verso un porto comunitario, informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, secondo il caso, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

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

Articolo 14

Cooperazione

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le proprie autorità competenti, le proprie autorità portuali e altri organismi o organizzazioni commerciali pertinenti collaborino tra loro onde garantire che le proprie autorità competenti possano ottenere tutte le informazioni del caso sulle navi che approdano nei suoi porti.

2. Ciascuno Stato membro si adopera per garantire lo scambio di informazioni e la collaborazione tra le sue

autorità competenti e le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri nonché per mantenere il collegamento operativo già stabilito tra le sue autorità competenti, la Commissione e il sistema informativo SIRENAC E di St. Malo (Francia).

3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 sono quelle descritte nell'allegato 4 del MOU nonché quelle necessarie a conformarsi all'articolo 15 della presente direttiva.

Articolo 15

Pubblicazione di notizie sui fermi

Almeno a scadenze trimestrali ogni autorità competente pubblica notizie delle navi che sono state sottoposte a fermo nei tre mesi precedenti e sono state fermate più di una volta nei 24 mesi precedenti. Nella pubblicazione figurano gli elementi seguenti:

- nome della nave,
- nome dell'armatore o dell'operatore della nave,
- numero IMO,
- Stato di bandiera,
- la società di classificazione, se necessario e, se del caso, altre parti che abbiano eventualmente rilasciato certificati alla nave in questione per conto dello Stato di bandiera, secondo quanto stabilito dalle convenzioni,
- motivo del fermo,
- porto e data in cui è avvenuto il fermo.

Articolo 16

Rimborso delle spese

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

2. Tutte le spese connesse con le ispezioni eseguite dall'autorità competente di uno Stato membro secondo quanto disposto dall'articolo 11, paragrafo 4 sono sostenute dal proprietario o dall'armatore della nave.

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

Articolo 17

Dati per il controllo dell'attuazione

1. Gli Stati membri forniscono alla Commissione e al Segretariato del MOU le seguenti informazioni:

- numero di ispettori che effettuano per loro conto le ispezioni dello Stato d'approdo ai sensi della presente direttiva. Per le autorità i cui ispettori effettuano le ispezioni suddette a tempo parziale, il numero deve essere convertito in un numero corrispondente a ispettori impiegati a tempo pieno;
- numero delle singole navi approdate nei loro porti in un anno civile rappresentativo nei cinque anni precedenti.

2. Le informazioni indicate al paragrafo 1 sono spedite entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva e, in seguito, ogni terzo anno civile entro il 1° ottobre.

Articolo 18

Comitato di regolamentazione

La Commissione è assistita dal Comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE, secondo la procedura stabilita in detto articolo.

Articolo 19

Procedura di modifica

Secondo la procedura di cui all'articolo 18, la presente direttiva può essere modificata per:

- a) adeguare l'obbligo di ispezione e di pubblicazione degli Stati membri fissato all'articolo 5, ad eccezione della proporzione del 25% di cui al paragrafo 1, e agli articoli 6, 7 e 15, sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione della presente direttiva e tenendo conto dell'evoluzione del MOU;
- b) adeguare gli allegati per tener conto degli emendamenti apportati alle convenzioni, ai protocolli, ai codici, alle risoluzioni dei relativi organismi internazionali e al MOU e già entrati in vigore.

Articolo 20

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per confor-

marsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 1996 e ne informano immediatamente la Commissione.

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. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

Articolo 21

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione.

Articolo 22

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 19 giugno 1995.

Per il Consiglio

Il Presidente

B. PONS

ALLEGATO I

NAVI DA SOTTOPORRE PRIORITARIAMENTE AD ISPEZIONE

[di cui all'articolo 5, paragrafo 2 (*)]

1. Navi che approdano per la prima volta nel porto di un Stato membro o dopo un'assenza di dodici mesi e oltre. Nell'applicare questo criterio, gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del MOU. In mancanza di informazioni adeguate a tal fine, gli Stati membri si basano sui dati disponibili sul sistema SIRENAC E ed ispezionano le navi che non risultano registrate nella banca dati SIRENAC E dopo l'entrata in vigore di quest'ultima il 1° gennaio 1993.
2. Navi battenti bandiera di uno Stato che figurano nella tabella delle navi aventi un tasso di fermi e ritardi superiore alla media nell'arco di tre anni, pubblicata nella relazione annuale del MOU.
3. Navi alle quali è consentito di lasciare il porto di uno Stato membro a condizione che le carenze rilevate vengano corrette entro un determinato periodo di tempo, al termine del periodo in questione.
4. Navi che, secondo quanto riferito dai piloti o dalle autorità portuali, presentano carenze che possono pregiudicarne la sicurezza di navigazione (ai sensi della direttiva 93/75/CEE del Consiglio e dell'articolo 13 della presente direttiva).
5. Navi i cui certificati obbligatori relativi alla costruzione e alle dotazioni, rilasciati in conformità delle Convenzioni, e i cui certificati di classificazione sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (1).
6. Navi che non si sono conformate agli obblighi previsti dalla direttiva 93/75/CEE del Consiglio.
7. Navi appartenenti a una delle categorie per cui è richiesta un'ispezione estesa (ai sensi dell'articolo 7 della presente direttiva).
8. Navi sospese dalla classe di appartenenza per motivi di sicurezza nel corso dei sei mesi precedenti.

(*) I criteri non sono elencati in ordine di importanza.

(1) GU n. L 319 del 12. 12. 1994, pag. 20.

ALLEGATO II

ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI

(di cui all'articolo 6, paragrafo 1)

1. Certificato internazionale di stazza (1969)
2. — Certificato di sicurezza per nave passeggeri,
 - Certificato di sicurezza per costruzione per nave da carico,
 - Certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico,
 - Certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico,
 - Certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico,
 - Certificato di sicurezza radio per nave da carico,
 - Certificato di esenzione,
 - Certificato di sicurezza per nave da carico.
3. Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;
 - Certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.
4. Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;
 - Certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi.
5. Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale.
6. Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi.
7. Certificato internazionale di bordo libero (1966);
 - Certificato internazionale di esenzione di bordo libero.
8. Registro degli oli minerali, parti I e II.
9. Registro dei carichi.
10. Documento sulla composizione minima degli equipaggi;
 - Certificati di qualifica professionale.
11. Certificati medici, cfr. Convenzione ILO n. 73 concernente l'esame medico dei marittimi.
12. Informazioni sulla stabilità.
13. Copia del certificato di conformità e del certificato rilasciato ai sensi del Codice internazionale di gestione per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento [Risoluzione IMO A.741 (18)].
14. Certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dalla società di classificazione competente (richiesti solo se la nave mantiene la classe con una società di classificazione).

ALLEGATO III

ESEMPI DI «FONDATI MOTIVI» PER LE ISPEZIONI PIÙ DETTAGLIATE

(di cui all'articolo 6, paragrafo 3)

1. Navi contemplate nell'allegato I, ad eccezione del punto 1.
2. Rapporto o notifica da parte di un altro Stato membro.
3. Rapporto o esposto del comandante, di un membro dell'equipaggio o altre persone od organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di funzionamento della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, sempre che lo Stato membro ritenga che il rapporto o l'esposto non siano manifestamente infondati; l'identità della persona che presenta il rapporto o l'esposto non è resa nota né al comandante né al proprietario della nave in questione.
4. Collisione della nave durante l'avvicinamento al porto.
5. Inadeguata tenuta del registro degli oli minerali.
6. Accusa di una presunta violazione delle norme per lo scarico di sostanze o effluvi nocivi effettuato dalla nave.
7. Rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione [cfr. articolo 6, paragrafo 1, lettera a), e articolo 6, paragrafo 2].
8. Indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni dell'articolo 8 della direttiva 94/58/CE, del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare ⁽¹⁾.
9. Prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non vengono 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.
10. 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.
11. Mancanza di un ruolo di bordo aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso d'incendio o di abbandono della nave.

⁽¹⁾ GU n. L 319 del 12. 12. 1994, pag. 28.

ALLEGATO IV

PROCEDURE PER IL CONTROLLO DELLE NAVI

(di cui all'articolo 6, paragrafo 4)

1. Procedure per il controllo delle navi [Risoluzione IMO A.466 (XII)], versione modificata.
 2. Principi di composizione minima degli equipaggi [Risoluzione IMO A.481 (XII) e allegati], ossia contenuto del documento sulla composizione minima degli equipaggi (allegato 1) e orientamenti per l'applicazione dei principi di composizione minima degli equipaggi (allegato 2).
 3. Procedure per il controllo delle navi e degli scarichi, di cui all'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 [Risoluzione IMO A.542 (13)].
 4. Procedure per il controllo delle navi e degli scarichi, di cui all'allegato II della convenzione MARPOL 73/78 [Risoluzione IMO MEPC 26 (23)].
 5. Procedure per il controllo dei requisiti operativi connessi con la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento [Risoluzione IMO A.742 (18)].
 6. Disposizioni del Codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose.
 7. Pubblicazione ILO «Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure» (Ispezione delle condizioni di lavoro a bordo delle navi: orientamenti per le procedure).
 8. Allegato I degli orientamenti relativi agli ispettori contenuti nel MOU di Parigi.
-

ALLEGATO V

A. CATEGORIE DI NAVI DA SOTTOPORRE A ISPEZIONE ESTESA

(di cui all'articolo 7, paragrafo 1)

1. Petroliere a cinque anni o meno dal disarmo, conformemente alla convenzione MARPOL 73/78 allegato I, regola 13 G:
 - una petroliera per il trasporto di greggio avente 20 000 tonnellate o più di portata lorda o una nave cisterna per prodotti petroliferi avente 30 000 tonnellate o più di portata lorda non conforme ai requisiti richiesti per una nuova petroliera di cui alla regola 1 (26) dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, sono soggetti all'ispezione estesa 20 anni dopo la data di consegna, come indicato nel supplemento, formulario B del certificato IOPP (certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale), o 25 anni dopo tale data, se le cisterne laterali della nave o gli spazi del doppio fondo non utilizzati per il trasporto di petrolio sono conformi ai requisiti richiesti dalla regola 13 G (4) dello stesso allegato, a meno che non sia stata ricostruita per ottemperare alla regola 13 F del medesimo allegato;
 - una siffatta petroliera che soddisfa i requisiti di una nuova petroliera di cui alla regola 1 (26) dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 è soggetta a ispezione estesa 25 anni dopo la data di consegna, come indicato nel supplemento, formulario B del certificato IOPP, a meno che non sia conforme o non sia stata ricostruita per ottemperare alla regola 13 F del medesimo allegato.
2. Portarinfuse di età superiore a 12 anni, a decorrere dalla data di costruzione indicata sul supplemento dei certificati di sicurezza della nave.
3. Navi passeggeri.
4. Gasiere e chimichiere di età superiore a 10 anni, a decorrere dalla data di costruzione indicata sul supplemento dei certificati di sicurezza della nave.

B. ORIENTAMENTI NON OBBLIGATORI PER L'ISPEZIONE ESTESA DI ALCUNE CATEGORIE DI NAVI

(di cui all'articolo 7, paragrafo 2)

Se applicabili, gli elementi indicati di seguito rientrano nel concetto di ispezione estesa. Gli ispettori sono consapevoli del fatto che l'esecuzione in condizioni di sicurezza di alcune operazioni a bordo — ad esempio le operazioni di carico e scarico — può essere pregiudicata se nel corso di queste vengono effettuate prove aventi conseguenze dirette sulle stesse.

1. NAVI IN GENERALE (tutte le categorie della sezione A)
 - Black-out e avvio del generatore di emergenza;
 - Ispezione dell'illuminazione di emergenza;
 - Funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due manichette antincendio collegate alla linea antincendio principale;
 - Funzionamento delle pompe di sentina;
 - Chiusura delle porte a tenuta stagna;
 - Calata in acqua di un'imbarcazione di salvataggio;
 - Prova di arresto di emergenza a distanza per, ad esempio, caldaie, pompe di ventilazione e carburante;
 - Prove dell'apparecchio di governo, compreso quello ausiliario;
 - Ispezione dell'alimentazione di emergenza per gli impianti radio;
 - Ispezione e, per quanto possibile, verifica del separatore nella sala macchine.
2. PETROLIERE

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle petroliere può comprendere anche i seguenti elementi:

 - Sistemi d'inondazione di schiumogeno;

- Attrezzature antincendio in generale;
- Ispezione delle serrande tagliafuoco della sala macchine, sala pompe e alloggi;
- Controllo della pressione del gas inerte e suo contenuto di ossigeno;
- Controllo del fascicolo relativo al rapporto di visita [cfr. Risoluzione IMO A.744 (18)] per individuare eventuali zone sospette che necessitano l'ispezione.

3. PORTARINFUSE

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle portarinfuse può comprendere anche i seguenti elementi:

- Eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte;
- Eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti;
- Eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali;
- Accesso ai vani carico;
- Controllo del fascicolo relativo al rapporto di visita [cfr. Risoluzione IMO A.744 (18)] per individuare eventuali zone sospette che necessitano l'ispezione.

4. GASIERE E CHIMICHIERE

Oltre agli elementi di cui al paragrafo 1, l'ispezione estesa delle gasiere e delle chimichiere può comprendere anche i seguenti elementi:

- dispositivi di controllo e sicurezza della cisterna di carico per quanto concerne la temperatura, la pressione e lo spazio libero;
- dispositivi per l'analisi dell'ossigeno e la valutazione dell'esplosività, compresa la loro taratura. Disponibilità di attrezzatura per l'individuazione di prodotti chimici (mantici) con un numero adeguato di appositi tubi per l'individuazione del gas per il carico specifico a bordo;
- attrezzature di emergenza per le cabine che offrano un'adeguata protezione dell'apparato respiratorio e degli occhi per ciascuna persona a bordo (se richiesto per i prodotti elencati, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti);
- controllo che il prodotto caricato sia elencato, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti;
- dispositivo fisso antincendio sul ponte, funzionante a schiuma o con prodotto chimico secco o con altra sostanza, secondo il prodotto caricato.

5. NAVI PASSEGGERI

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle navi passeggeri può comprendere anche i seguenti elementi:

- Prove del sistema di rilevamento di incendio e di allarme;
- Verifica della chiusura delle porte tagliafuoco;
- Prove del sistema di diffusione sonora;
- Dimostrazione di almeno tutti i set di indumenti antincendio, cui deve partecipare parte dell'equipaggio addetto alla ristorazione;
- Dimostrazione che i membri chiave dell'equipaggio conoscono il piano in caso di pericolo.

Se opportuno, l'ispezione può essere continuata con il consenso del comandante o dell'operatore, mentre la nave è in navigazione da o verso il porto dello Stato membro. Gli ispettori non ostacolano il funzionamento della nave né provocano situazioni che, a giudizio del comandante, possano compromettere la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave.

ALLEGATO VI

CRITERI PER IL FERMO DI UNA NAVE

(di cui all'articolo 9 , paragrafo 3)

Introduzione

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

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

1. Criteri principali

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

Determinazione dei tempi

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

Criterio:

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

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

2. Applicazione dei criteri principali

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

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

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

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

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

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

3.1. *Aspetti generali*

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

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

1. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del propulsore, di altre macchine essenziali o degli impianti elettrici.
2. Pulizia insufficiente della sala macchine, eccessiva presenza di miscele olio-acqua nelle sentine, isolamento delle tubolature (ivi compresi i tubi di scappamento nella sala macchine) contaminato da olio, funzionamento imperfetto delle pompe di sentina.
3. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del generatore, delle illuminazioni, delle batterie e degli interruttori di emergenza.
4. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del timone principale e ausiliario.
5. Mancanza, capacità insufficiente o serio deterioramento delle imbarcazioni dei mezzi di salvataggio.
6. Mancanza, mancata conformità o deterioramento sostanziale — nella misura in cui non è conforme all'uso destinato — del sistema per il rilevamento di incendi, degli allarmi antincendio, dei mezzi antincendio, degli estintori fissi, delle valvole di ventilazione, delle serrande tagliafuoco, dei dispositivi di chiusura rapida.
7. Mancanza, sostanziale deterioramento o funzionamento imperfetto della protezione antincendio sul ponte di carico delle navi cisterna.
8. Mancanza, mancata conformità o sostanziale deterioramento delle luci, delle sagome o dei segnali sonori.
9. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature radio per comunicazioni di pericolo e di sicurezza.
10. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature di navigazione, tenuto conto delle disposizioni della regola SOLAS V/12 (o).
11. Mancanza di carte nautiche corrette e/o di altre pubblicazioni nautiche pertinenti necessarie per il viaggio previsto, tenendo presente la possibilità di sostituire dette carte con carte elettroniche.
12. Mancanza di ventilatori di scarico antisintilla per le sale delle pompe di scarico (regola SOLAS II-2/59.3.1).

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

1. Trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico (16.2).
2. Dispositivi di sicurezza ad alta pressione mancanti o danneggiati (8.2.3).
3. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice (10.2.3).
4. Sorgenti di ignizione ubicate in luoghi pericolosi di cui al punto 10.2 (11.3.15).

5. Infrazione di requisiti specifici (15).
 6. Superamento del volume massimo ammissibile del carico per cisterna (16.1).
 7. Insufficiente protezione termica per i prodotti sensibili (16.6).
- 3.4. *Zone comprese nel codice IGC (i riferimenti sono indicati tra parentesi)*
1. Trasporto di sostanze non menzionante nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico (18.1).
 2. Mancanza dei dispositivi di chiusura degli alloggi o dei locali di servizio (3.2.6).
 3. Paratie non stagne al gas (3.3.2).
 4. Camere di equilibrio difettose (3.6).
 5. Valvole a chiusura rapida mancanti o difettose (5.6).
 6. Valvole di sicurezza mancanti o difettose (8.2).
 7. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice (10.2.4).
 8. Mancato funzionamento dei ventilatori dei vani carico (12.1).
 9. Mancato funzionamento degli allarmi di pressione nelle cisterne di carico (13.4.1).
 10. Impianto per il rilevamento di gas e/o impianto per il rilevamento di gas tossici difettoso (13.6).
 11. Trasporto di sostanze da essere inibite mediante l'aggiunta di additivo senza certificato valido (17/19).
- 3.5. *Zone comprese nella convenzione sulle linee di carico*
1. Vaste superfici danneggiate o corrose oppure vaiolatura del fasciame, unita ad un irrigidimento dei ponti di coperta e dello scafo, che incidano sull'idoneità alla navigazione o sulla resistenza a carichi locali, a meno che non siano state effettuate adeguate riparazioni temporanee in vista del trasferimento in un porto dove si proceda alle riparazioni definitive.
 2. Insufficiente stabilità riconosciuta.
 3. Mancanza di informazioni sufficienti e affidabili, con un formulario approvato, che consenta, in maniera rapida e semplice, al comandante di effettuare il carico e lo zavorramento della nave in modo tale da mantenere un sicuro margine di stabilità in tutte le fasi e nelle varie condizioni del viaggio e da evitare intollerabili sollecitazioni nella struttura della nave.
 4. Mancanza, deterioramento sostanziale o difetti nei dispositivi di chiusura, nei dispositivi di chiusura dei boccaporti e nelle porte a chiusura stagna.
 5. Sovraccarico.
 6. Mancanza o impossibilità di leggere la linea di pescaggio.
- 3.6. *Zone comprese nella convenzione MARPOL, allegato I (i riferimenti sono indicati tra parentesi)*
1. Mancanza, grave deterioramento o difetto relativo al corretto funzionamento del dispositivo di filtrazione delle acque miste a olio e del sistema per la sorveglianza e il controllo dello scarico di olio o dei dispositivi di allarme a 15 ppm.
 2. Insufficienza nella rimanente capacità della cisterna di decantazione e/o di sedimentazione per il viaggio previsto.
 3. Mancata disponibilità del registro degli oli minerali [20(5)].
 4. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.
- 3.7. *Zone comprese nella convenzione MARPOL, allegato II (i riferimenti sono indicati tra parentesi)*
1. Assenza del manuale P&A.
 2. Carico non classificato [3(4)].

3. Mancata disponibilità del registro del carico [9(6)].
 4. Trasporto di sostanze simili al petrolio senza che siano soddisfatte le relative prescrizioni o senza un certificato adeguatamente modificato (14).
 5. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.
- 3.8. *Zone comprese nella convenzione STCW*
- Numero, composizione o certificazione dell'equipaggio non corrispondente al documento sulla composizione minima degli equipaggi.
- 3.9. *Zone comprese nelle convenzioni ILO*
1. Insufficienza di generi alimentari per il viaggio fino al porto successivo.
 2. Insufficienza di acqua potabile per il viaggio fino al porto successivo.
 3. Condizioni sanitarie non soddisfacenti a bordo.
 4. Mancanza di riscaldamento negli alloggi di una nave che naviga in zone dove le temperature possono essere eccessivamente basse.
 5. Passaggi/alloggi bloccati da eccesso di ciarpane, armamento o carico, o in condizioni altrimenti non sicure.
- 3.10. *Zone in cui non si può procedere a un fermo ma in cui debbono essere ad esempio sospese le operazioni di carico.*
- La mancanza di un corretto funzionamento (o manutenzione) del dispositivo a gas inerte, dei dispositivi di carico o delle macchine è considerata un motivo sufficiente per sospendere le operazioni di carico.
-

ALLEGATO VII

CRITERI MINIMI PER GLI ISPETTORI

(di cui all'articolo 11, paragrafo 1)

1. L'ispettore deve essere autorizzato ad eseguire il controllo di Stato d'approdo dall'autorità competente dello Stato membro in questione.
 2. Alternativa A.:
 - È necessario aver prestato almeno un anno di servizio come ispettore per uno Stato di bandiera, incaricato dei controlli e delle certificazioni conformemente alle convenzioni.
 - Essere in possesso di:
 - a) un certificato di qualifica professionale come comandante, abilitato ad assumere il comando di una nave di 1 600 TST o più, cfr. STCW, Reg. II/2, o
 - b) un certificato di qualifica professionale come direttore di macchina abilitato ad assumere tali funzioni a bordo di una nave il cui gruppo motopropulsore principale ha una potenza pari o superiore a 3 000 Kw, cfr. STCW, Reg. III/2, o
 - c) aver superato l'esame per architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere in campo marittimo e aver prestato servizio in tale funzione per almeno 5 anni.
 - Gli ispettori di cui alle lettere a) e b) devono aver prestato servizio in mare per almeno 5 anni, rispettivamente, come ufficiale di coperta o ufficiale di sala macchine.
 - Alternativa B.:
 - Essere in possesso di un diploma universitario pertinente o di formazione equivalente, e
 - aver seguito una formazione e aver ottenuto la qualifica di ispettore della sicurezza delle navi, e
 - aver prestato servizio per almeno 2 anni come ispettore di uno Stato di bandiera incaricato dei controlli e delle certificazioni conformemente alle convenzioni.
 3. Essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto nella lingua più comunemente usata in navigazione.
 4. Avere una conoscenza adeguata delle disposizioni delle convenzioni internazionali e delle pertinenti procedure relative al controllo di Stato d'approdo.
 5. Sono altresì accettati gli ispettori che non soddisfano i criteri sopra elencati se, alla data di adozione della presente direttiva, sono stati incaricati dall'autorità competente di uno Stato membro di eseguire i controlli di Stato d'approdo.
-