

I

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

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

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 della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽³⁾,

(1) considerando che è necessario, nel quadro della politica comune dei trasporti, adottare ulteriori misure atte a migliorare la sicurezza del trasporto marittimo di passeggeri;

(2) considerando che la Comunità è seriamente preoccupata per i sinistri marittimi occorsi a traghetti roll-on/roll-off (in prosieguo: «traghetti ro-ro») che hanno causato la perdita di molte vite umane; che le persone che utilizzano traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri in tutta la Comunità hanno il diritto di attendersi e di poter contare su un livello di sicurezza adeguato;

(3) considerando che il Consiglio, nella sua risoluzione del 22 dicembre 1994 sulla sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off⁽⁴⁾, ha invi-

tato la Commissione a presentare proposte relative ad uno schema di sorveglianza obbligatorio e ad un regime di controllo della sicurezza dei traghetti passeggeri ro-ro che operano da e verso i porti della Comunità, compreso il diritto di indagare sui sinistri marittimi;

(4) considerando, in particolare, la dimensione del mercato interno del trasporto marittimo di passeggeri, un'azione a livello comunitario è lo strumento più adatto per stabilire un livello minimo di sicurezza comune per le navi operanti nella Comunità;

(5) considerando che un'azione a livello comunitario è lo strumento migliore per assicurare l'applicazione uniforme di taluni principi concordati nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), evitando in tal modo distorsioni di concorrenza tra i vari porti comunitari e tra i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri;

(6) considerando che, in ossequio al principio di proporzionalità, una direttiva del Consiglio costituisce lo strumento giuridico appropriato, in quanto predispone un quadro per l'applicazione uniforme e obbligatoria delle prescrizioni comuni in materia di sicurezza da parte degli Stati membri, lasciando ciascuno di essi libero di scegliere gli strumenti di attuazione che meglio si adattano al proprio ordinamento interno;

(7) considerando che il compito di garantire la sicurezza delle navi spetta essenzialmente allo Stato di bandiera; che gli Stati membri dovrebbero assicurare l'osservanza delle prescrizioni in materia di sicurezza applicabili ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri battenti la propria bandiera, nonché alle società responsabili del loro esercizio;

⁽¹⁾ GU C 108 del 7.4.1998, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 407 del 28.12.1998, pag. 120.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 7 ottobre 1998 (GU C 328 del 26.10.1998, pag. 82), posizione comune del Consiglio del 21 dicembre 1998 (GU C 49 del 22.2.1999, pag. 15) e decisione del Parlamento europeo del 10 febbraio 1999 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU C 379 del 31.12.1994, pag. 8.

- (8) considerando che i controlli da parte dello Stato di approdo non prevedono, per i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri, visite e verifiche regolari ed approfondite a fini di prevenzione; che è pertanto opportuno accertare che le società di navigazione ed i loro traghetti ed unità ottemperino alle norme di sicurezza concordate in sede IMO e, se del caso, a livello regionale, mediante un sistema di ispezioni obbligatorie periodiche da parte degli Stati ospiti; che alle società di navigazione deve essere imposto il divieto di immettere in servizio tali traghetti ed unità per i quali tali ispezioni rivelino inosservanze pericolose delle prescrizioni di sicurezza;
- (9) considerando che la presente direttiva è rivolta agli Stati membri in quanto Stati ospiti; che i compiti svolti in tale veste si fondano sulle responsabilità specifiche dello Stato di approdo in linea con la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (UNCLOS);
- (10) considerando che, al fine di migliorare la sicurezza e di evitare distorsioni di concorrenza, occorre che le prescrizioni comuni in materia di sicurezza si applichino a tutti i traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri, indipendentemente dalla loro bandiera, adibiti a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro, su rotte sia nazionali che internazionali, nelle zone di mare al di là delle 20 miglia dalla linea costiera dove possano approdare naufraghi, lasciando agli Stati membri la facoltà di estendere la sfera di applicazione della direttiva a traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri che operano su rotte nazionali in zone di mare comprese entro le 20 miglia dalla linea costiera;
- (11) considerando che è necessario che gli Stati ospiti verifichino che i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri che navigano da e verso i porti della Comunità siano conformi a determinati requisiti armonizzati ai fini della certificazione e del controllo da parte dello Stato di bandiera;
- (12) considerando che i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri devono altresì essere conformi, dal momento della loro costruzione fino al termine della loro attività, alle norme di classificazione applicabili per quanto riguarda la costruzione e la manutenzione dello scafo, gli impianti di macchina principali ed ausiliari, l'impianto elettrico e di controllo, e devono essere muniti di un dispositivo di registrazione dei dati di viaggio (scatola nera) conforme alle norme internazionali applicabili;
- (13) considerando che gli Stati membri ospiti dovrebbero verificare che le società che forniscono tali servizi gestiscano i rispettivi traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri in modo da garantire la massima sicurezza; che agli Stati membri interessati, diversi dallo Stato di bandiera, deve essere consentito di partecipare a pieno titolo a qualsiasi inchiesta su un sinistro marittimo;
- (14) considerando che è di fondamentale importanza verificare che le amministrazioni dello Stato terzo di bandiera si impegnino, come le società di navigazione, a collaborare a qualsiasi inchiesta nell'eventualità di un sinistro marittimo e a conformarsi alle norme per la classificazione e, se del caso, per la certificazione stabilite da organismi riconosciuti; che dette amministrazioni dovrebbero accettare di avvalersi di procedure armonizzate per il controllo e la certificazione;
- (15) considerando che, al fine di garantire l'osservanza costante da parte dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri delle prescrizioni previste dalla presente direttiva, gli Stati ospiti dovrebbero effettuare le visite prima dell'avvio di un servizio e, successivamente, ad intervalli regolari e ogni qualvolta si verifichi un cambiamento significativo nello svolgimento del servizio stesso;
- (16) considerando che, per semplificare gli adempimenti a carico delle società di navigazione, si dovrebbe tener debito conto delle verifiche e delle visite effettuate in precedenza; che i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri dovrebbero essere esonerati dai controlli allorché sia stata accertata la loro conformità con la presente direttiva ai fini della navigazione su rotte analoghe e i traghetti ro-ro e le unità veloci in sostituzione dovrebbero beneficiare di disposizioni speciali; che i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri risultati conformi in seguito ai controlli dello Stato ospite non dovrebbero essere sottoposti alle ispezioni estese di cui alla 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)⁽¹⁾;
- (17) considerando che gli Stati membri dovrebbero cooperare nell'esercizio delle funzioni di loro competenza in quanto Stati ospiti;

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/42/CE della Commissione (GU L 184 del 27.6.1998, pag. 40).

(18) considerando che gli Stati membri possono ritenere utile farsi assistere nell'adempimento dei loro compiti da organismi riconosciuti, che siano conformi alla direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime⁽¹⁾;

(19) considerando che si dovrebbe tener debito conto, nella pianificazione delle visite, dei piani operativi e di manutenzione dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri;

(20) considerando che gli Stati membri ospiti dovrebbero provvedere affinché il loro ordinamento giuridico interno consenta loro, nonché ad altri Stati membri aventi fondato interesse, di partecipare o cooperare alle inchieste sui sinistri marittimi, o di condurre le stesse, in base alle disposizioni del codice IMO in materia di inchieste sui sinistri marittimi; che l'esito di tali inchieste deve essere reso pubblico;

(21) considerando che una serie di disposizioni complementari nei settori dei sistemi di assistenza alla navigazione, della pianificazione specifica e delle restrizioni locali all'esercizio della navigazione rafforzeranno ulteriormente la sicurezza;

(22) considerando che, al fine di consentire il monitoraggio dell'applicazione della presente direttiva, si dovrebbe creare una banca dati relativa alle informazioni raccolte in seguito alle visite;

(23) considerando che è necessario istituire un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri che assista la Commissione nell'efficace applicazione della presente direttiva; che tale funzione può essere assunta dal comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CE 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⁽²⁾;

(24) considerando che il comitato può adeguare alcune disposizioni della direttiva al fine di allinearle con le misure adottate a livello di Comu-

nità o in sede IMO e di migliorarne il funzionamento per tener conto delle future modifiche della convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare (Solas) del 1994 entrate in vigore e garantire un'attuazione uniforme delle modifiche apportate a talune risoluzioni IMO senza ampliarne il campo di applicazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Scopo

Scopo della presente direttiva è stabilire un sistema di visite obbligatorie che garantisca una maggiore sicurezza dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea da e verso porti situati negli Stati membri della Comunità e attribuire agli Stati membri il diritto di condurre, partecipare o collaborare alle inchieste sui sinistri marittimi avvenuti nell'ambito di tali servizi.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva e dei suoi allegati si intende per:

- a) «traghetto ro-ro», una nave marittima da passeggeri avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare direttamente i veicoli (stradali o ferroviari) e che trasporta più di dodici passeggeri;
- b) «unità veloce da passeggeri», un'unità veloce come definita all'articolo 2, lettera f), della regola 1 del capitolo X della convenzione Solas del 1974, nel testo vigente alla data di adozione della presente direttiva, che trasporti più di dodici passeggeri;
- c) «passeggero», qualsiasi persona che non sia:
 - i) il comandante, né un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave per i suoi servizi,
 - ii) un bambino di età inferiore a un anno;

⁽¹⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20. Direttiva modificata dalla direttiva 97/58/CE della Commissione (GU L 274 del 7.10.1997, pag. 8).

⁽²⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/74/CE della Commissione (GU L 276 del 13.10.1998, pag. 7).

- d) «convenzione Solas del 1974», la convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare e i relativi protocolli ed emendamenti, nel testo vigente alla data di adozione della presente direttiva;
- e) «codice per le unità veloci (HSC Code)», il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci (International Code for Safety of High Speed Craft) adottato dal Maritime Safety Committee dell'IMO con risoluzione MSC 36(63) del 20 maggio 1994, così come emendato alla data di adozione della presente direttiva;
- f) «servizio di linea», una serie di collegamenti effettuati da un traghetto ro-ro o da un'unità veloce da passeggeri in modo da assicurare il traffico fra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
- i) in base ad un orario pubblicato, oppure
- ii) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- g) «tratto di mare», una zona di mare inclusa nell'elenco definito ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri⁽¹⁾;
- h) «certificati»:
- i) con riferimento ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri che effettuano viaggi internazionali, i certificati di sicurezza emessi a norma della convenzione Solas del 1974 e relative modifiche, unitamente ai pertinenti registri di equipaggiamento e, se del caso, ai certificati di esenzione e alle autorizzazioni all'esercizio;
- ii) con riferimento ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri che effettuano viaggi nazionali, i certificati di sicurezza emessi a norma della direttiva 98/18/CE, unitamente ai pertinenti registri di equipaggiamento e, se del caso, ai certificati di esenzione e alle autorizzazioni all'esercizio;
- i) «certificato di esenzione», qualsiasi certificato emesso a norma della regola I B/12, lettera a), punto vi), della convenzione Solas del 1974;
- j) «amministrazione dello Stato di bandiera», le autorità competenti dello Stato membro la cui bandiera il traghetto ro-ro o l'unità veloce è autorizzata a battere;
- k) «Stato ospite», lo Stato membro dal/dai cui porto/i, o verso il/i cui porto/i un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri effettua un servizio di linea;
- l) «viaggio internazionale», un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di quello Stato, o viceversa;
- m) «viaggio nazionale», un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro, o da un porto a un altro porto di uno Stato membro;
- n) «organismo riconosciuto», un organismo riconosciuto a norma dell'articolo 4 della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994;
- o) «società di navigazione», una società che gestisca uno o più traghetti ro-ro per i quali è stato rilasciato un documento di conformità a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off (traghetto ro-ro)⁽²⁾, o una società che gestisca unità veloci da passeggeri alla quale è stato rilasciato un documento di conformità ai sensi della regola IX/4 della convenzione Solas del 1974, così come emendata alla data di adozione della presente direttiva;
- p) «codice delle inchieste sui sinistri marittimi», il «Code for investigation of marine casualties» adottato dall'assemblea dell'IMO con la risoluzione A.849(20) del 27 novembre 1997;
- q) «visita specifica», una visita eseguita dallo Stato ospite ai sensi degli articoli 6 e 8;
- r) «ispettore qualificato», un dipendente del settore pubblico o un'altra persona autorizzata dalla competente autorità di uno Stato membro a eseguire le visite e i controlli preliminari al rilascio di certificati ed avente i requisiti di qualificazione e di indipendenza indicati nell'allegato V;
- s) «deficienze», una situazione accertata di inosservanza delle prescrizioni della presente direttiva.

⁽¹⁾ GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 179/98 della Commissione (GU L 19 del 24.1.1998, pag. 35).

*Articolo 3***Campo d'applicazione**

1. 1. La presente direttiva si applica a tutti i traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro, indipendentemente dalla bandiera che battono, qualora siano adibiti a viaggi internazionali o nazionali in tratti di mare ricompresi nella classe A, di cui all'articolo 4 della direttiva 98/18/CE.

2. Gli Stati membri hanno facoltà di applicare la presente direttiva ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri che effettuano viaggi nazionali in tratti di mare diversi da quelli menzionati al paragrafo 1. In tal caso, le norme pertinenti si applicano a tutti i traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri che operano nelle medesime condizioni di esercizio senza discriminazioni relative alla bandiera, alla nazionalità o al luogo in cui ha sede la società di navigazione.

*Articolo 4***Verifiche iniziali richieste per i traghetti ro-ro o per le unità veloci da passeggeri**

1. Prima che un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri siano adibiti a un servizio di linea, oppure entro dodici mesi dalla data indicata all'articolo 19, paragrafo 1, nel caso in cui a tale data un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri siano già adibiti a un servizio di linea, gli Stati ospiti verificano che i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri:

- a) siano muniti di certificati validi, rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera o da un organismo riconosciuto che operi per conto di quest'ultima;
- b) abbiano superato le visite per il rilascio dei certificati di conformità alle procedure e agli orientamenti applicabili quali allegati alla risoluzione A.746(18) dell'assemblea dell'IMO «Survey Guidelines under the harmonised system of survey and certification» (Linee guida per le visite eseguite nell'ambito del sistema armonizzato di ispezione e certificazione), nella versione in vigore alla data di adozione della presente direttiva, oppure secondo procedure volte al perseguimento dello stesso scopo;
- c) siano conformi alle prescrizioni per la classificazione stabilite da un organismo riconosciuto o a norme riconosciute equivalenti dall'amministrazione dello Stato di bandiera per quanto riguarda la costruzione e la manutenzione dello scafo, i macchinari, gli impianti elettrici e di controllo;

d) siano dotate di un dispositivo di registrazione dei dati di viaggio (VDR) destinato a fornire informazioni utili ai fini dell'inchiesta in caso di sinistro. Il VDR deve essere conforme alle norme tecniche contenute nella risoluzione A.861(20) dell'assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997 ed essere sottoposto ai collaudi di cui alla norma della Commissione elettrotecnica internazionale (CEI) n. 61996. Tuttavia, i VDR destinati ad essere installati su traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri costruiti anteriormente all'adozione della presente direttiva possono essere esentati dall'obbligo di conformità ad alcuni requisiti. Tali deroghe e le condizioni a cui esse sono subordinate saranno stabilite secondo la procedura di cui all'articolo 16;

e) siano conformi alle prescrizioni specifiche di stabilità adottate a livello regionale e recepite nella legislazione nazionale conformemente alla procedura di notifica prevista dalla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche⁽¹⁾, e alle norme in tema di servizi di società d'informazione qualora effettuino in quella regione un servizio soggetto a detta legislazione, purché detti requisiti non siano più severi di quelli specificati nell'allegato della risoluzione n. 14 (Requisiti di stabilità relativi all'accordo) della conferenza Solas del 1995 e siano stati notificati al segretario generale dell'IMO, secondo le procedure di cui al punto 3 di detta risoluzione.

2. Solo se necessario, il paragrafo 1, lettera e), si applica alle unità veloci da passeggeri.

*Articolo 5***Verifiche iniziali richieste per società di navigazione e Stati di bandiera**

Prima che un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri siano adibiti a un servizio di linea, oppure entro dodici mesi dalla data indicata all'articolo 19, paragrafo 1, nel caso in cui a tale data la nave o l'unità veloce siano già adibiti a un servizio di linea, gli Stati ospiti:

⁽¹⁾ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata dalla direttiva 98/48/CE (GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18).

- 1) verificano che le società di navigazione che adibiscono o intendono adibire tali traghetti o unità a un servizio di linea:
 - a) adottino le misure necessarie per assicurare l'applicazione delle prescrizioni specifiche contenute nell'allegato I della presente direttiva e forniscano prova allo Stato ospite interessato al servizio di linea della conformità alle disposizioni del presente paragrafo e dell'articolo 4;
 - b) nell'eventualità di un sinistro marittimo, consentano anticipatamente lo svolgimento dell'inchiesta, ovvero la partecipazione o la collaborazione alla stessa, da parte dello Stato ospite e di un altro Stato membro che vi abbia fondato interesse, conformemente all'articolo 12, e forniscano a tali Stati le informazioni ricavate dal registratore dei dati di viaggio (VDR) del traghetto o dell'unità veloce coinvolti nel sinistro;
- 2) verificano, nel caso che tali traghetti o le unità battano la bandiera di uno Stato diverso da uno Stato membro, la conferma che lo Stato di bandiera considerato ha accettato l'impegno della società di navigazione a conformarsi ai requisiti della presente direttiva.

Articolo 6

Visite specifiche iniziali

1. Prima che un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri siano adibiti a un servizio di linea, oppure entro dodici mesi dalla data indicata all'articolo 19, paragrafo 1, nel caso in cui a tale data il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri siano già adibiti a un servizio di linea, lo Stato ospite sottopone il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri a una visita specifica iniziale secondo le modalità indicate negli allegati I e III al fine di accertarne la conformità alle condizioni per l'esercizio di un servizio di linea in condizioni di sicurezza.
2. Quando il presente articolo è applicato prima dell'entrata in servizio, lo Stato ospite fissa per la visita specifica iniziale una data che non deve superare di oltre un mese la data di ricezione della prova necessaria per completare la verifica di cui agli articoli 4 e 5.

Articolo 7

Disposizioni speciali

1. Qualora un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri debba essere adibito a un altro servizio di

linea, un nuovo Stato ospite tiene debito conto delle verifiche e delle visite già effettuate per tale traghetto o unità veloce in relazione a un precedente servizio di linea ai sensi della presente direttiva. Se il nuovo Stato ospite è soddisfatto delle precedenti verifiche e visite e se queste sono applicabili alle nuove condizioni di esercizio, gli articoli 4, 5 e 6 non si applicano prima che il traghetto ro-ro o unità veloce da passeggeri sia adibito al nuovo servizio di linea.

2. Gli articoli 4, 5 e 6 non sono applicabili se un traghetto ro-ro o unità veloce da passeggeri che soddisfa i requisiti della presente direttiva ed è già adibita a un servizio di linea previsto da quest'ultima viene trasferita a un altro servizio di linea le cui caratteristiche di rotta sono concordamente considerate simili dagli Stati ospiti interessati e se tutti gli Stati ospiti concordano che il traghetto ro-ro o unità veloce da passeggeri soddisfa tutti i requisiti per effettuare tale servizio in condizioni di sicurezza.

Su richiesta della società di navigazione, lo Stato ospite interessato può confermare in anticipo il suo consenso sulla similarità delle caratteristiche di rotta.

3. Nei casi in cui, a seguito di circostanze imprevedibili, si debba tempestivamente sostituire un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri per assicurare la continuità del servizio e non siano applicabili i paragrafi 1 e 2, lo Stato ospite può consentire che il traghetto o l'unità entrino in servizio purché:

- a) un'ispezione diretta e il controllo dei documenti non facciano emergere dubbi sul fatto che il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i necessari requisiti per operare in condizioni di sicurezza e
- b) lo Stato ospite completi entro un mese le verifiche e le visite a norma degli articoli 4, 5 e 6.

Articolo 8

Visite specifiche regolari e altre visite

1. Almeno una volta ogni dodici mesi, lo Stato ospite effettua:

- una visita specifica conformemente all'allegato III e
- una visita durante un servizio di linea, intesa a prendere in esame un sufficiente numero di elementi elencati negli allegati I, III e IV, per accertarsi che il traghetto o l'unità continua a soddisfare tutti i necessari requisiti per operare in condizioni di sicurezza.

Una visita specifica iniziale ai sensi dell'articolo 6 equivale ad una visita specifica ai fini del presente articolo.

2. Lo Stato ospite sottopone i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri a una visita specifica in conformità dell'allegato III ogni volta che essi subiscano riparazioni o modificazioni di caratteristiche importanti oppure qualora sia intervenuto un cambiamento di gestione o di bandiera o un passaggio di classe. Tuttavia, nel caso di cambiamento di gestione o di bandiera o di passaggio di classe, lo Stato ospite, dopo aver preso in considerazione le precedenti verifiche e visite della nave e purché le condizioni di sicurezza di esercizio del traghetto o dell'unità non siano compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare il traghetto o l'unità dalla visita specifica richiesta dal presente paragrafo.

3. Qualora le visite di cui al paragrafo 1 confermino o accertino carenze rispetto ai requisiti della presente direttiva che giustifichino un divieto di esercizio, le spese complessive in un normale periodo contabile connesse alle visite sono rimborsate dalla società di navigazione.

Articolo 9

Notificazione

Gli Stati ospiti informano sollecitamente e per iscritto le società di navigazione circa l'esito delle verifiche e delle visite a norma degli articoli 4, 5, 6 e 8.

Articolo 10

Divieto di esercizio

1. Uno Stato ospite vieta alle società di navigazione di adibire un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri a un servizio di linea qualora:

- a) non sia stato in grado di confermare la conformità ai requisiti fissati dagli articoli 4 e 5,
- b) siano state constatate deficienze nell'ambito di una visita specifica ai sensi degli articoli 6 e 8 che costituiscano un pericolo immediato per la vita, per il traghetto o unità, per il suo equipaggio e per i passeggeri,

c) sia stata accertata una non conformità agli strumenti comunitari elencati nell'allegato II che rappresenti un pericolo immediato per la vita, per il traghetto o unità, per il suo equipaggio e per i passeggeri,

d) non sia stato consultato dallo Stato di bandiera sulle questioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, o all'articolo 10, paragrafo 5,

fino a che lo Stato ospite non abbia accertato la rimozione del pericolo e il rispetto dei requisiti della direttiva.

Lo Stato ospite informa per iscritto la società di navigazione della decisione di vietare l'esercizio del traghetto ro-ro o dell'unità veloce da passeggeri, fornendone una motivazione esaustiva.

2. Tuttavia, nel caso in cui il traghetto ro-ro o l'unità veloce da passeggeri sono già adibiti a un servizio di linea e sono rilevate deficienze, gli Stati ospiti impongono alla società di navigazione di adottare le misure necessarie per eliminarle immediatamente o entro un congruo termine ben definito, purché da esse non derivi immediato pericolo per la sicurezza del traghetto o dell'unità veloce, dell'equipaggio o dei passeggeri. Dopo la rettifica delle deficienze lo Stato ospite interessato verifica che esse sono state eliminate in maniera soddisfacente e, in caso contrario, vieta la navigazione del traghetto ro-ro o dell'unità veloce.

3. Gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure circa il diritto di una società di navigazione di ricorrere contro una decisione di divieto di esercizio. I ricorsi devono essere istruiti sollecitamente. Un ricorso non comporta la sospensione automatica della decisione.

L'autorità competente informa adeguatamente del diritto di ricorso la società di navigazione.

4. Nei casi in cui gli articoli 4, 5 e 6 sono applicati prima di adibire un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri a un servizio di linea, la decisione di divieto di esercizio deve essere presa entro un mese dalla visita specifica iniziale e comunicata immediatamente alla società di navigazione.

*Articolo 11***Procedure per le visite specifiche**

1. I traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri che hanno superato con esito positivo le visite specifiche eseguite dallo Stato ospite o dagli Stati ospiti interessati sono esentati da tale Stato ospite o Stati ospiti dalle visite estese di cui all'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva 95/21/CE e dalle visite estese in ragione della loro appartenenza alla categoria delle navi da passeggeri di cui all'articolo 7, paragrafo 1 e all'allegato V.A, punto 3, di tale direttiva.

2. Le amministrazioni di due o più Stati ospiti interessati alla visita specifica di una stessa nave o unità veloce collaborano tra loro. Le visite specifiche devono essere eseguite da un gruppo di ispettori qualificati dello Stato ospite o degli Stati ospiti interessati. Qualora si richieda una valutazione qualitativa dell'adempimento delle disposizioni inerenti alla classe, gli Stati ospiti si assicurano che nel gruppo siano presenti le necessarie competenze, eventualmente includendovi un supervisore o un'organismo riconosciuto. Gli ispettori riferiscono alle amministrazioni degli Stati ospiti circa le deficienze constatate. Lo Stato ospite comunica tale informazione allo Stato di bandiera qualora quest'ultimo non sia uno Stato ospite interessato a tale visita.

3. Uno Stato ospite interessato può convenire che una visita sia effettuata per suo conto da un altro Stato ospite interessato.

4. Su richiesta della società di navigazione, gli Stati ospiti invitano l'amministrazione dello Stato di bandiera, quando questo non è uno Stato ospite, a inviare un proprio rappresentante ad assistere alle visite specifiche previste dalla presente direttiva.

5. Nella programmazione di una visita iniziale conformemente agli articoli 6 e 8, gli Stati ospiti tengono debito conto dei piani operativi e di manutenzione del traghetto o dell'unità veloce.

6. Gli esiti delle visite specifiche sono riportate in una relazione il cui modello sarà stabilito secondo la procedura di cui all'articolo 16.

7. In caso di persistente disaccordo tra Stati ospiti circa la conformità alle prescrizioni dell'articolo 4 e

dell'articolo 5, paragrafo 1, l'amministrazione di ogni Stato ospite interessato alla visita specifica notifica immediatamente alla Commissione i motivi di tale disaccordo.

8. La Commissione avvia immediatamente la procedura per l'assunzione di una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 16.

*Articolo 12***Inchieste relative ai sinistri**

1. Ogni Stato membro emette le disposizioni che secondo il proprio ordinamento giuridico gli consentano o consentano a qualsiasi altro Stato membro che vi abbia fondato interesse di partecipare o collaborare alle inchieste sui sinistri marittimi occorsi ai traghetti ro-ro o alle unità veloci da passeggeri o, se previsto dal codice delle inchieste sui sinistri marittimi, di condurre tali inchieste.

2. Le espressioni «Stato che vi abbia fondato interesse», «Stato inquirente principale» e «sinistro marittimo» vanno intese come nel codice delle inchieste sui sinistri marittimi.

3. Quando un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri sono coinvolti in un sinistro marittimo, la procedura d'inchiesta è avviata dallo Stato nelle cui acque si è verificato il sinistro ovvero, qualora questo si verifichi in altre acque, dall'ultimo Stato membro visitato dalla nave. Detto Stato è responsabile dell'inchiesta e del coordinamento con gli altri Stati che vi abbiano interesse fino a che non sarà concordato di comune accordo quale debba essere lo Stato inquirente principale.

4. Gli Stati membri, che conducono, cooperano o partecipano a tali inchieste, provvedono affinché esse si concludano nella maniera più efficace e nel più breve tempo possibile, tenendo conto delle disposizioni del codice delle inchieste sui sinistri marittimi.

5. Gli Stati membri provvedono affinché le relazioni redatte in esito alle inchieste siano rese pubbliche, conformemente al punto 12.3 del codice delle inchieste sui sinistri marittimi e siano notificate alla Commissione.

*Articolo 13***Disposizioni complementari**

1. Gli Stati membri che rilasciano o riconoscono un certificato di esenzione collaborano con lo Stato ospite o con l'amministrazione dello Stato di bandiera interessati per risolvere qualsiasi disaccordo circa l'ammissibilità delle esenzioni prima che sia eseguita la visita specifica iniziale.

2. Gli Stati membri dovrebbero gestire conformemente alla risoluzione A.795(19) dell'IMO i sistemi di assistenza alla navigazione da terra e gli altri sistemi d'informazione idonei a fornire assistenza ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri in modo che il servizio di linea o la parte di servizio di linea della cui sicurezza essi sono responsabili sia effettuata in condizioni di sicurezza.

3. Ogni Stato membro trasmette alla Commissione copia delle relazioni sulle visite di cui all'articolo 11, paragrafo 6, eventualmente corredate del numero di identificazione IMO. La Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, può decidere le opportune modalità per assegnare un numero di identificazione ad altre navi. Se due o più Stati ospiti sono interessati al medesimo servizio di linea, i dati possono essere trasmessi da uno solo degli Stati ospiti. La Commissione istituisce e mantiene una banca dati contenente le informazioni fornitele. Le condizioni di accesso a tale banca dati sono decise secondo la procedura di cui all'articolo 16.

4. Gli Stati membri assicurano che le società di navigazione che esercitano traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea da o verso porti situati sul loro territorio siano in grado di mantenere e attuare un sistema integrato di pianificazione per i casi di emergenza a bordo. A tal fine gli Stati membri utilizzano la disciplina contenuta nella risoluzione A.852(20) dell'assemblea dell'IMO, recante «Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning» (Linee guida per la strutturazione di un sistema integrato di emergenza). Quando due o più Stati membri sono interessati, in quanto Stati ospiti, al medesimo servizio di linea, essi stabiliscono di comune accordo un piano per le varie rotte.

5. Gli Stati membri si adoperano per collaborare pienamente, nella loro funzione di Stati ospiti, con l'amministrazione dello Stato di bandiera preliminarmente al rilascio dell'autorizzazione all'esercizio per unità veloci da passeggeri ai sensi del paragrafo 1.9.3 del codice per le unità veloci. Essi provvedono affinché siano imposte e mantenute in vigore tutte le restrizioni all'esercizio della navigazione richieste dalla situazione locale per tutelare la fauna, le risorse naturali e le atti-

vità costiere e adottano i provvedimenti necessari per garantire l'effettiva applicazione di tali restrizioni.

*Articolo 14***Cooperazione tra Stati ospiti**

Gli Stati ospiti interessati al medesimo servizio di linea collaborano nell'applicazione delle disposizioni della presente direttiva.

*Articolo 15***Misure di sostegno**

Gli Stati membri informano i paesi terzi che hanno responsabilità di Stato di bandiera, o responsabilità simili a quelle di Stato ospite relativamente a traghetti ro-ro o unità veloci da passeggeri soggette alla presente direttiva e operanti tra un porto di uno Stato membro e un porto di uno Stato terzo, circa le prescrizioni imposte dalla presente direttiva alle società di navigazione che esercitano servizi di linea da o verso un porto della Comunità.

*Articolo 16***Comitato di regolamentazione**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12, paragrafo 1, della direttiva 93/75/CEE.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato esprime il proprio parere sul progetto entro il termine che il suo presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione. Il parere è formulato alla maggioranza fissata dall'articolo 148, paragrafo 2, del trattato nel caso di decisioni che il Consiglio deve adottare su proposta della Commissione. La maggioranza necessaria per i voti espressi dai rappresentanti degli Stati membri all'interno del comitato viene stabilita dal suddetto articolo. Il presidente non partecipa al voto.

3. a) La Commissione adotta le misure previste, se queste sono conformi al parere del comitato.

b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o se non viene espresso un parere, la Commissione presenta senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

Se, al termine di otto settimane dalla data di presentazione della proposta al Consiglio, quest'ultimo non ha preso una decisione, le misure proposte sono adottate dalla Commissione.

Articolo 17

Procedura di modifica

Secondo la procedura prevista all'articolo 16,

- a) gli allegati,
- b) le definizioni,
- c) i riferimenti agli strumenti comunitari,
- d) i riferimenti alle risoluzioni dell'IMO

possono essere modificati nella misura necessaria a renderli conformi alla normativa comunitaria o dell'IMO in vigore senza con questo ampliare il campo di applicazione della presente direttiva.

Anche gli allegati possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 16 qualora ciò sia necessario per migliorare il regime stabilito dalla presente direttiva, ma senza ampliarne il campo di applicazione.

Articolo 18

Sanzioni

Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 19

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi il 1° dicembre 2000 e ne informano immediatamente la Commissione.

2. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), si applicano allo scadere del trentesimo mese successivo alla pubblicazione della norma CEI n. 61996, oppure entro il 1° gennaio 2002, se quest'ultima data è posteriore alla prima.

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

4. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo delle disposizioni che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 20

Valutazione sull'attuazione

Tre anni dopo la data di cui all'articolo 19, paragrafo 1, la Commissione valuta, sulla base delle informazioni che gli Stati membri debbono fornire ai sensi dell'articolo 13, l'attuazione della presente direttiva.

Articolo 21

Entrata in vigore

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

Articolo 22

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 29 aprile 1999.

Per il Consiglio

Il Presidente

W. MÜLLER

ALLEGATO I

REQUISITI SPECIFICI PER LE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

(di cui agli articoli 5, 1, 6 e 8)

Le società garantiscono che a bordo dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri da loro gestiti:

1. siano fornite al comandante adeguate informazioni circa la disponibilità di sistemi di assistenza alla navigazione da terra e di altre informazioni che possano essergli d'aiuto ai fini di una sicura conduzione prima della partenza del traghetto o dell'unità veloce e che il comandante utilizzi tali sistemi di assistenza alla navigazione e di informazione realizzati dagli Stati membri;
 2. siano applicate le pertinenti disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 della circolare 699 del MSC «Revised Guidelines for Passenger Safety Instructions» (Revisione delle linee guida per le istruzioni sulla sicurezza dei passeggeri);
 3. sia affissa in luogo visibile una tabella che indichi l'ordinamento del lavoro a bordo e contenga almeno i seguenti elementi:
 - a) l'orario di servizio in navigazione e in porto;
 - b) l'orario di lavoro massimo consentito e le ore minime di riposo previsto per il personale di guardia;
 4. non sia impedito al comandante di assumere qualsiasi decisione che egli reputi necessaria secondo il suo giudizio professionale ai fini della sicurezza della navigazione e delle operazioni, in particolare in caso di maltempo e di mare grosso;
 5. il comandante tenga un registro delle attività di navigazione e degli incidenti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza della navigazione;
 6. qualsiasi danno o deformazione permanente delle porte o portelloni fasciame esterno che possa compromettere l'integrità del traghetto o dell'unità veloce e qualsiasi difetto nei dispositivi di chiusura di tali porte sia immediatamente riportata all'amministrazione dello Stato di bandiera e a quella dello Stato ospite e tempestivamente riparata in maniera giudicata soddisfacente dalle stesse;
 7. sia messo a disposizione prima della partenza del traghetto ro-ro o dell'unità veloce da passeggeri un piano di viaggio aggiornato. Nell'elaborazione del piano di viaggio si deve tener conto delle indicazioni contenute nella risoluzione MSC. ... (70) intitolata «Guidelines on voyage planning» (Linee guida per la pianificazione del viaggio);
 8. siano comunicate alle persone anziane o disabili che si trovano a bordo informazioni generali sui servizi e sull'assistenza a loro disposizione, nella forma più adatta per le persone ipovedenti.
-

*ALLEGATO II***ELENCO DEGLI STRUMENTI COMUNITARI**

menzionati nell'articolo 10, paragrafo 1, lettera c)

- 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 escano e che trasportano merci pericolose o inquinanti (GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/74/CE della Commissione (GU L 276 del 13.10.1998, pag. 7).
 - Direttiva 94/58/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 28). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/35/CE (GU L 172 del 17.6.1998, pag. 1), se d'applicazione.
 - Regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off (GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14). Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 179/98 della Commissione (GU L 19 del 24.1.1998, pag. 35).
-

ALLEGATO III

PROCEDURE PER LE VISITE SPECIFICHE

(di cui agli articoli 6 e 8)

1. Le visite specifiche devono garantire l'adempimento degli obblighi di legge, in particolare per quanto riguarda costruzione, suddivisione e stabilità, macchinari e impianti elettrici, ricarica, stabilità, protezione contro gli incendi, numero massimo di passeggeri, dispositivi di salvataggio e trasporto di merci pericolose, radiocomunicazioni e navigazione e a tal fine includono come minimo il controllo dei seguenti elementi, laddove applicabili:
 - l'avviamento del generatore di emergenza;
 - un'ispezione del sistema d'illuminazione d'emergenza;
 - un'ispezione della fonte di emergenza di alimentazione di energia per gli impianti radio;
 - una prova dell'impianto di altoparlanti;
 - un'esercitazione antincendio che includa la dimostrazione della capacità di utilizzare gli equipaggiamenti da vigile del fuoco;
 - il funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due tubolature collegate all'unità principale in funzione;
 - la prova dei dispositivi di arresto di emergenza a distanza per l'alimentazione di combustibile alle caldaie e ai motori principali e ausiliari, nonché per i ventilatori;
 - la prova dei dispositivi di comando locale e a distanza della chiusura delle serrande tagliafuoco;
 - la prova degli impianti di rilevazione e di segnalazione di incendi;
 - la prova della perfetta chiusura delle porte tagliafuoco;
 - il funzionamento delle pompe di sentina;
 - la chiusura delle porte stagne nelle paratie di compartimentazione mediante i dispositivi di comando locale e a distanza;
 - un'esercitazione che dimostri la familiarità da parte dei membri dell'equipaggio con il piano di controllo delle avarie;
 - la messa a mare di almeno un battello di emergenza e di una imbarcazione di salvataggio, l'avvio e la verifica dei loro organi di propulsione e di governo e il recupero di tali mezzi di salvataggio inclusa la loro messa in posizione a bordo;
 - il controllo che tutti i mezzi di salvataggio e i battelli di emergenza corrispondono all'inventario;
 - la prova della macchina del timone, inclusa quella ausiliare, del traghetto o dell'unità veloce.
2. Le visite specifiche comprendono la verifica del previsto sistema di manutenzione a bordo.
3. Le visite specifiche vertono sul controllo della dimestichezza dei membri dell'equipaggio con le procedure di sicurezza e di emergenza, la manutenzione, le modalità di lavoro, la sicurezza dei passeggeri, il servizio di coperta, le operazioni di carico e le operazioni relative ai veicoli e dell'efficienza delle relative funzioni. Va accertato che i marittimi siano in grado di comprendere e, se necessario, di impartire ordini e istruzioni e di rispondere nella lingua comune di lavoro indicata dal giornale di bordo. Devono essere controllati i documenti attestanti che i membri dell'equipaggio hanno effettuato con esito positivo un apposito addestramento, in particolare per quanto riguarda:
 - la gestione della folla;
 - la dimestichezza con le procedure e gli equipaggiamenti;

-
- la sicurezza, per il personale demandato ad occuparsi della sicurezza dei passeggeri nei compartimenti loro riservati, in particolare delle persone anziane e disabili, in caso di emergenza;
 - la gestione delle situazioni di crisi e comportamento umano.

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

4. I certificati attestanti le competenze dei membri dell'equipaggio rilasciati da Stati terzi sono riconosciuti solo se conformi alla regola I/10 della convenzione STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch Keeping for Seafarers, 1978) riveduta.
-

ALLEGATO IV

LINEE GUIDA INDICATIVE PER GLI ISPETTORI QUALIFICATI CHE EFFETTUANO VISITE
NON PROGRAMMATE DURANTE UNA NORMALE TRAVERSATA

(di cui all'articolo 8, paragrafo 1)

1. *Informazioni relative ai passeggeri*

Verificare i mezzi utilizzati per assicurare che non sia superato il numero massimo di passeggeri che i traghetti ro-ro e le unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (in prosieguo: navi) è abilitata a trasportare; la conformità alla normativa e l'efficienza del sistema di registrazione delle informazioni sui passeggeri; il modo in cui le informazioni sul numero totale dei passeggeri sono trasmesse al comandante e, ove opportuno, il metodo per includere nel numero totale di passeggeri del viaggio di ritorno i passeggeri che effettuano una traversata di andata e ritorno senza scendere a terra.

2. *Informazioni relative alla caricazione e alla stabilità*

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

3. *Sicurezza della nave ai fini della navigazione*

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

4. *Avvertenze di sicurezza*

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

5. *Annotazioni sul giornale di bordo*

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

6. *Merci pericolose*

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

Verificare che gli autoveicoli che trasportano merci pericolose o inquinanti siano adeguatamente contrassegnati e fissati; che, qualora siano trasportate merci pericolose, una copia del relativo contrassegno o piano di stivaggio sia disponibile a terra; che il comandante conosca gli obblighi di segnalazione previsti dalla direttiva 93/75/CEE e successive modifiche, le istruzioni sulle procedure di emergenza da seguire e sull'assistenza di pronto soccorso da prestare in caso di sinistro marittimo in cui siano coinvolte merci pericolose o sostanze inquinanti; che l'impianto di ventilazione dei ponti destinati al trasporto dei veicoli sia costantemente in funzione, che la ventilazione sia aumentata quando i motori dei veicoli sono accesi e che sia provvisto un dispositivo che segnali sul ponte di comando che l'impianto di ventilazione sul ponte per gli autoveicoli è funzionante.

7. *Fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci*

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

8. *Ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli*

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

9. *Chiusura delle porte stagne*

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

10. *Ronde antincendio*

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

11. *Comunicazioni in caso di emergenza*

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

- a) la lingua o le lingue più adatte in funzione delle nazionalità prevalenti dei passeggeri trasportati su una determinata rotta;
- b) la probabilità che la capacità di fornire istruzioni basilari in lingua inglese usando un vocabolario elementare possa servire per comunicare con i passeggeri che necessitano di assistenza a prescindere dall'esistenza di una lingua comune tra i membri dell'equipaggio e i passeggeri;
- c) l'eventuale necessità di comunicare in altri modi durante un'emergenza (per esempio, mediante dimostrazione, segnali gestuali, o richiamando l'attenzione sui luoghi in cui sono dislocate le istruzioni, i punti di raccolta, i dispositivi di salvataggio o i percorsi di evacuazione quando la comunicazione verbale non è praticabile);
- d) il grado di completezza delle istruzioni di sicurezza previamente impartite ai passeggeri nella loro madrelingua;
- e) le lingue in cui le avvertenze di sicurezza possono essere comunicate durante un'emergenza o un'esercitazione per impartire direttive essenziali ai passeggeri e aiutare l'equipaggio nelle funzioni di assistenza ai passeggeri.

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

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

13. *Dotazioni di sicurezza*

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

14. *Strumentazione nautica e installazioni radio*

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

15. *Illuminazione di emergenza supplementare*

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

16. *Mezzi di sfuggita*

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

17. *Manuale operativo*

Accertare che il comandante e tutti gli ufficiali superiori dispongano di una copia del manuale operativo e che siano disponibili altre copie per tutti i membri dell'equipaggio. Accertare che siano elencati tutti i controlli da effettuare prima della partenza e prima di altre operazioni.

18. *Pulizia dei locali macchine*

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

19. *Eliminazione dei rifiuti*

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

20. *Manutenzione programmata*

Tutte le società di navigazione devono avere un sistema permanente di manutenzione con un piano di manutenzione specifico per ogni elemento connesso alla sicurezza, inclusi i portelloni di poppa e di prora e le aperture laterali, i relativi sistemi di chiusura, che comprenda anche la manutenzione dei locali macchine e delle dotazioni di sicurezza. I piani devono prevedere il controllo periodico di tutti gli elementi, in modo da mantenere i livelli di sicurezza più elevati. Devono essere previste procedure per la registrazione delle avarie e della conferma dell'avvenuta

riparazione delle stesse entro un dato termine. Il controllo periodico del funzionamento dei sistemi di chiusura dei portelloni di prora esterni ed interni deve includere gli indicatori, i dispositivi di sorveglianza, tutti gli ombrinali nello spazio tra la celata prodiera e il portellone interno e, in particolare, i meccanismi di chiusura e i relativi sistemi idraulici.

21. *Controlli da effettuare in corso di viaggio*

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

ALLEGATO V

REQUISITI DI QUALIFICHE PROFESSIONALI E INDIPENDENZA PER ISPETTORI
QUALIFICATI

[di cui all'articolo 2, lettera r)]

1. Gli ispettori qualificati devono essere autorizzati ad eseguire le visite specifiche di cui all'articolo 6 dalle competenti autorità degli Stati membri.
2. Gli ispettori qualificati:
 - devono aver prestato almeno un anno di servizio presso una competente autorità di uno Stato membro rivestendo la qualifica di ispettore dello Stato di bandiera addetto alle funzioni di vigilanza e certificazione in conformità della convenzione Solas del 1974,
 - ed essere in possesso di:
 - a) un certificato di qualifica professionale di comandante, che abiliti il titolare al comando di navi di 1 600 o più TSL (cfr. regola II/2 STCW), oppure
 - b) un certificato di qualifica di primo ufficiale di macchina, che abiliti il titolare ad esercitare tali funzioni a bordo di una nave il cui apparato motore principale abbia una potenza pari o superiore a 3 000 KW (cfr. regola III/2 STCW), oppure
 - c) aver superato in uno Stato membro l'esame di abilitazione alla qualifica di architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere in materie attinenti al settore marittimo ed aver lavorato, in tale funzione, per almeno cinque anni.
 - Gli ispettori qualificati menzionati alle lettere a) e b) devono aver prestato servizio a bordo per almeno cinque anni in qualità di ufficiali di coperta e ufficiali di macchina, rispettivamente.

Alternativamente, gli ispettori qualificati devono:

 - possedere un diploma universitario pertinente o un diploma di formazione equivalente, ottenuto in uno Stato membro, oppure
 - avere seguito corsi di formazione ed ottenuto un diploma presso una scuola per ispettori addetti al controllo della sicurezza in uno Stato membro, e
 - aver prestato servizio per almeno due anni presso un'autorità competente di uno Stato membro, rivestendo la qualifica di ispettore dello Stato di bandiera addetto alle funzioni di vigilanza e certificazione in conformità della convenzione Solas del 1974.
3. Gli ispettori qualificati devono essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto con la gente di mare nella lingua più comunemente utilizzata nella navigazione.
4. Gli ispettori qualificati devono avere una conoscenza adeguata delle disposizioni della convenzione Solas del 1974 e delle procedure previste dalla presente direttiva.
5. Gli ispettori qualificati che eseguono le visite specifiche non devono avere interessi economici nella società di navigazione interessata, né in altre società di navigazione che esercitino servizi di linea da e verso lo Stato ospite interessato, né nei traghetti ro-ro o nelle unità veloci da passeggeri sottoposte alle visite; gli ispettori qualificati non possono essere dipendenti, né possono eseguire lavori per conto di organismi non governativi che eseguono visite di classificazione o altre visite previste da leggi e regolamenti, o rilasciano certificati a tal fine per traghetti ro-ro o unità per passeggeri.
6. Si accettano anche ispettori non rispondenti ai criteri sopra indicati se erano impiegati dalla competente autorità per visite previste da leggi e regolamenti o per ispezioni per il controllo dello Stato di approdo alla data di adozione della direttiva 95/21/CE