

Proposta di direttiva del Consiglio 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

(94/C 107/06)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(94) 73 def. — 94/0068(SYN)

(Presentata dalla Commissione il 16 marzo 1994)

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,

in cooperazione con il Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la Comunità è seriamente preoccupata per il numero di incidenti navali e l'inquinamento dei mari e delle coste degli Stati membri, in particolare quello causato dal petrolio scaricato dalle navi;

considerando che la Comunità desidera anche mantenere a bordo condizioni di vita e di lavoro analoghe a quelle garantite per le occupazioni svolte sulla terraferma;

considerando che il Consiglio dell'Unione, nel corso della riunione del 25 gennaio 1993 tenutasi a Bruxelles, ha invitato la Comunità a garantire un'applicazione e un'esecuzione 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 riunione dell'8 giugno 1993 a Lussemburgo, il Consiglio dell'Unione ha invitato la Commissione a presentare al più presto al Consiglio suggerimenti in merito ad azioni specifiche e proposte formali sui criteri di ispezione delle navi, ivi compresa l'armonizzazione a livello di fermi, la pubblicazione dei risultati delle ispezioni e la possibilità 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, pur 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 membri l'attuazione e l'esecuzione delle norme in-

ternazionali risultano molto carenti; che è pertanto necessario che il controllo della conformità alle norme internazionali venga garantito anche dagli Stati di approdo;

considerando che l'introduzione di un'impostazione armonizzata all'effettiva esecuzione delle norme internazionali in materia di sicurezza delle navi, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo, 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 adeguato contesto giuridico comunitario in materia di armonizzazione delle procedure relative alle ispezioni di controllo è fondamentale per garantire l'applicazione omogenea del principio preventivo per quanto riguarda la sicurezza del trasporto marittimo e l'ambiente, due elementi centrali nella politica comunitaria dei trasporti e dell'ambiente;

considerando che l'inquinamento delle acque degli Stati membri della Comunità è, per sua natura, un fenomeno transfrontaliero; che, in base al principio della sussidiarietà, l'azione preventiva in questo campo viene meglio condotta 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;

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

considerando che l'esecuzione del controllo da parte dello Stato di approdo nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri è necessaria per comprendere l'eventuale intervento contemplato dalla convenzione MARPOL;

considerando che l'obbligo imposto agli Stati membri di ispezionare almeno il 25 % delle singole navi straniere approdate nei loro porti nell'anno precedente significa, in pratica, che circa l'80 % delle navi che operano nell'area in questione in un determinato momento è stato sottoposto a ispezione;

considerando che è opportuno applicare un regime speciale di ispezione alle navi che applicano norme superiori a quelle richieste dalle convenzioni in materia di costruzione, dotazioni, equipaggio e funzionamento, per incentivare in tal modo i proprietari ad applicare dette norme elevate;

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 le carenze rilevate rispetto alle disposizioni delle convenzioni e 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;

considerando che le strutture disponibili nel porto di ispezione possono essere tali da costringere l'autorità competente ad autorizzare la nave a raggiungere un altro cantiere di riparazione nella Comunità, 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 riparate ai sensi delle disposizioni applicabili delle convenzioni e che occorre pertanto negare loro l'accesso ai porti comunitari;

considerando che, a causa di circostanze imprevedibili, una nave cui è stato negato l'accesso ai porti comunitari, può rappresentare una minaccia maggiore per la sicurezza, la salute o l'ambiente se permane al largo di uno Stato membro; che, in tali circostanze, è possibile consentirne l'accesso ad un porto specifico, purché vengano adottate tutte le precauzioni necessarie a garantirne un accesso sicuro e un'adeguata garanzia finanziaria;

considerando che, data la complessità dei requisiti delle convenzioni in materia di costruzione, dotazione 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 funzionari pubblici dotati di grandi conoscenze ed esperienza;

considerando che i piloti a bordo delle navi in transito nelle acque sotto la giurisdizione di uno Stato membro

possono fornire utili informazioni sulle carenze delle navi e degli equipaggi, in base alla loro esperienza;

considerando che è necessaria la cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri per garantire un controllo effettivo delle navi alle quali è stato consentito di continuare la navigazione pur essendo state rilevate carenze di minore importanza, nonché la cooperazione tra le autorità degli Stati membri e le autorità portuali e altre autorità pertinenti dello Stato in possesso di informazioni sulle navi approdate;

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

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

considerando che lo Stato di approdo deve sostenere l'onere finanziario della prima ispezione, ma che tutte le spese ulteriori provocate dalle carenze riscontrate sulle navi o negli equipaggi e dal conseguente 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 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 a modificare 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

(Scopo)

La presente direttiva ha l'obiettivo di contribuire a ridurre drasticamente nelle acque comunitarie il trasporto marittimo al di sotto delle norme:

- 1) migliorando l'osservanza della legislazione internazionale e comunitaria in materia di sicurezza marittima, tutela dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi battenti tutte le bandiere che operano nelle acque comunitarie;

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

- 2) definendo criteri comuni per il controllo accurato delle navi da parte degli Stati membri 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 MOU.

Articolo 2

(Definizioni)

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

- «Convenzioni»: Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico, Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), 1974, Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (MARPOL), 1973, Convenzione internazionale relativa alle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare (STCW), 1978, Convenzione sulle regole internazionali per prevenire le collisioni in mare (COLREG), 1972, Convenzione internazionale di Londra sulla stazza delle navi mercantili (Tonnage), 1969 e Convenzione n. 147 sulla marina mercantile (ILO n. 147), 1976, unitamente ai protocolli e ai successivi emendamenti delle convenzioni in questione e relativi codici obbligatori in vigore alla data di adozione della presente direttiva.
- «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.
- «Nave»: qualsiasi imbarcazione per trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, alla quale si applicano una o più convenzioni.
- «Ispezione»: una visita a bordo di una nave atta a controllare la validità dei certificati pertinenti e di altri documenti nonché le condizioni della nave, delle dotazioni e dell'equipaggio.
- «Ispezione più dettagliata»: l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio vengono 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 e il rispetto delle procedure operative di bordo.
- «Controllo approfondito»: l'ispezione accurata che si effettua nei casi indicati all'articolo 7.
- «Regime speciale di ispezione»: il programma di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 4, limitato per estensione e frequenza.
- «Fermo»: divieto ufficiale per una nave di prendere il mare o continuare un'operazione a causa delle carenze individuate che, da sole o nel complesso, ren-

dono la nave insicura o il proseguimento dell'operazione pericoloso, a prescindere dal periodo di tempo in cui la nave stazionerà nel porto.

- «Ispettore»: funzionario pubblico debitamente autorizzato dall'autorità competente di uno Stato membro.

Articolo 3

(Campo di applicazione)

1. La presente direttiva si applica alle navi e ai relativi equipaggi che approdano nei porti degli Stati membri o che navigano nelle acque sotto la loro giurisdizione.
2. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate, gli Stati membri applicano i requisiti pertinenti di una 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 1 del MOU costituisce un ausilio per gli Stati membri nell'applicazione del presente paragrafo.
3. Ispezionando una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una convenzione, gli Stati membri si accertano che essa e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario della convenzione.
4. Sono escluse le imbarcazioni da pesca, le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, le navi in legno di costruzione primitiva, le navi di Stato usate per scopi non commerciali e le imbarcazioni da diporto che non si dedicano a traffici commerciali.

Articolo 4

(Organismo di ispezione)

Gli Stati membri istituiscono e finanziano opportune amministrazioni marittime nazionali, in appresso definite «autorità competenti», incaricate di ispezione le navi nei porti di loro competenza o nelle acque sotto la loro giurisdizione. Gli Stati membri prendono tutte le misure appropriate ad assicurare che le loro «autorità competenti» svolgano le proprie funzioni come specificato in questa direttiva.

Articolo 5

(Impegno 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 dell'anno civile precedente.
2. Per la selezione delle navi da sottoporre all'ispezione, le autorità competenti si attengono all'elenco di priorità indicato all'allegato I.
3. Gli Stati membri non ispezionano le navi già esaminate da un altro Stato membro nei sei mesi precedenti, a

condizione che la nave in questione non figuri nell'allegato I, che dopo un'ispezione precedente uno Stato membro non abbia rilevato carenze o che non esistano fondati motivi per eseguire l'ispezione.

4. Ai sensi della procedura definita nell'articolo 19, la Commissione fisserà le disposizioni per le categorie di navi alle quali gli Stati membri applicano il regime speciale di ispezione e le relative condizioni. Il regime speciale non viene applicato nei casi in cui sussistono i fondati motivi citati nell'articolo 6, paragrafo 3.

Articolo 6

(Procedura d'ispezione)

1. L'autorità competente si accerta che l'ispezione comprenda almeno:

- a) per quanto possibile, il controllo dei certificati e della documentazione elencati nell'allegato II;
- b) la verifica della capacità dell'equipaggio di soddisfare i requisiti di cui agli articoli 7 e 9 della direttiva concernente i requisiti minimi di formazione di professionisti marittimi⁽¹⁾;
- c) la verifica che i membri dell'equipaggio siano consapevoli dei compiti indicati nel ruolo di bordo. Per le navi da passeggeri, questa verifica riguarda anche il personale addetto alla ristorazione;
- d) l'impressione generale dell'imbarcazione, compresa la sala macchine e gli alloggi, e le condizioni igieniche;
- e) verifica della presenza di una farmacia di bordo e validità del relativo certificato.

2. Se l'ispettore lo ritiene opportuno, può esaminare tutti i certificati e la documentazione 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 le condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio sostanzialmente non soddisfano i requisiti applicabili di una convenzione, si procede ad un'ispezione più dettagliata che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo.

L'allegato III contiene un elenco non esaustivo dei «fondati motivi» di cui al presente articolo.

4. Si prendono in considerazione anche le procedure e gli orientamenti pertinenti in materia di controllo delle navi specificati nell'allegato IV, a condizione che non sia in conflitto con le disposizioni della presente direttiva.

Articolo 7

(Controllo approfondito di alcune navi)

1. Oltre all'ispezione di cui all'articolo 6, gli Stati membri provvedono a far eseguire un controllo approfondito sulle navi appartenenti alle categorie indicate nell'allegato V.

2. Il controllo in questione viene eseguito seguendo gli orientamenti definiti nell'allegato V.

3. Le autorità competenti degli Stati membri non possono sottoporre due volte le navi di cui al paragrafo 1 ad un controllo approfondito nell'arco di 12 mesi.

Articolo 8

(Rapporto dell'ispezione al comandante)

Al termine dell'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di un controllo approfondito, 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 o il proprietario devono eseguire.

Articolo 9

(Riparazioni e fermo)

1. Se l'ispezione di cui agli articoli 6 e 7 conferma o rivela carenze rispetto ai requisiti di una convenzione, si interviene, ove applicabile, per garantirne la correzione conformemente alle disposizioni di detta convenzione.

2. Nel caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, l'autorità competente dello Stato cui appartiene il porto nel quale viene ispezionata la nave si accerta che questa venga trattenuta o che sia impedito svolgere l'operazione per la quale sono emerse le carenze. Il fermo 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'allegato VI viene riportato un elenco non esaustivo delle carenze che, singolarmente o nel complesso, giustificano il fermo di una nave.

4. Se le ispezioni di cui agli articoli 6 e 7 portano ad un intervento di qualsiasi genere, l'ispettore che esegue l'ispezione procede in conformità delle disposizioni della regola 19, lettere da d) a f) del capitolo I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), 1974.

⁽¹⁾ Il 29 novembre 1993 il Consiglio ha raggiunto un accordo di orientamento politico sulla direttiva in questione, in attesa del completamento delle procedure di cooperazione.

*Articolo 10***(Seguito dato alle ispezioni e fermi)**

1. Se le carenze di cui all'articolo 9, paragrafo 2 possono essere eliminate nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, l'autorità competente dello Stato membro interessato può consentire alla nave di raggiungere un altro cantiere di riparazione nella Comunità, scelto dal comandante, a condizioni che siano rispettate le condizioni stabilite dall'autorità competente di detto Stato membro. Dette condizioni assicurano che la nave possa procedere 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 membro in cui è situato il cantiere di riparazione, le parti menzionate all'articolo 9, paragrafo 4 e ogni altro organismo, come opportuno.

3. La notifica alle parti citate nel precedente paragrafo 2 deve essere conforme alle modalità indicate nell'allegato 2 del MOU.

L'autorità competente destinataria 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:

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

venga negato l'accesso ai porti comunitari finché il proprietario non abbia dimostrato all'autorità competente dello Stato membro in cui sono state rilevate le carenze, che la nave risponde pienamente a tutti i requisiti applicabili delle convenzioni.

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

In deroga al paragrafo 4, l'accesso ad un porto specifico può essere consentito in caso di forza maggiore, a condizione che il proprietario o il comandante della nave adottino provvedimenti adeguati che rispondano alle richieste dell'autorità competente dello Stato membro interessato, al fine di garantire un accesso sicuro; deve inoltre essere assicurata un'adeguata garanzia finanziaria.

*Articolo 11***(Profilo professionale degli ispettori)**

1. Le ispezioni vengono eseguite soltanto da ispettori che soddisfino i requisiti in materia di qualifiche professionali indicati nell'allegato VII.

2. Gli ispettori che effettuano il controllo da parte dello Stato di approdo non devono avere alcun interesse commerciale diretto nei porti o nelle navi in cui vengono svolte le ispezioni previste dalla presente direttiva.

*Articolo 12***(Rapporti dei piloti e delle autorità portuali)**

1. I piloti che operano su navi che attraccano o salpano, su navi in rotta verso un porto comunitario o su navi che transitano nelle acque sotto la giurisdizione di uno Stato membro, informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, secondo il caso, qualora vengano a conoscenza di carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o la sicurezza dell'equipaggio o dei passeggeri.

2. Se, nell'esercizio delle loro normali funzioni, le autorità portuali constatano che una nave attraccata nel loro porto presenta carenze suscettibili di mettere a repentaglio il buon funzionamento della nave o la sicurezza dell'equipaggio o dei passeggeri, esse ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo interessato.

*Articolo 13***(Cooperazione)**

1. I singoli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti istituite ai sensi dell'articolo 4, le autorità portuali e altri organismi pertinenti collaborino tra loro onde garantire che le singole autorità competenti possano ottenere tutte le informazioni del caso sulle navi che approdano nei loro porti.

2. Gli Stati membri si adoperano per garantire lo scambio di informazioni e la collaborazione tra le rispettive autorità competenti e le autorità competenti degli altri Stati membri e tra gli Stati membri medesimi nonché per mantenere il collegamento operativo già stabilito tra le rispettive autorità competenti, la Commissione e il sistema informativo SIRENAC E di St. Malo, Francia.

3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 sono descritte nell'allegato 4 del MOU e comprendono quelle necessarie a conformarsi all'articolo 14 della presente direttiva.

*Articolo 14***(Pubblicazione dei fermi)**

A scadenze trimestrali ogni autorità competente pubblica il numero di fermi effettuati nei tre mesi precedenti. Nella pubblicazione deve figurare il nome della nave, il

numero IMO, lo Stato di bandiera, il proprietario e la società di classificazione, a prescindere dal fatto che essa abbia rilasciato o meno i certificati obbligatori per conto dello Stato di bandiera, 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.

Articolo 15

(Imposta per l'ispezione)

1. Verrà applicata un'imposta al proprietario o all'armatore di una nave sottoposta ad ispezione ai sensi della presente direttiva e sulla quale si siano riscontrate carenze tali da giustificare il fermo. L'imposta totale applicata ai sensi del presente articolo copre, ma non supera, i costi complessivi sostenuti, in un normale periodo contabile, per le ispezioni svolte dopo l'avviso ufficiale di fermo.

2. Tutti i costi connessi con le ispezioni effettuate dall'autorità competente degli Stati membri secondo quanto disposto dall'articolo 10, paragrafo 4 saranno sostenuti dal proprietario o dall'armatore della nave.

Articolo 16

(Dati per il controllo dell'attuazione)

1. Ogni anno gli Stati membri forniscono alla Commissione e alla segreteria del MOU le seguenti informazioni:

— numero di ispettori che operano per loro conto. Per le autorità i cui ispettori si occupano di ispezioni PSC a tempo parziale, il numero deve essere convertito in un numero corrispondente agli ispettori impiegati a tempo pieno;

— numero delle singole navi approdate nei loro porti nell'anno civile precedente.

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

Articolo 17

(Comitato consultivo)

La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE⁽¹⁾, secondo la procedura stabilita dall'articolo 19.

(¹) GU n. L 247 del 5. 10. 1993, pag. 19. Direttiva relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette ai porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti.

Articolo 18

(Procedura di modifica)

In conformità della procedura stabilita all'articolo 19, la Commissione può:

- a) modificare l'obbligo di ispezione degli Stati membri fissato all'articolo 5 sulla base dell'esperienza acquisita dall'applicazione della presente direttiva e dell'evoluzione del MOU;
- b) modificare gli allegati per tener conto degli emendamenti apportati alle convenzioni, ai protocolli, ai codici, alle risoluzioni dei relativi organismi internazionali e del MOU.

Articolo 19

(Procedura di comitato)

1. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato di cui all'articolo 17 un progetto delle misure da adottare.

2. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.

3. Il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figure a verbale.

4. La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

Articolo 20

(Attuazione)

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

*ALLEGATO I***Elenco di priorità per l'ispezione delle navi di cui all'articolo 5, paragrafo 2**

1. Navi che approdano per la prima volta nel porto di uno Stato membro. Nell'applicare questo criterio, gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del MOU. In mancanza di informazioni adeguate che consentano di ottemperare al presente obbligo, gli Stati membri si affidano ai dati disponibili sul sistema SIRENAC E ed ispezionano le navi che non risultano registrate nella base di 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 lasciare il porto di uno Stato membro a condizione che le carenze rilevate vengano rettifiche entro un determinato periodo di tempo, al termine del periodo in questione.
4. Navi che, secondo i piloti o le autorità portuali, presentano carenze che possono pregiudicarne la sicurezza di navigazione [cfr. direttiva 93/75/CEE del Consiglio del 13 settembre 1993 (*) e il relativo articolo 12].
5. Navi cui i certificati obbligatori relativi alla costruzione e alle dotazioni, rilasciati in conformità delle convenzioni, e i certificati di classificazione sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva del Consiglio relativa alle disposizioni e alle norme comuni per le organizzazioni che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (**).
6. Navi che non si sono conformate agli obblighi previsti dalla direttiva 93/75/CEE.
7. Navi appartenenti a una delle categorie per cui è richiesto un controllo approfondito (cfr. articolo 7).
8. Navi sospese dalla classe per motivi di sicurezza nel corso dei sei mesi precedenti.

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

(**) Proposta di direttiva relativa alle disposizioni e alle norme comuni per le organizzazioni che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi.

*ALLEGATO II***Elenco dei certificati e della documentazione che, per quanto possibile, vengono controllati nel corso dell'ispezione di cui all'articolo 6, paragrafo 1**

1. Certificato internazionale di stazza (1969).
2. — Certificato di sicurezza per nave da passeggeri.
 - Certificato di sicurezza di 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.
3. Certificato internazionale per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.
 - Certificato per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.
4. Certificato internazionale per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi.
 - Certificato 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

(Elenco non esaustivo)

Seguono esempi dei «fondati motivi» necessari per eseguire un'ispezione dettagliata, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3.

1. Rapporto o notifica da parte di un altro Stato membro.
 2. 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.
 3. Collisione della nave durante l'avvicinamento al porto.
 4. Erronea tenuta del registro degli oli minerali.
 5. Accusa di un presunto scarico di sostanze o effluenti nocivi effettuato dalla nave.
 6. Rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione [cfr. articolo 6, paragrafo 1, lettera a)].
 7. Indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di comunicare oralmente [cfr. articolo 6, paragrafo 1, lettera b)].
 8. Prove a dimostrazione che le operazioni di carico o altre 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 del carico supera i livelli massimi prescritti.
 9. 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.
 10. 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.
 11. Parere professionale dell'ispettore, a favore di un'ispezione dettagliata di settori specifici della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio.
-

*ALLEGATO IV***Procedure e orientamenti 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 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 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 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 (IMDG).
7. Procedure definite all'allegato 1 del MOU.
8. 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).

*ALLEGATO V***Categorie di navi da sottoporre a controllo approfondito ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1**

1. Petroliere a cinque anni o meno dal disarmo, conformemente alla Convenzione MARPOL 73/78, allegato I, regola 13 G.
2. Portarinfuse di età superiore a 12 anni.
3. Navi da passeggeri.

Orientamenti per il controllo approfondito di alcune categorie di navi ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2

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

A. NAVI IN GENERALE (Categoria 1, 2 e 3)

- 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.

B. PETROLIERE

Oltre agli elementi indicati al punto A, il controllo approfondito delle petroliere comprende anche i seguenti elementi:

- Sistema 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.
- Verifica che l'eventuale lavaggio con petrolio greggio avvenga secondo le disposizioni del manuale.

C. PORTARINFUSE

Oltre agli elementi indicati al punto A, il controllo approfondito delle portarinfuse comprende anche i seguenti elementi:

- Eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte.
- Eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti.
- Eventuali fenditure nelle battagliole.
- Eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali.
- Accesso ai vani carico.

D. NAVI DA PASSEGGERI

Oltre agli elementi indicati al punto A, il controllo approfondito delle navi da passeggeri comprende anche i seguenti elementi:

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

Visto che alcune navi da passeggeri (ad esempio i traghetti) rimangono in porto per un breve periodo di tempo e considerate le conseguenze di un loro eventuale ritardo, gli ispettori possono non richiedere l'esecuzione di alcune prove, sempre che, secondo il loro parere professionale, ciò non sia giustificato dalle condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio.

ALLEGATO VI

Seguono alcuni esempi di carenze di natura tale da giustificare il fermo di una nave, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3. L'elenco non è esaustivo e l'ispettore dovrà ricorrere alla propria esperienza professionale per decidere se fermare una nave a causa di quanto constatato durante l'ispezione.

1. Mancanza di certificati validi come richiesto dalle convenzioni. Per le navi battenti bandiera di uno Stato non firmatario di una convenzione, l'ispettore può accettare una lettera di conformità o un certificato non contemplato dalle convenzioni, purché rilasciati da un organismo competente.
2. Aree rilevanti di pericolo o corrosione, vaiolatura di rivestimenti metallici e connesso irrigidimento dei ponti o dello scafo che possano avere ripercussioni sulla sicurezza della navigazione o sulla resistenza a carichi locali. In via provvisoria, si può accettare l'esecuzione di adeguate riparazioni che consentano di proseguire il viaggio verso un porto in cui effettuare le riparazioni definitive.

3. Mancanza di informazioni sufficienti e affidabili, in forma prestabilita, che, attraverso processi rapidi e semplici, consentano al comandante di predisporre il caricamento e la zavorrata della nave in modo da garantire un margine certo di stabilità in tutte le fasi delle operazioni e in varie condizioni di viaggio ed evitare sollecitazioni inaccettabili nella struttura della nave.
4. Inefficienza del generatore di emergenza.
5. Inefficienza delle parti principali dell'illuminazione di emergenza, come i mezzi di salvataggio.
6. Inefficienza delle pompe anticendio, principali o di emergenza.
7. Mancato funzionamento o guasti delle apparecchiature radio di segnalazione di pericolo e comunicazione per motivi di sicurezza.
8. Numero, composizione o certificazione dei membri dell'equipaggio non conformi al documento sulla composizione minima dell'equipaggio e dei membri che non rispondono alle procedure di vigilanza della Convenzione internazionale relativa alle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare (STCW), 1978.
9. Mancato funzionamento, grave deterioramento o guasti del separatore olio-acqua, nel sistema di controllo e monitoraggio dello scarico di olio minerale o nei meccanismi di allarme che scattano al di là di 15 ppm. Può essere consentita la partenza per un porto in cui effettuare le riparazioni purché vengano rispettate le condizioni operative richieste dall'ispettore.
10. Deterioramento sostanziale dei meccanismi di chiusura dei boccaporti e delle mastre che riduce la tenuta alle intemperie dello scafo.

ALLEGATO VII

Criteria minimi per gli ispettori di cui all'articolo 11, paragrafo 1

1. L'ispettore deve essere autorizzato ad eseguire il controllo per lo Stato di bandiera dall'autorità competente dello Stato membro in questione.
 2. È necessario aver prestato un minimo di due anni di servizio come ispettore per uno Stato di bandiera.
 3. Essere in possesso di un'autorizzazione a procedere al fermo di una nave, conformemente alla legislazione nazionale applicabile.
 4. Essere in possesso di
 - a) certificato di qualifica professionale come comandante (cfr. STCW, Reg. II/2), o
 - b) certificato di qualifica professionale come direttore di macchina (cfr. STCW, Reg. III/2), o
 - c) certificato di qualifica professionale come ufficiale radioelettricista (cfr. STCW, Reg. IV/1), o
 - d) aver superato l'esame per architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere in campo marittimo e aver prestato servizio in quella funzione per almeno 5 anni.
 5. Gli ispettori di cui al punto 4, lettere da a) a c) devono aver prestato servizio come direttore di macchina, primo ufficiale di macchina o ufficiale radioelettricista rispettivamente per almeno due anni.
 6. Conoscenza parlata e scritta della lingua inglese.
-