

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 23/95

definita dal Consiglio del 28 settembre 1995 in vista dell'adozione del regolamento (CE) N. .../95 del Consiglio, del ..., sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off

(95/C 297/01)

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

considerando che la Comunità è seriamente preoccupata per gli incidenti navali con perdite di vite umane;

considerando che il codice internazionale di gestione della sicurezza, in prosieguo denominato «il codice ISM», che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento, è stato adottato dall'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con la risoluzione A.741(18) del 4 novembre 1993 in presenza degli Stati membri e che, previo inglobamento nella convenzione internazionale per la salvaguardia della vita

umana in mare, del 1974, si applicherà alle navi passeggeri roll-on/roll-off, in prosieguo «roro», a decorrere dal 1° luglio 1998;

considerando che ciò rappresenta una delle misure per migliorare la sicurezza in mare; che detto codice non ha ancora carattere vincolante, ma ha natura di raccomandazione;

considerando che la sicurezza della vita umana in mare può essere rafforzata efficacemente rendendo obbligatoria l'applicazione rigorosa del codice ISM;

considerando che la Comunità ritiene assolutamente prioritaria la gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roro; che l'applicazione uniforme e coerente del codice ISM in tutti gli Stati membri può costituire un progresso verso la gestione della sicurezza di traghetti passeggeri roro;

considerando che nella risoluzione del 22 dicembre 1994 relativa alla sicurezza dei traghetti passeggeri roro ⁽⁴⁾, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentargli una proposta sull'applicazione obbligatoria e anticipata del codice ISM per tutti traghetti passeggeri roro che effettuano servizi di trasporto di linea da e per i porti europei, conformemente alla legislazione internazionale in materia;

considerando che un'applicazione rigorosa e obbligatoria del codice ISM è necessaria per garantire che le società di navigazione che gestiscono i traghetti passeggeri roro

⁽¹⁾ GU n. C ..., pag. ...; e proposta trasmessa il ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere emesso il 31 maggio 1995 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 16 giugno 1995 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale, posizione comune del Consiglio del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU n. C 379 del 31. 12. 1994, pag. 8.

elaborino e mantengano sistemi adeguati di gestione della sicurezza, sia a bordo dei traghetti che a terra;

considerando che l'azione a livello comunitario costituisce lo strumento migliore per garantire l'applicazione obbligatoria e anticipata delle disposizioni del codice ISM e un controllo effettivo della sua applicazione, evitando distorsioni di concorrenza tra i vari porti e traghetti roro della Comunità; che soltanto un regolamento, che sia direttamente applicabile, può garantire tale applicazione; che l'esigenza di un'applicazione anticipata impone che il regolamento entri in vigore dal 1° luglio 1996;

considerando che l'applicazione obbligatoria e anticipata del codice ISM per tutti traghetti roro, indipendentemente dalla bandiera, tiene anche conto della richiesta di cui al punto 2 della risoluzione IMO A.741 (18) in cui si esortano i governi ad applicare il codice il più rapidamente possibile, dando tra l'altro priorità alle navi passeggeri;

considerando che la sicurezza delle navi compete principalmente agli Stati di bandiera e che gli Stati membri possono garantire la conformità a norme adeguate di gestione della sicurezza da parte dei traghetti che battono la loro bandiera e da parte delle società di navigazione che li gestiscono; che il solo modo di garantire la sicurezza di tutti traghetti roro, indipendentemente dalla loro bandiera, che effettuano o desiderano effettuare servizi di trasporto di linea dai loro porti è che lo Stato membro ponga l'effettiva conformità alle norme di sicurezza come condizione necessaria per l'autorizzazione ad esercitare l'attività;

considerando che, poiché le società di navigazione che operano con traghetti roro esclusivamente in acque protette, tra porti situati in un medesimo Stato membro, presentano un rischio più limitato e dovranno assumersi un lavoro amministrativo proporzionatamente più ampio rispetto ad altre società, esse dovrebbero beneficiare di una deroga temporanea;

considerando che è necessario stabilire le prescrizioni in base alle quali si applicano le disposizioni del codice ISM, nonché delineare le condizioni per il rilascio e la verifica del documento di conformità e del certificato di gestione della sicurezza;

considerando che gli Stati membri possono ritenere necessario delegare o affidare ad organismi specializzati le attività di controllo necessarie per adempiere gli obblighi imposti dal presente regolamento; che il modo corretto per garantire un livello uniforme e adeguato di controllo è esigere che tali organismi siano esclusivamente quelli conformi ai requisiti stabiliti dalla direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime ⁽¹⁾;

considerando che gli Stati membri devono avere la possibilità di sospendere l'attività di taluni traghetti roro in partenza dai loro porti se ritengono che vi sia il rischio di un grave pericolo per la sicurezza delle persone o dei beni o per l'ambiente, a condizione che un comitato di regolamentazione adotti una decisione in tal senso, cui gli Stati membri devono conformarsi;

considerando che, per modificare il regolamento, tenuto conto degli sviluppi a livello internazionale, è necessaria una procedura semplificata con intervento di un comitato di regolamentazione;

considerando che la rapida introduzione di tali norme di sicurezza solleva problemi amministrativi e tecnici specifici per la Grecia, dato il grandissimo numero di società di navigazione stabilite in Grecia che gestiscono traghetti battenti bandiera greca ed operanti esclusivamente tra i porti della Grecia; che dovrebbe pertanto essere concessa una deroga di durata limitata per far fronte a tale situazione, anche in considerazione del fatto che i servizi di linea di traghetto e trasporto passeggeri tra i porti greci sono stati esclusi fino al 1° gennaio 2004 dalla libera prestazione di servizi sancita dal regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi di trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) ⁽²⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente regolamento ha lo scopo di rafforzare la sicurezza della gestione e dell'esercizio dei traghetti passeggeri roro che effettuano servizi di linea da e per i porti degli Stati membri della Comunità, e la prevenzione dell'inquinamento prodotto dai medesimi, assicurando la conformità delle società di navigazione che gestiscono traghetti roro al codice ISM mediante:

- l'adozione e il corretto mantenimento di sistemi di gestione della sicurezza a bordo e a terra da parte delle società di navigazione, e
- il loro controllo da parte delle amministrazioni degli Stati di bandiera e di approdo.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento e dell'attuazione del codice ISM si intende per:

- a) «traghetto roro»: una nave marittima passeggeri avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare direttamente i veicoli (stradali o ferroviari) e che trasporta più di 12 passeggeri;

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

⁽²⁾ GU n. L 364 del 12. 12. 1992, pag. 7.

- b) «servizio di linea»: una serie di viaggi di un traghetto ro-ro effettuati in modo da assicurare il traffico fra i medesimi due o più punti:
- 1) in base ad un orario pubblicato, oppure
 - 2) con viaggi tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.
- c) «società di navigazione»: il proprietario di un traghetto ro-ro o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quale l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che assume dal proprietario la responsabilità della gestione del traghetto ro-ro;
- d) «organismo riconosciuto»: un organismo riconosciuto ai sensi delle disposizioni della direttiva 94/57/CE;
- e) «codice ISM»: il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento, adottato dall'assemblea dell'IMO il 4 novembre 1993 con la risoluzione A.741(18) e allegato al presente regolamento;
- f) «amministrazione»: le autorità dello Stato di cui il traghetto ro-ro è autorizzato a battere bandiera;
- g) «documento di conformità»: il documento rilasciato alla società di navigazione a norma del paragrafo 13.2 del codice ISM;
- h) «certificato di gestione della sicurezza»: il certificato rilasciato ai traghetti ro-ro a norma del paragrafo 13.4 del codice ISM.
- i) «acque protette»: zone con una probabilità annua inferiore al 10 % che le onde assumano un'altezza significativa superiore a 1,5 m, in cui un traghetto ro-ro in nessun momento si trovi a più di sei miglia marine da un luogo di rifugio al quale possano approdare i naufraghi.

Articolo 3

Il regolamento si applica a tutte le società di navigazione che gestiscono almeno un traghetto ro-ro che effettua un servizio di linea da o verso un porto di uno Stato membro della Comunità, indipendentemente dalla bandiera.

Articolo 4

1. Tutte le società di navigazione si conformano ai paragrafi da 1.2 a 13.1 e al punto 13.3 del codice ISM come se le disposizioni ivi contenute fossero obbligatorie, come condizione affinché le loro navi effettuino servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro della Comunità.

2. In deroga al paragrafo 1, le società che effettuano servizi di linea con un traghetto o traghetti ro-ro esclusivamente in acque protette, tra porti situati in un medesimo Stato membro, possono rinviare l'ottemperanza alle disposizioni del presente regolamento fino al 1° luglio 1997.

Articolo 5

1. Per quanto riguarda le società di navigazione e i traghetti ro-ro, gli Stati membri si conformano ai paragrafi 13.2, 13.4 e 13.5 del codice ISM come se le disposizioni ivi contenute fossero obbligatorie.

2. Ai fini del paragrafo 1, gli Stati membri possono autorizzare, in tutto o in parte, esclusivamente un organismo riconosciuto, oppure rivolgersi ad esso.

Ai fini del paragrafo 13.2 del codice ISM, uno Stato membro può rilasciare documenti di conformità soltanto ad una società di navigazione che svolge l'attività principale nel suo territorio. Prima del rilascio lo Stato membro consulta l'amministrazione degli Stati di cui i traghetti ro-ro di tale società sono autorizzati a battere bandiera, qualora detta amministrazione non sia quella dello Stato membro che rilascia i documenti.

3. Il documento di conformità è valido soltanto per cinque anni a decorrere dalla data di rilascio, sempreché sia certificato annualmente, al fine di confermare che il sistema di gestione della sicurezza funziona correttamente e che le eventuali modifiche apportate dopo l'ultima verifica soddisfano le prescrizioni del codice ISM.

4. Il certificato di gestione della sicurezza è valido soltanto per cinque anni a decorrere dalla data di rilascio, sempreché una verifica intermedia sia effettuata almeno ogni 30 mesi o a intervalli più ravvicinati, al fine di confermare che il sistema di gestione della sicurezza funziona correttamente e che le eventuali modifiche apportate dopo la verifica soddisfano le prescrizioni del codice ISM.

5. Ai fini del presente regolamento, in particolare dell'articolo 6, ogni Stato membro accetta un documento di conformità o un certificato di gestione della sicurezza rilasciato dalle amministrazioni di ogni altro Stato membro o da un organismo riconosciuto che agisce per suo conto.

6. Gli Stati membri riconoscono i documenti di conformità e i certificati di gestione della sicurezza rilasciati dalle amministrazioni di Stati terzi o per loro conto, se sono convinti che essi comprovano la conformità alle disposizioni del presente regolamento.

I documenti di conformità ed i certificati di gestione della sicurezza rilasciati per conto di amministrazioni di paesi terzi possono essere riconosciuti soltanto se emanano da un organismo riconosciuto.

Articolo 6

Gli Stati membri accertano, a loro soddisfazione, la conformità alle disposizioni del presente regolamento di tutte le società di navigazione che forniscono servizi di linea con traghetti ro-ro da o verso i loro porti.

Articolo 7

Quando uno Stato membro ritiene che una società di navigazione, nonostante il fatto che abbia un documento di conformità, non possa effettuare un servizio di linea con traghetti passeggeri ro-ro da o verso i suoi porti per il motivo che esistono rischi di grave pericolo per la sicurezza delle persone o delle cose, oppure per l'ambiente, l'esercizio di tale servizio può essere sospeso fintantoché il pericolo non sia rimosso.

Nelle circostanze sopra descritte, si applica la seguente procedura:

- a) lo Stato membro informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione, indicandone i motivi concreti;
- b) la Commissione valuta se la sospensione sia giustificata o meno da un grave pericolo per la sicurezza e l'ambiente;
- c) statuendo secondo la procedura descritta all'articolo 10, paragrafo 2, la Commissione informa lo Stato membro se la sua decisione di sospendere l'esercizio di tale servizio è giustificata da un grave pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose, oppure per l'ambiente; se la sospensione non è giustificata, decide di chiedere allo Stato membro interessato di ritirarla.

Articolo 8

Per tener conto delle condizioni generali di cui al codice ISM, la Commissione verifica l'applicazione del presente regolamento tre anni dopo la sua entrata in vigore e propone le misure del caso.

Articolo 9

Per tener conto della futura evoluzione del settore a livello internazionale e, in particolare, dell'IMO,

- a) la definizione di «codice ISM» dell'articolo 2,
- b) i periodi di validità del documento di conformità e/o del certificato di gestione della sicurezza e la frequenza della relativa verifica di cui all'articolo 5, paragrafi 3 e 4,
- c) l'allegato,
- d) la definizione di «organismo riconosciuto» di cui all'articolo 2,

possono essere modificati, secondo la procedura descritta all'articolo 10, paragrafo 2, in particolare per introdurre nell'allegato istruzioni, destinate alle amministrazioni, per l'applicazione del codice ISM.

Articolo 10

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12, paragrafo 1 della direttiva 93/75/CE del Consiglio ⁽¹⁾.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa alla votazione.

3. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.
- b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.
- c) Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di quaranta giorni a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.

Articolo 11

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1996.

Esso è applicabile a decorrere dal 1° luglio 1996.

In deroga al primo comma, il presente regolamento non si applica fino al 31 dicembre 1997 alle società di navigazione costituite secondo la legislazione greca, che svolgono la loro attività principale in Grecia e che gestiscono traghetti ro-ro ivi registrati e battenti bandiera greca, fornendo servizi di linea esclusivamente tra porti situati in Grecia.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a . . .

Per il Consiglio

Il Presidente

⁽¹⁾ Direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti (GU n. L 247 del 5. 10. 1993, pag. 19).

ALLEGATO

CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE NAVI E DELLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO [CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (ISM)]

Disposizioni relative alla gestione della sicurezza e della prevenzione dell'inquinamento

INDICE

Preambolo

1. Generalità
 - 1.1. Definizioni
 - 1.2. Obiettivi
 - 1.3. Campo di applicazione
 - 1.4. Requisiti del sistema di gestione della sicurezza (SMS)
2. Politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale
3. Poteri e responsabilità della società
4. Persona(e) designata(e)
5. Responsabilità e poteri del comandante
6. Risorse e personale
7. Elaborazione di piani per le operazioni di bordo
8. Preparazione all'emergenza
9. Segnalazione ed analisi di casi di inosservanza delle norme, di incidenti e di situazioni pericolose
10. Manutenzione della nave e delle apparecchiature
11. Documentazione
12. Verifiche, modifiche e valutazioni della società
13. Certificazione, verifiche e controlli

PREAMBOLO

1. Lo scopo del presente codice è fornire una norma internazionale per garantire la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento.
2. L'assemblea ha approvato la risoluzione A.443 (XI) che invitava tutti i governi ad adottare i provvedimenti necessari per proteggere il comandante della nave esonerandolo dalla responsabilità in materia di sicurezza marittima e di protezione dell'ambiente marino.
3. L'assemblea ha approvato anche la risoluzione A.680 (17) che, inoltre, riconosceva la necessità di promuovere un adeguato sistema di gestione delle società, per renderle idonee a far fronte alle necessità del personale di bordo e ad adottare e mantenere alti livelli di sicurezza e protezione ambientale.
4. Fermo restando che due società o due armatori difficilmente sono identici e che le navi operano ciascuna in condizioni molto diverse, il codice è basato su principi e obiettivi generali.
5. Il codice è espresso in termini generali, in modo da consentirne l'applicazione più ampia possibile. È chiaro che i dirigenti di diversi livelli, sia a terra che a bordo, devono avere livelli diversi di conoscenza delle disposizioni qui riportate.
6. La chiave di volta di una buona gestione della sicurezza è l'impegno da parte dei più alti dirigenti. In materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento sono l'impegno, la competenza, il comportamento e la motivazione delle persone di tutti i livelli che determinano il risultato finale.

1. GENERALITÀ

1.1. Definizioni

- 1.1.1. Per «codice internazionale di gestione della sicurezza ISM» si intende il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e di gestione della prevenzione dell'inquinamento, adottato dall'assemblea dell'IMO e che può essere modificato dalla stessa IMO.
- 1.1.2. Per «società» si intende l'armatore della nave od ogni altra persona fisica o giuridica, quali l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto dall'armatore la responsabilità della gestione della nave e che in tal modo ha convenuto di assolvere a tutte le obbligazioni e le responsabilità imposte dal presente codice.
- 1.1.3. Per «amministrazione» si intende il governo dello Stato la cui bandiera la nave è autorizzata a battere.

1.2. Obiettivi

- 1.2.1. Gli obiettivi del codice sono i seguenti: assicurare la sicurezza in mare, prevenire danni alle persone o perdite di vite umane, evitare danni all'ambiente, in particolare a quello marino, e danni alle cose.
- 1.2.2. Gli obiettivi della gestione della sicurezza sono, tra gli altri:
- 1) istituire procedure di sicurezza nella gestione della nave e creare un ambiente di lavoro sicuro;
 - 2) definire misure di protezione contro tutti i rischi prevedibili;
 - 3) migliorare costantemente l'addestramento del personale di bordo e di terra in materia di gestione della sicurezza e di preparazione alle situazioni di emergenza che si possono verificare sia sul piano della sicurezza che su quello della protezione ambientale.
- 1.2.3. Il sistema di gestione della sicurezza deve assicurare:
- 1) la conformità alle norme e ai regolamenti la cui applicazione sia obbligatoria;
 - 2) che i codici, le istruzioni e le norme prescritti dall'IMO, dalle amministrazioni, dalle società di classificazione e dalle organizzazioni delle industrie marittime siano tenute nel debito conto.

1.3. Campo di applicazione

Le disposizioni del presente codice possono applicarsi a tutte le navi.

1.4. Requisiti del sistema di gestione della sicurezza (SMS)

Ogni società deve elaborare, applicare e mantenere un sistema di gestione della sicurezza (SMS) che abbia i seguenti requisiti:

- 1) una politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale;
- 2) istruzioni e procedure per garantire la sicurezza delle navi e la protezione dell'ambiente in conformità con la legislazione vigente sia a livello internazionale che nello Stato di bandiera;
- 3) una definizione chiara dei poteri e un sistema di comunicazione efficace tra tutto il personale, di terra e di bordo;
- 4) procedure per segnalare gli incidenti e i casi di inosservanza delle disposizioni del presente codice;
- 5) procedure per organizzare la preparazione alle situazioni di emergenza e per affrontare tali situazioni;
- 6) procedure per eseguire le verifiche interne e per modificare il sistema di gestione.

2. POLITICA IN MATERIA DI SICUREZZA E DI PROTEZIONE AMBIENTALE

- 2.1. La società deve elaborare una politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale che indichi in che modo saranno raggiunti gli obiettivi di cui al paragrafo 1.2.
- 2.2. La società deve provvedere affinché la suddetta politica venga applicata e mantenuta a tutti i livelli, sia sulle navi che a terra.

3. POTERI E RESPONSABILITÀ DELLA SOCIETÀ

- 3.1. Se la persona fisica o giuridica responsabile della gestione della nave non è l'armatore, questi deve comunicare all'amministrazione il nome completo e i dati precisi della suddetta persona fisica o giuridica.
- 3.2. La società deve definire e documentare le responsabilità, i poteri e le funzioni del personale che dirige, esegue o verifica le attività connesse con la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento o che possono avere ripercussioni su tali elementi.
- 3.3. La società deve provvedere affinché siano disponibili adeguati mezzi e misure di assistenza da terra, per consentire alla(e) persona(e) designata(e) di svolgere le proprie funzioni.

4. PERSONA(E) DESIGNATA(E)

Per assicurare la sicurezza delle navi e i collegamenti tra la società ed il personale di bordo, ogni società deve designare, nei modi più idonei, una o più persone a terra che abbiano accesso ai più alti livelli dirigenziali. Le responsabilità e i poteri della(e) persona(e) designata(e) devono comprendere il controllo sistematico degli aspetti della gestione di ogni nave connessi con la sicurezza e la protezione dell'ambiente e la verifica della disponibilità di adeguati mezzi e misure di assistenza da terra, così come prescritto.

5. RESPONSABILITÀ E POTERI DEL COMANDANTE

- 5.1. La società deve definire in modo chiaro e deve documentare la responsabilità del comandante per quanto riguarda:
- 1) l'applicazione della politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale della società;
 - 2) la motivazione dell'equipaggio riguardo all'osservanza di tale politica;
 - 3) la comunicazione di ordini e istruzioni semplici e chiari;
 - 4) la verifica dell'osservanza di requisiti specifici;
 - 5) la modifica dell'SMS e la segnalazione delle sue carenze ai dirigenti di terra.
- 5.2. La società deve provvedere affinché l'SMS applicato a bordo delle navi specifichi chiaramente i poteri conferiti al comandante. La società deve iscrivere nell'SMS una dichiarazione dalla quale risulti che il comandante ha il massimo potere e la responsabilità esclusiva di prendere decisioni in materia di sicurezza e protezione ambientale e di richiedere assistenza alla società laddove necessario.

6. RISORSE E PERSONALE

- 6.1. La società deve garantire che il comandante:
- 1) sia qualificato per il comando;
 - 2) condivida pienamente l'SMS della società;
 - 3) riceva l'assistenza necessaria per poter svolgere i propri compiti in condizioni di sicurezza.
- 6.2. La società deve provvedere affinché l'equipaggio di ogni nave sia in possesso delle qualifiche, dei diplomi e dei requisiti di idoneità fisica prescritti dalle leggi nazionali ed internazionali.
- 6.3. La società deve stabilire procedure atte a garantire che il personale appena assunto e quello cui vengono assegnati nuovi incarichi inerenti alla sicurezza e alla protezione ambientale venga adeguatamente istruito sui propri compiti. Occorre definire, documentare e impartire le istruzioni che è essenziale fornire prima della partenza della nave.

- 6.4. La società deve prevedere affinché tutto il personale addetto all'SMS abbia adeguata conoscenza delle norme, dei regolamenti, dei codici e delle istruzioni applicabili.
- 6.5. La società deve stabilire e mantenere procedure atte a determinare le azioni di formazione che potrebbero essere indispensabili per l'SMS e deve provvedere affinché a tali azioni di formazione partecipi tutto il personale interessato.
- 6.6. La società deve stabilire procedure che consentano di fornire al personale di bordo le informazioni relative all'SMS in una lingua di lavoro o in altre lingue per esso comprensibili.
- 6.7. La società provvede affinché i membri del personale di bordo siano in grado di comunicare efficacemente tra di loro durante l'esecuzione dei rispettivi compiti inerenti all'SMS.
7. ELABORAZIONE DI PIANI PER LE OPERAZIONI DI BORDO
- La società deve stabilire procedure per la preparazione di piani e istruzioni inerenti alle operazioni di bordo più importanti riguardo alla sicurezza della nave e alla prevenzione dell'inquinamento. Occorre definire i vari compiti ed assegnarli a personale qualificato.
8. PREPARAZIONE ALL'EMERGENZA
- 8.1. La società deve stabilire procedure per individuare, descrivere ed affrontare le possibili situazioni di emergenza a bordo.
- 8.2. La società deve approntare appositi programmi di esercitazione per addestrare il personale agli interventi di emergenza.
- 8.3. L'SMS deve prevedere misure per assicurare che il sistema organizzativo della società sia in grado di far fronte in qualsiasi momento a pericoli, incidenti e situazioni di emergenza che dovessero coinvolgere le proprie navi.
9. SEGNALAZIONE ED ANALISI DI CASI DI INOSSERVANZA DELLE NORME, DI INCIDENTI E DI SITUAZIONI PERICOLOSE
- 9.1. L'SMS deve prevedere procedure atte a garantire che i casi di inosservanza delle norme, gli incidenti e le situazioni pericolose siano segnalate alla società, sottoposte a indagine e analizzate allo scopo di migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.
- 9.2. La società deve stabilire procedure per l'applicazione di misure correttive.
10. MANUTENZIONE DELLA NAVE E DELLE APPARECCHIATURE
- 10.1. La società deve stabilire procedure atte a garantire che le navi vengano mantenute conformi alle disposizioni delle norme e dei regolamenti applicabili e alle eventuali disposizioni da essa adottate.
- 10.2. Per soddisfare tali disposizioni, la società deve provvedere affinché:
- 1) le ispezioni siano effettuate ad intervalli appropriati;
 - 2) venga segnalata ogni inosservanza delle norme, indicandone il probabile motivo, se conosciuto;
 - 3) siano prese adeguate misure correttive;
 - 4) siano tenute registrazioni di queste attività.
- 10.3. La società deve introdurre nell'SMS procedure che consentano di individuare le apparecchiature e gli impianti la cui improvvisa avaria può determinare una situazione pericolosa. L'SMS deve prevedere disposizioni specifiche per migliorare l'affidabilità di tali apparecchiature ed impianti. Le suddette misure devono includere prove regolari dei dispositivi e delle apparecchiature di riserva o degli impianti che normalmente non sono in funzione.

10.4. Le ispezioni di cui al punto 10.2 e le misure di cui al punto 10.3 devono costituire parte della regolare manutenzione di bordo.

11. DOCUMENTAZIONE

11.1. La società deve stabilire e mantenere procedure di controllo di tutti i documenti e dei dati utili ai fini dell'SMS.

11.2. La società deve provvedere affinché:

- 1) documenti validi siano disponibili ovunque sia opportuno;
- 2) le modifiche apportate ai documenti siano verificate e approvate da personale qualificato;
- 3) i documenti obsoleti vengano immediatamente rimossi.

11.3. Il documento utilizzato per descrivere e applicare l'SMS può essere denominato «Manuale di gestione della sicurezza». La documentazione deve essere tenuta nel modo che la società ritiene più efficace. Ogni nave deve portare a bordo tutta la documentazione ad essa relativa.

12. VERIFICHE, MODIFICHE E VALUTAZIONI DELLA SOCIETÀ

12.1. La società deve effettuare verifiche interne in materia di sicurezza per accertare se le attività di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento siano conformi all'SMS.

12.2. La società deve valutare periodicamente l'efficienza dell'SMS e, se necessario, modificarlo secondo le procedure da essa stessa stabilite.

12.3. Le verifiche e le eventuali misure correttive devono essere eseguite secondo procedure riportate in appositi documenti.

12.4. Il personale che esegue le verifiche deve essere estraneo ai settori oggetto delle verifiche, a meno che ciò risulti impossibile a causa delle dimensioni e della natura della società.

12.5. I risultati delle verifiche e delle modifiche devono essere portati all'attenzione di tutto il personale che ha responsabilità nel settore interessato.

12.6. I dirigenti responsabili del settore devono adottare tempestivamente misure correttive allo scopo di eliminare le carenze riscontrate.

13. CERTIFICAZIONE, VERIFICHE E CONTROLLI

13.1. Le navi devono essere gestite da una società alla quale sia stato rilasciato un certificato di conformità.

13.2. Ad ogni società che soddisfi i requisiti del codice ISM, l'amministrazione dello Stato in cui la società ha scelto di esercitare la propria attività, o un organismo riconosciuto dall'amministrazione o dal governo di tale Stato e che agisca su delega della suddetta amministrazione, deve rilasciare un certificato di conformità. Questo documento deve essere accettato come prova che la società è in grado di soddisfare i requisiti del codice.

13.3. Una copia di tale documento deve essere tenuta a bordo per consentire al comandante, quando richiesto, di esibirlo per le verifiche da parte dell'amministrazione o degli organismi da essa riconosciuti.

13.4. Il certificato, denominato «Certificato di gestione della sicurezza», deve essere rilasciato alla nave dall'amministrazione o da un organismo da questa riconosciuto. Quando rilascia il certificato, l'amministrazione deve verificare che la società e il bordo siano gestiti in conformità con l'SMS approvato.

13.5. L'amministrazione o un organismo da essa riconosciuto deve periodicamente verificare il corretto funzionamento, a bordo della nave, dell'SMS approvato.

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 15 febbraio 1995 la Commissione ha presentato al Consiglio la proposta di regolamento del Consiglio sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off, basata sull'articolo 84, paragrafo 2 del trattato ⁽¹⁾.

Il Parlamento europeo ha espresso il suo parere in prima lettura il 14 giugno 1995 ⁽²⁾. Il Comitato economico e sociale ha formulato il suo parere il 31 maggio 1995 ⁽³⁾.

Alla luce di tali pareri la Commissione ha modificato la sua proposta, che ha quindi trasmesso al Consiglio in data 15 giugno 1995 ⁽⁴⁾.

Il 19 giugno 1995 il Consiglio ha raggiunto un accordo sul progetto di posizione comune in vista dell'adozione del regolamento. Il Consiglio ha adottato la posizione comune conformemente all'articolo 189 C del trattato il 28 settembre 1995.

II. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

L'obiettivo della proposta consiste nell'attuazione della risoluzione del Consiglio, del 22 dicembre 1994, sulla sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off ⁽⁵⁾ nella quale il Consiglio «invita la Commissione a presentargli proposte di decisioni riguardanti (fra l'altro) l'applicazione obbligatoria anticipata al 1° luglio 1996 del codice internazionale di gestione della sicurezza [risoluzione IMO A.741 (18)] ⁽⁶⁾ a tutti i servizi traghetto passeggeri roll-on/roll-off di linea che operano da e verso porti europei, conformemente al diritto internazionale.»

Il codice ISM è uno strumento facoltativo che entrerà in vigore il 1° luglio 1996. Esso raccomanda alle società di navigazione di istituire un «sistema di gestione della sicurezza» (SMS) che comprenda la definizione di una politica di impresa, la messa a punto di una struttura organizzativa a terra e a bordo delle navi, un programma di formazione, la gestione del personale e della nave, nonché procedure di controllo, al fine di provvedere all'esercizio delle navi in condizioni di sicurezza e alla protezione dell'ambiente.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune adottata dal Consiglio corrisponde in ampia misura alla proposta modificata presentata dalla Commissione e accoglie la maggior parte degli emendamenti adottati dal Parlamento europeo. Le altre modifiche introdotte dal Consiglio non pregiudicano l'obiettivo della proposta di regolamento ma rafforzano l'efficacia attesa da talune disposizioni o chiariscono le disposizioni stesse.

A. Emendamenti del Parlamento europeo accolti dal Consiglio

La maggior parte degli emendamenti proposti dal Parlamento europeo è stata accolta senza riserve; altri emendamenti invece sono stati accolti nella sostanza, fatta salva la modifica della relativa formulazione.

Tutti gli emendamenti indicati in appresso sono stati accolti anche dalla Commissione.

⁽¹⁾ Doc. COM(95) 28 defin. 95/0028 (SYN).

⁽²⁾ Doc. PE 192.035.

⁽³⁾ GU n. C 236 dell'11. 9. 1995, pag. 42.

⁽⁴⁾ Doc. COM(95) 286 defin.

⁽⁵⁾ GU n. C 379 del 31. 12. 1994, pag. 8 sub. II.1.

⁽⁶⁾ Risoluzione A 741 (18) sul Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), adottata dall'assemblea dell'IMO il 4 novembre 1993. Il testo del codice ISM è allegato al progetto di regolamento.

- Emendamento 1 (terzo considerando del Consiglio) — Accolto nella versione modificata proposta dalla Commissione.
- Emendamento 5 (quinto considerando del Consiglio).
- Emendamento 6 (articolo 2) — Limitatamente alla definizione proposta di «servizio regolare».
- Emendamento 7 (articolo 4) — È stato tuttavia soppresso l'aggettivo «piccole» al paragrafo 2. A giudizio del Consiglio, ed anche della Commissione, è molto difficile definire le «piccole» società.
- Emendamento 8 (vedi l'articolo 11 del testo del Consiglio).
- Emendamento 9 [vedi l'articolo 2, lettera i) del testo del Consiglio].
- Emendamento 10 (articolo 5, paragrafo 1).
- Emendamento 11 (articolo 5, paragrafo 4) — Il Consiglio ha tuttavia preferito che la verifica abbia luogo almeno ogni trenta mesi. A suo avviso, una verifica intermedia annuale imporrebbe agli Stati membri un onere eccessivo. Il testo del Consiglio corrisponde inoltre allo standard minimo dell'IMO. Ciononostante, la nuova lettera b) dell'articolo 9, apre la strada ad una successiva modifica della periodicità.
- Emendamento 12 (articolo 5, paragrafo 3).
- Emendamento 14 (articolo 8 del testo del Consiglio) — Conformemente alla proposta della Commissione, il Consiglio ha soppresso i termini «e delle interpretazioni divergenti . . .»

B. Emendamenti del Parlamento europeo respinti dal Consiglio

Tutti gli emendamenti in appresso sono stati respinti anche dalla Commissione, salvo indicazione contraria.

- Emendamenti 2, 3 e 4 (considerando 2b, 2c e 3).

Tali emendamenti introducono nuovi considerandi riguardanti questioni che esulano dal campo di applicazione del regolamento.
- Emendamento 6 (articolo 2).

Questo emendamento è stato respinto limitatamente alla nuova definizione di «nave marittima», poiché la definizione proposta dal Parlamento europeo esclude le navi che navigano in acque protette o in acque adiacenti alle acque protette.
- Emendamento 13 (articolo 7).

L'emendamento potrebbe pregiudicare il diritto degli Stati membri di imporre condizioni per la ripresa del servizio.
- Emendamento 15 [prima ⁽¹⁾ e seconda parte] (articolo 9 del testo del Consiglio).

Questo emendamento è stato respinto poiché la Comunità non ha la facoltà di modificare il codice ISM.
- Emendamento 16 (articolo 9 bis).

Questo nuovo articolo è stato ritenuto superfluo e tale da dare adito ad interferenze con le competenze degli Stati membri.

C. Principali modifiche apportate dal Consiglio, non proposte dal Parlamento europeo

Nono considerando: questo nuovo considerando vuole contribuire a giustificare, insieme all'articolo 211/3 dell'UNCLOS (vedi l'articolo 4, paragrafo 1, in fine), l'applicazione anticipata del codice ISM alle società e alle navi passeggeri di paesi terzi che servono porti comunitari.

⁽¹⁾ La prima parte è stata accolta dalla Commissione.

Undicesimo considerando: questo nuovo considerando motiva le disposizioni del nuovo articolo 4, paragrafo 2.

Dodicesimo considerando: questo nuovo considerando corrisponde alla nuova formulazione dell'articolo 5.

Ultimo considerando: questo nuovo considerando motiva le disposizioni del nuovo articolo 11, paragrafo 2.

Articolo 3: i termini «indipendentemente . . .» sono stati soppressi in quanto potevano essere interpretati come un tentativo di garantire l'applicazione extraterritoriale del diritto comunitario.

Articolo 4, paragrafo 1: nella versione inglese il termine «condition» è stato sostituito con «requirement» per non dare l'impressione che le società e le navi debbano sottoporsi ad una procedura di autorizzazione preliminare prima di aprire una linea di navigazione.

Articolo 5, paragrafo 2, secondo comma: questo comma corrisponde al paragrafo 3 dell'articolo 5 della proposta della Commissione. È stato accolto il principio che uno Stato membro possa rilasciare documenti di conformità soltanto a società di navigazione che svolgono l'attività principale nel suo territorio. Al fine di tener conto delle disposizioni del paragrafo 13.2 del codice ISM, è stato previsto che gli Stati di cui le navi della società battono bandiera siano consultati dallo Stato membro di stabilimento.

Articolo 5, paragrafi 5 e 6: questi paragrafi corrispondono ai paragrafi 2 e 3 dell'articolo 6 della proposta della Commissione. La formulazione è stata resa più esplicita.

Articolo 7: nel primo comma è stato aggiunto il termine «rischi». La formulazione della lettera c), in fine, è stata modificata per far sì che il ritiro di una sospensione di esercizio sia deciso non dalla Comunità bensì dall'organismo che ha preso la decisione di sospendere l'esercizio. Gli effetti della richiesta della Comunità di ritirare la sospensione sono stati chiariti nel quattordicesimo considerando.

Articolo 9: il Consiglio ha introdotto una nuova lettera b), il cui significato è chiarito nell'osservazione relativa all'emendamento 11 del Parlamento europeo (vedi parte A).

Articolo 10: il Consiglio ha optato per la procedura di comitato del tipo III a) di cui alla decisione 87/373/CEE.
