

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione delle navi portarinfuse

(2000/C 311 E/17)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2000) 179 def. — 2000/0121(COD)

(Presentata dalla Commissione il 22 maggio 2000)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Tenuto conto dell'elevato numero di sinistri che coinvolgono navi portarinfuse e delle perdite in vite umane che ne conseguono, devono essere adottate nuove misure al fine di migliorare la sicurezza nei trasporti marittimi.
- (2) Indagini sulle cause dei sinistri di navi portarinfuse rivelano che la caricazione e la scaricazione di carichi alla rinfusa solidi, se non realizzate correttamente, possono causare danni dovuti a sollecitazioni eccessive della struttura o danneggiamenti meccanici degli elementi strutturali nelle stive di carico. La sicurezza delle navi portarinfuse può essere migliorata adottando misure volte a ridurre il rischio di danni strutturali e di perdite dovuti ad operazioni di caricazione e di scaricazione irregolari.
- (3) A livello internazionale, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato, nel quadro di diverse risoluzioni della sua Assemblea, una serie di raccomandazioni sulla sicurezza delle navi portarinfuse, relative all'interfaccia nave/porto in generale ed alle operazioni di caricazione/scaricazione in particolare.
- (4) Nella sua risoluzione A.862(20), l'IMO ha adottato un Codice (BLU) di buone pratiche sulla sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione delle navi portarinfuse ed ha invitato i governi contraenti ad applicare queste regole il più rapidamente possibile e ad informare l'IMO in merito a tutti i casi di inadempimento delle stesse. Nella stessa risoluzione l'IMO ha inoltre esortato i governi contraenti sul cui territorio sono situati i terminali di caricazione/scaricazione di rinfuse solide ad adottare disposizioni legislative che garantiscano l'applicazione di una serie di principi essenziali necessari all'attuazione delle regole di detto Codice.

(5) Considerata la dimensione globale dei traffici delle portarinfuse per carichi solidi, l'incidenza delle operazioni di caricazione e di scaricazione sulla sicurezza delle navi ha conseguenze transfrontaliere. La definizione di azioni atte a prevenire i naufragi imputabili a operazioni di caricazione e di scaricazione irregolari sarà realizzata in modo ottimale a livello comunitario in quanto gli Stati membri non possono adottare singolarmente misure adeguate ed efficaci.

(6) L'azione a livello comunitario rappresenta il modo più efficace per definire requisiti e procedure armonizzati al fine di dare attuazione alle raccomandazioni IMO previste nella risoluzione A.862(20) e al Codice di buone pratiche per la sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione delle navi portarinfuse.

(7) In considerazione del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato, una direttiva costituisce lo strumento giuridico appropriato in quanto stabilisce un quadro di riferimento per l'applicazione obbligatoria ed uniforme da parte degli Stati membri dei requisiti e delle procedure per la sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione delle navi portarinfuse, lasciando nel contempo gli Stati membri liberi di scegliere le modalità di attuazione più consone al loro ordinamento interno. Secondo il principio di proporzionalità, la presente direttiva non eccede i limiti di quanto è necessario per perseguire le sue finalità.

(8) La protezione delle navi portarinfuse e dei loro equipaggi può essere migliorata riducendo i rischi che le operazioni di caricazione e di scaricazione presso i terminali per rinfuse solide si svolgano irregolarmente. Per realizzare tale obiettivo, è necessario definire procedure armonizzate di cooperazione e di comunicazione tra la nave ed il terminale, stabilendo criteri di idoneità applicabili a tali navi e terminali.

(9) Al fine di migliorare la sicurezza delle navi portarinfuse senza provocare distorsioni della concorrenza, è necessario definire procedure e criteri di idoneità armonizzati applicabili a tutte le navi, a prescindere dalla bandiera battuta, ed a tutti i terminali della Comunità presso i quali tali navi fanno scalo per le operazioni di caricazione o di scaricazione di rinfuse solide.

(10) Le navi portarinfuse che fanno scalo presso i terminali per caricare o scaricare rinfuse solide devono essere idonee a realizzare tali operazioni. Nell'interesse della sicurezza delle stesse, i terminali devono accertarsi che le navi in approdo soddisfino i pertinenti criteri di idoneità del Codice BLU.

- (11) I terminali devono essere in grado di ospitare le operazioni di caricazione e di scaricazione delle navi portarinfuse e, a tal fine, devono anch'essi soddisfare i criteri di idoneità del summenzionato Codice BLU per quanto riguarda le strutture di ormeggio, le apparecchiature di movimentazione e di pesatura dei carichi, le modalità di formazione e le condizioni di lavoro del loro personale.
- (12) Per migliorare la cooperazione e la comunicazione con il comandante della nave in merito alle operazioni di caricazione/scaricazione di rinfuse solide, i terminali devono designare un loro delegato e consegnare al comandante della nave opuscoli informativi sui requisiti applicabili presso il terminale ed il porto, come previsto dal Codice BLU.
- (13) La definizione, l'attuazione ed il mantenimento di un sistema di gestione della qualità ad opera dei terminali garantirebbero che le procedure di cooperazione e di comunicazione e le operazioni di caricazione e di scaricazione siano programmate e realizzate nel rispetto di un quadro di riferimento armonizzato, che sia riconosciuto a livello internazionale e che possa essere oggetto di audit. Ai fini di un suo riconoscimento sul piano internazionale, il sistema di gestione della qualità deve basarsi sulla serie di norme ISO 9000 dell'Organizzazione internazionale di normalizzazione.
- (14) Affinché le operazioni di caricazione e di scaricazione vengano correttamente preparate, definite di comune accordo e realizzate in modo tale da evitare di mettere a repentaglio la sicurezza delle strutture della nave, è necessario che le responsabilità del comandante e del delegato del terminale siano definite conformemente alle pertinenti disposizioni della Convenzione SOLAS, della risoluzione IMO A.862(20) e del Codice BLU. A tal fine è inoltre opportuno stabilire procedure che consentano di preparare, concordare e realizzare le operazioni di caricazione o di scaricazione come previsto dalle disposizioni dei summenzionati strumenti internazionali.
- (15) Poiché è interesse della Comunità dissuadere le navi non conformi alle norme dal frequentare i porti europei; le competenze del delegato del terminale dovrebbero comprendere anche l'obbligo di notificare alle autorità di controllo dello Stato di approdo qualsiasi carenza rilevata a bordo di una nave portarinfuse che possa mettere a repentaglio la sicurezza delle operazioni di caricazione o di scaricazione.
- (16) È necessario che le autorità competenti degli Stati membri siano autorizzate ad impedire o ad interrompere le operazioni di caricazione o di scaricazione qualora vi siano indicazioni che queste potrebbero mettere a repentaglio tale sicurezza. Le autorità competenti sono inoltre chiamate ad intervenire nell'interesse della sicurezza quando il comandante della nave ed il delegato del terminale sono in disaccordo in merito all'applicazione di tali procedure.
- (17) È necessario definire procedure che garantiscano che i danni verificatisi durante le operazioni di caricazione e di scaricazione siano notificati e, ove necessario, riparati. Qualora tali danni possano compromettere la sicurezza o la navigabilità della nave, la decisione in merito alla necessità e all'urgenza delle riparazioni incombe congiuntamente alle autorità di controllo dello Stato di approdo e all'amministrazione dello Stato di bandiera. Data la perizia tecnica necessaria per adottare tale decisione, le autorità summenzionate possono rivolgersi ad un organismo riconosciuto perché proceda all'ispezione del danno e si pronunci in merito alla necessità di procedere alle riparazioni.
- (18) Il controllo dell'applicazione della presente direttiva può essere migliorato istituendo un sistema di sorveglianza negli Stati membri che consenta anche di realizzare visite senza preavviso durante le operazioni di caricazione o di scaricazione. I risultati di queste attività di monitoraggio forniranno utili indicazioni in merito all'efficacia dei requisiti e delle procedure armonizzate stabiliti dalla presente direttiva.
- (19) Nella risoluzione A.797(19) relativa alla sicurezza delle navi che trasportano carichi alla rinfusa solidi, l'IMO ha invitato le autorità dello Stato di approdo a confermare che i terminali di caricazione e di scaricazione di rinfuse solide soddisfano i requisiti dei codici e delle raccomandazioni dell'IMO in materia di cooperazione nave/terra. La notificazione all'IMO dell'adozione della presente direttiva costituisce un'adeguata risposta a questo invito e nel contempo un chiaro segnale all'attenzione della comunità marittima internazionale dell'impegno dell'Unione europea a sostenere le iniziative varate a livello internazionale per migliorare la sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione delle navi portarinfuse.
- (20) Le misure necessarie per l'applicazione della presente direttiva costituiscono misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa.
- (21) Talune disposizioni della presente direttiva devono poter essere modificate secondo detta procedura al fine di renderle conformi agli atti internazionali e comunitari adottati, modificati o posti in applicazione dopo l'entrata in vigore della presente direttiva e ai fini di attuare le procedure stabilite dalla presente direttiva, nei limiti del suo campo di applicazione.
- (22) Le norme della direttiva 89/391/CEE del Consiglio del 12 giugno 1989 concernente l'introduzione di misure per promuovere il miglioramento della sicurezza della salute di lavoratori sul luogo di lavoro ⁽²⁾ e le sue pertinenti direttive particolari si applicano interamente al lavoro relativo alle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse,

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽²⁾ GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

Oggetto della presente direttiva è il miglioramento della sicurezza delle navi portarinfuse che fanno scalo nei terminali della Comunità per effettuare operazioni di caricazione o di scaricazione di carichi alla rinfusa solidi, riducendo i rischi di sollecitazioni eccessive o di danni materiali alla nave durante le operazioni di caricazione o di scaricazione, mediante la definizione di quanto segue:

1. criteri di idoneità delle navi e dei terminali;
2. procedure armonizzate di cooperazione e di comunicazione tra le navi e i terminali.

Articolo 2

Campo di applicazione

La presente direttiva si applica:

1. a tutte le navi portarinfuse, a prescindere dalla bandiera battuta, che fanno scalo presso un terminale per caricare o scaricare carichi alla rinfusa solidi;
2. a tutti i terminali situati nel territorio degli Stati membri.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva e dei suoi allegati, valgono le seguenti definizioni:

1. «convenzioni internazionali», le convenzioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 95/21/CE del Consiglio ⁽¹⁾, in vigore;
2. «Convenzione SOLAS del 1974», la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, nonché i relativi protocolli e modifiche, in vigore;
3. «Codice BLU», il Codice di buone pratiche per la sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione delle navi portarinfuse, quale figura in allegato alla risoluzione A.862 (20) IMO del 27 novembre 1997, nella versione modificata;
4. «nave portarinfuse», la nave portarinfuse quale definita nella regola IX/1.6 della Convenzione SOLAS 1974, nell'interpretazione della risoluzione 6 della Conferenza SOLAS del 1997, vale a dire:
 - una nave ad un ponte con scivoli alti e bassi negli spazi destinati al carico e adibita principalmente al trasporto alla rinfusa di carichi solidi, o
 - una nave mineraliera, ossia una nave di trasporto marittimo ad un ponte, con due paratie longitudinali ed un doppio fondo sotto tutta l'area di carico, adibita al trasporto di minerali di ferro nelle sole stive centrali, o
 - una nave mista quale definita alla regola II-2/3.27 della Convenzione SOLAS del 1974;
5. «carico alla rinfusa secco» o «carico alla rinfusa solido», il carico alla rinfusa solido di cui alla regola XII/1.4 della Convenzione SOLAS del 1974, ad eccezione delle granaglie;
6. «granaglie», le granaglie definite alla regola VI/8.2 della Convenzione SOLAS del 1974;
7. «terminale», qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile attrezzata ed utilizzata per la caricazione o la scaricazione di carichi alla rinfusa solidi su o da navi portarinfuse;
8. «gestore del terminale», il proprietario di un terminale o qualsiasi altro organismo o persona che assume la responsabilità della gestione del terminale per conto del proprietario;
9. «delegato del terminale», la persona designata dal gestore del terminale che ha la responsabilità generale e l'autorità per sorvegliare le operazioni di caricazione o di scaricazione di una determinata nave portarinfuse realizzate presso il terminale;
10. «comandante», la persona che ha il comando di una nave portarinfuse o un ufficiale di bordo designato dal comandante per le operazioni di caricazione o di scaricazione;
11. «organismo riconosciuto», un organismo riconosciuto a norma dell'articolo 4 della direttiva 94/57/CE del Consiglio ⁽²⁾;
12. «amministrazione dello Stato di bandiera», le autorità competenti dello Stato del quale la nave portarinfuse è autorizzata a battere la bandiera;
13. «autorità di controllo dello Stato di approdo», l'autorità competente di uno Stato membro autorizzata ad esercitare le disposizioni in materia di controllo previste dalla direttiva 95/21/CE;
14. «autorità competente», l'autorità pubblica nazionale, regionale o locale di uno Stato membro abilitata dalla legislazione nazionale ad attuare ed a controllare l'applicazione delle disposizioni della presente direttiva relative alla sicurezza delle operazioni di caricazione o di scaricazione di carichi alla rinfusa solidi nei terminali;

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

15. «informazioni sul carico», le informazioni richieste ai sensi della regola VI/2 della Convenzione SOLAS del 1974;
16. «piano di caricazione o di scaricazione», il piano di cui alla regola VI/7.3 della Convenzione SOLAS, del 1974, elaborato in base al modello che figura in allegato 2 del Codice BLU;
17. «cheklist di sicurezza nave/terra», la «cheklist» di sicurezza nave/terra di cui alla sezione 4 del Codice BLU, elaborato in base al modello che figura in allegato 3 di tale codice;
18. «dichiarazione della massa volumica del carico alla rinfusa solido», le informazioni sulla massa volumica del carico che devono essere fornite in applicazione della regola XII/10 della Convenzione SOLAS del 1974.

Articolo 4

Requisiti relativi all'idoneità delle navi portarinfuse

Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per garantire che i gestori dei terminali verifichino l'idoneità delle navi portarinfuse a caricare o scaricare rinfuse solide, comprovandone la conformità alle disposizioni dell'allegato I.

Articolo 5

Requisiti relativi all'idoneità dei terminali

In relazione ai terminali, gli Stati membri garantiscono quanto segue:

1. che siano conformi alle disposizioni dell'allegato II;
2. che designino un proprio rappresentante per ciascuna nave portarinfuse che faccia scalo presso il terminale per caricare o scaricare rinfuse solide;
3. che elaborino opuscoli informativi contenenti i requisiti del terminale e le esigenze delle autorità competenti, nonché le informazioni relative al porto e al terminale elencate nell'allegato 1 del Codice BLU e distribuiscono tali opuscoli ai comandanti delle navi portarinfuse che fanno scalo presso il terminale per caricare o scaricare rinfuse solide;
4. che elaborino, attuino e operino un sistema di gestione della qualità che sia certificato conformemente alle norme ISO 9001:2000 e sia oggetto di revisione conformemente alla norma ISO 10011:1991.

Articolo 6

Competenze dei comandanti e dei delegati dei terminali

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che siano rispettati ed applicati i seguenti principi relativi alle competenze dei comandanti e dei delegati dei terminali:

1. Competenze del comandante:

- a) Il comandante è responsabile in qualsiasi momento della sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione della nave portarinfuse posta sotto il suo comando.
- b) Il comandante comunica con sufficiente anticipo al terminale l'ora prevista di arrivo della nave presso il terminale in questione, nonché le informazioni di cui all'allegato III.
- c) Prima di procedere alla caricazione di rinfuse solide, il comandante si accerta di aver ricevuto le informazioni riguardanti il carico previste dalla regola VI/7.2 della Convenzione SOLAS del 1974 e, ove necessario, una dichiarazione relativa alla massa volumica del carico. Tali informazioni sono riportate in un formulario di dichiarazione del carico configurate come previsto nell'allegato 5 del Codice BLU.
- d) Prima dell'inizio e durante le operazioni di caricazione o di scaricazione, il comandante assolve gli obblighi di cui all'allegato IV.

2. Competenze del delegato del terminale:

- a) Una volta ricevuta la prima notificazione dell'ora di arrivo prevista della nave, il delegato del terminale comunica al comandante le informazioni di cui all'allegato V.
- b) Il delegato del terminale si accerta che al comandante siano state comunicate quanto prima possibile le informazioni contenute nel formulario di dichiarazione del carico.
- c) Il delegato del terminale comunica senza indugio all'autorità di controllo dello Stato di approdo le carenze rilevate a bordo di una nave portarinfuse che potrebbero mettere a repentaglio la sicurezza delle operazioni di caricazione o di scaricazione di carichi alla rinfusa solidi.
- d) Prima dell'inizio e durante le operazioni di caricazione o di scaricazione, il delegato del terminale assolve gli obblighi di cui all'allegato VI.

Articolo 7

Procedure di cooperazione tra le navi portarinfuse ed i terminali

Gli Stati membri verificano l'applicazione delle seguenti procedure nelle operazioni di caricazione o di scaricazione di rinfuse solide:

1. Prima di caricare o scaricare rinfuse solide, il comandante concorda con il delegato del terminale un piano di carica-zione o di scaricazione conforme alle disposizioni della regola VI/7.3 della Convenzione SOLAS del 1974. Il piano di carica-zione o di scaricazione si configura come previsto nell'allegato 2 del Codice BLU. Il comandante ed il delegato del terminale confermano il loro accordo firmando il piano. Qualsiasi modifica allo stesso è preparata, accettata e concordata dalle due parti sotto forma di nuovo piano. Il piano pattuito e ogni sua successiva revisione sono conservati a bordo della nave e presso il terminale per un periodo di sei mesi. Copia del piano è inoltre depositata presso l'autorità competente.
2. Prima dell'inizio delle operazioni di carica-zione o di scaricazione, il comandante e il delegato del terminale compilano e firmano la «checklist» di sicurezza nave/terra nel rispetto delle indicazioni dell'allegato 4 del Codice BLU.
3. In ogni momento deve essere stabilita e mantenuta un'effi-cace comunicazione tra la nave ed il terminale, onde rispon-dere alle richieste di informazione sulle operazioni di cari-cazione o di scaricazione e garantire una rapida reazione qualora il comandante o il delegato del terminale ordini l'interruzione di dette operazioni.
4. Il comandante e il delegato del terminale dirigono le ope-razioni di carica-zione o di scaricazione nel rispetto del piano concordato. Il delegato del terminale è responsabile della carica-zione o della scaricazione delle rinfuse solide nel ri-spetto dell'ordine di riempimento delle stive, della quantità e della rata di carica-zione o di scaricazione prevista nel piano. Egli si attiene a quanto previsto dal piano di carica-zione o di scaricazione concordato, salvo previa consultazione del co-mandante ed accordo scritto di quest'ultimo.
5. Al termine delle operazioni di carica-zione o di scaricazione, il comandante ed il delegato del terminale convengono per iscritto che tali operazioni si sono svolte conformemente al piano, ivi comprese eventuali variazioni rispetto allo stesso. In case di scaricazione, l'accordo comprende anche un do-cumento che attesti che le stive di carico sono state svuotate e pulite conformemente alle richieste del comandante e che riporti qualsiasi eventuale danno subito dalla nave, nonché, se del caso, le riparazioni effettuate.

Articolo 8

Ruolo delle autorità competenti

1. Gli Stati membri provvedono affinché, fatti salvi i diritti e gli obblighi del comandante di cui alla regola VI/7.7 della Con-venzione SOLAS del 1974, le loro autorità competenti abbiano il diritto di impedire o di interrompere le operazioni di cari-

cazione o di scaricazione di carichi alla rinfusa solidi qualora vi siano indicazioni che queste possano mettere a repentaglio la sicurezza della nave.

2. In caso di disaccordo tra il comandante e il delegato del terminale in merito all'applicazione delle procedure di cui all'articolo 7, l'autorità competente interviene, ove necessario, nell'interesse della sicurezza e dell'ambiente marino.

Articolo 9

Riparazione dei danni verificatisi durante le operazioni di carica-zione o di scaricazione

1. Eventuali danni alle strutture o alle apparecchiature della nave verificatisi durante le operazioni di carica-zione o di sca-ricazione sono segnalati dal delegato del terminale al coman-dante e, se necessario, riparati.
2. Qualora il danno possa compromettere la capacità strut-turale o la tenuta stagna dello scafo, ovvero delle macchine essenziali della nave, l'amministrazione dello Stato di bandiera, o un organismo da questa riconosciuto che agisca in suo nome, e l'autorità di controllo dello Stato di approdo ne sono infor-mate perché decidano se sia necessaria una riparazione imme-diata o se questa possa essere rinviata. La decisione è adottata dall'autorità di controllo dello Stato di approdo tenendo conto del parere dell'amministrazione dello Stato di bandiera o del-l'organismo da questa riconosciuto che agisce in suo nome.
3. Ai fini della decisione di cui al paragrafo 2, l'autorità di controllo dello Stato di approdo può far ricorso ad un organi-smo riconosciuto perché effettui un'ispezione del danno e si pronunci in merito alla necessità di una riparazione immediata o alla possibilità di un suo rinvio.

Articolo 10

Sorveglianza ed elaborazione delle relazioni

1. Gli Stati membri accertano regolarmente l'osservanza del-l'articolo 5, paragrafo 1, dell'articolo 6, paragrafo 2 e dell'arti-colo 7. Tale sorveglianza comprende anche ispezioni senza preavviso durante le operazioni di carica-zione o di scarica-zione.
2. Gli Stati membri presentano ogni due anni alla Commis-sione una relazione sui risultati delle attività di sorveglianza. Tale relazione contiene anche una valutazione dell'efficacia delle procedure armonizzate di cooperazione e di comunica-zione tra le navi portarinfuse ed i terminali previste dalla pre-sente direttiva. La relazione è consegnata entro il 30 aprile dell'anno che segue il biennio su cui verte la relazione stessa.

*Articolo 11***Notificazione all'IMO**

Il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione, nell'informare l'IMO dell'adozione della presente direttiva, fanno riferimento al punto 1.7 dell'allegato della risoluzione IMO A.797(19) del 23 novembre 1995 relativa alla sicurezza delle navi che trasportano carichi alla rinfusa solidi.

*Articolo 12***Procedura del comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12, paragrafo 1 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio ⁽¹⁾.
2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto dell'articolo 7, paragrafo 3 e dell'articolo 8 della stessa.
3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

*Articolo 13***Procedura di modificazione**

1. Le definizioni, i riferimenti alle convenzioni ed ai codici internazionali, nonché alle risoluzioni ed alle circolari dell'IMO, alle norme ISO ed agli atti comunitari, nonché gli allegati possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, al fine di adeguarli agli atti internazionali e comunitari adottati, modificati o entrati in vigore dopo l'adozione della presente direttiva, lasciando immutato il campo di applicazione della presente direttiva.
2. Secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, possono essere adottate ed incorporate nell'articolo 7 e negli allegati disposizioni relative all'attuazione delle procedure stabilite dalla presente direttiva, lasciando immutato il campo di applicazione della presente direttiva.

*Articolo 14***Sanzioni**

Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali di attuazione della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per la loro applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro la data di cui all'articolo 15, paragrafo 1, primo comma, e provvedono poi a notificare immediatamente le eventuali modificazioni.

*Articolo 15***Attuazione e decorrenza di applicazione**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione [entro i 18 mesi che seguono la sua entrata in vigore].

Gli Stati membri applicano dette disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2003.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

*Articolo 16***Entrata in vigore**

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

*Articolo 17***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

⁽¹⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19.

ALLEGATO I

VERIFICA DELL'IDONEITÀ DELLE NAVI PORTARINFUSE ALLA CARICAZIONE E ALLA SCARICAZIONE DI RINFUSE SOLIDE

(cfr. articolo 4)

Le navi portarinfuse che fanno scalo presso i terminali degli Stati membri per caricarvi o scaricarvi rinfuse solide devono essere ispezionate al fine di verificarne la conformità ai seguenti requisiti di idoneità:

1. Le navi devono disporre di stive di carico e di boccaporti di dimensioni sufficienti e di configurazione tale da consentire la caricazione, lo stivaggio, il livellamento e la scaricazione di rinfuse solide in condizioni soddisfacenti.
2. I numeri di identificazione dei portelli delle stive di carico devono essere quelli menzionati nel piano di caricazione/scaricazione. La posizione, le dimensioni ed i colori di tali numeri devono essere chiaramente visibili ed identificabili da parte dell'operatore dei macchinari di movimentazione del terminale.
3. I portelli delle stive di carico, i sistemi di manovra dei boccaporti ed i dispositivi di sicurezza devono essere in buono stato di funzionamento ed essere utilizzati esclusivamente per gli scopi previsti.
4. Il funzionamento delle luci di sbandamento di cui è eventualmente dotata la nave deve essere collaudato prima delle operazioni di caricazione/scaricazione.
5. Qualora sia necessaria la presenza a bordo di un misuratore di carico omologato, tale strumento deve essere certificato ed in grado di calcolare le sollecitazioni durante le operazioni di caricazione/scaricazione.
6. Se la nave è dotata di apparecchiature di movimentazione del carico, queste devono essere certificate, mantenute ed utilizzate esclusivamente sotto la sorveglianza generale di personale della nave debitamente qualificato.
7. Tutti i propulsori e le macchine ausiliarie devono essere in un buono stato di funzionamento.
8. Le apparecchiature di coperta necessarie per le operazioni di attracco e di ormeggio devono funzionare ed essere in buone condizioni.

ALLEGATO II

REQUISITI IDONEITÀ DEI TERMINALI ALLA CARICAZIONE E ALLA SCARICAZIONE DI RINFUSE SOLIDE

(cfr. articolo 5, punto 1)

1. I gestori dei terminali autorizzano le operazioni di caricazione/scaricazione di rinfuse solide delle sole navi portarinfuse in grado di approdare lungo le strutture di caricazione/scaricazione del terminale in condizioni di sicurezza, tenendo conto del fondale al posto di ormeggio, delle dimensioni massime della nave, delle disposizioni in materia di approdo, dei parabordi, della sicurezza di accesso e delle possibili ostruzioni alle operazioni di caricazione/scaricazione.
2. Le apparecchiature di movimentazione del carico dei terminali devono essere debitamente certificate e mantenute in buono stato di funzionamento conformemente alle regole ed alle norme applicabili, nonché utilizzate solo da personale qualificato e, se necessario, in possesso dei necessari attestati.
3. I terminali devono utilizzare apparecchiature di pesatura del carico che siano correttamente mantenute e regolarmente collaudate e calibrate al fine di garantire una tolleranza di precisione massima dell'1 % rispetto alla quantità normale richiesta per la gamma normale delle rate di caricazione.
4. Il personale del terminale deve essere addestrato a tutti gli aspetti della sicurezza delle operazioni di caricazione e di scaricazione delle portarinfuse, in funzione delle responsabilità di ciascuno. Il programma di formazione deve familiarizzare il personale con i rischi generalmente legati alle operazioni di movimentazione di rinfuse solide e con le conseguenze nefaste che operazioni svolte in modo irregolare potrebbero comportare per la sicurezza della nave.
5. I gestori dei terminali vigilano affinché il personale addetto alle operazioni di caricazione o di scaricazione sia provvisto e faccia uso di attrezzature di protezione individuali e usufruisca di periodi di riposo adeguati onde evitare incidenti dovuti alla stanchezza.

ALLEGATO III

INFORMAZIONI CHE IL COMANDANTE DEVE COMUNICARE AL TERMINALE

[cfr. articolo 6, punto 1, lettera b)]

1. L'ora di arrivo prevista della nave al largo del porto, non appena possibile. Tale comunicazione deve essere aggiornata quando necessario.
 2. Al momento della prima comunicazione dell'ora di arrivo prevista:
 - a) nome, indicativo di chiamata, numero IMO, Stato di bandiera, porto di immatricolazione;
 - b) piano di caricazione/scaricazione che indichi la quantità di carico, lo stivaggio dai boccaporti, l'ordine di caricazione o di scaricazione, nonché la rata di caricazione per ogni versamento di rinfusa o la rata di ogni fase di scaricazione;
 - c) Pescaggio all'arrivo e pescaggio previsto alla partenza;
 - d) tempo necessario per imbarcare o sbarcare la zavorra;
 - e) lunghezza fuori tutto della nave, baglio massimo e lunghezza dell'area di carico misurata dal portello anteriore del primo boccaporto prodiero al portello posteriore dell'ultimo boccaporto poppiero nei quali o dai quali le rinfuse, devono essere caricate o scaricate;
 - f) distanza tra la linea di galleggiamento ed il primo boccaporto da caricare o scaricare e distanza tra la murata della nave e l'apertura del boccaporto;
 - g) posizione della scala dei barcarizzi;
 - h) tirante d'aria;
 - i) se del caso, informazioni e capacità dei sistemi di movimentazione del carico;
 - j) numero e tipo di gomene di ormeggio;
 - k) esigenze particolari riguardanti, ad esempio, il livellamento o la misura costante del tenore di acqua del carico;
 - l) informazioni in merito a qualsiasi riparazione necessaria che potrebbe ritardare l'approdo o l'inizio delle operazioni di caricazione/scaricazione, ovvero ritardare la partenza della nave al termine di tali operazioni;
 - m) qualsiasi altra informazione relativa alla nave richiesta dal terminale.
-

ALLEGATO IV

OBBLIGHI DEL COMANDANTE PRIMA E DURANTE LE OPERAZIONI DI CARICAZIONE O DI SCARICAZIONE

[cfr. articolo 6, punto 1, lettera d)]

Prima e durante le operazioni di caricazione o di scaricazione, il comandante provvede affinché:

1. le operazioni di caricazione/scaricazione delle rinfuse solide e le operazioni di imbarco o di sbarco d'acqua di zavorra si svolgono sotto il controllo dell'ufficiale di bordo competente;
2. la disposizione del carico e dell'acqua di zavorra sia verificata durante tutte le operazioni di caricazione o di scaricazione al fine di garantire che le strutture della nave non siano sottoposte ad eccessive sollecitazioni;
3. la nave sia mantenuta in posizione verticale o, qualora per motivi operativi sia necessario uno sbandamento, questo sia il più limitato possibile;
4. la nave rimanga ormeggiata in modo sicuro, tenendo in debito conto le condizioni atmosferiche locali e le previsioni meteorologiche;
5. un numero sufficiente di ufficiali e di membri dell'equipaggio rimanga a bordo per assistere alle operazioni di ormeggio o per qualsiasi altra situazione normale o di emergenza, tenendo conto della necessità che l'equipaggio disponga di periodi di riposo sufficienti onde evitare la stanchezza;
6. il delegato del terminale sia informato delle esigenze di livellamento del carico, le quali devono essere conformi alle procedure previste nel Codice BC;
7. il delegato del terminale sia informato delle esigenze della nave in materia di armonizzazione tra le procedure di imbarco/sbarco della zavorra e di caricazione/scaricazione delle rinfuse solide, nonché di eventuali variazioni rispetto al piano di imbarco/sbarco della zavorra o di qualsiasi altro aspetto che possa incidere sulla caricazione o la scaricazione del carico;
8. le rate di scaricazione dell'acqua di zavorra siano conformi a quanto stabilito nel piano di caricazione e non provochino l'allagamento della banchina o delle navi adiacenti. Qualora non sia pratico per la nave sbarcare tutta l'acqua di zavorra prima della fase di livellamento del processo di caricazione, il comandante decide con il delegato del terminale quando le operazioni di caricazione possono essere sospese e la durata di tali sospensioni;
9. vi sia accordo con il delegato del terminale in merito alle misure da adottare in caso di pioggia o di cambiamento delle condizioni atmosferiche, quando la natura del carico potrebbe rappresentare un rischio in tale evenienza;
10. non siano effettuate lavorazioni a caldo, a bordo o in prossimità della nave quando questa è all'ormeggio, salvo autorizzazione del delegato del terminale e compatibilmente con i requisiti imposti dall'autorità competente;
11. sia mantenuta una stretta sorveglianza delle operazioni e della nave stessa durante le ultime fasi di caricazione o di scaricazione;
12. il delegato del terminale sia immediatamente avvertito qualora le operazioni di caricazione o di scaricazione abbiano provocato o possano provocare un danno o una situazione pericolosa;
13. il delegato del terminale sia avvertito prima di procedere alla regolazione dell'assetto finale della nave per consentire l'evacuazione del convogliatore;
14. lo scarico a tribordo corrisponda perfettamente allo scarico a babordo della stessa stiva onde evitare torsioni della struttura della nave;
15. al momento di zavorrare una o più stive si tenga conto della possibilità di fuoriuscita di vapori infiammabili dalle stive e siano prese le necessarie precauzioni prima di autorizzare lavorazioni a caldo accanto o sopra tali stive.

ALLEGATO V

INFORMAZIONI CHE IL TERMINALE DEVE COMUNICARE AL COMANDANTE

[cfr. articolo 6, punto 2, lettera a)]

1. La designazione dell'ormeggio dove avverranno le operazioni di caricazione o di scaricazione ed i tempi previsti per l'approdo ed il completamento di tali operazioni ⁽¹⁾.
 2. Caratteristiche delle apparecchiature di movimentazione del carico, compresa la rata di caricazione o di scaricazione del terminale ed il numero di canali di carico o di scarico da utilizzare, nonché il tempo previsto per completare un'operazione di versamento del carico o, in caso di scaricazione, il tempo previsto per ogni fase di scarico.
 3. Caratteristiche del molo o della banchina di cui deve essere a conoscenza il comandante e in particolare la posizione di ostacoli fissi e mobili, dei parabordi, delle bitte di ormeggio e l'esistenza di particolari disposizioni in materia di ormeggio.
 4. Fondale minimo lungo il molo e nei canali di ingresso e di uscita del porto ⁽¹⁾.
 5. Densità dell'acqua al posto di ormeggio.
 6. Distanza massima tra il galleggiamento e la parte superiore dei battenti o delle mastre dei boccaporti, a seconda del valore pertinente per le operazioni di caricazione o di scaricazione, ed il tirante d'aria massimo.
 7. Disposizioni relative alle passerelle e all'accesso.
 8. Fianco della nave che sarà accostato al posto di ormeggio.
 9. Velocità massima autorizzata per l'avvicinamento alla banchina e disponibilità, tipo e potenza di traino dei rimorchiatori.
 10. Sequenza di carico delle diverse partite di merci ed eventuali restrizioni qualora non sia possibile procedere alla caricazione in qualsiasi ordine o depositare il carico in qualsiasi stiva a causa di specifici requisiti della nave.
 11. Qualsiasi caratteristica del carico che potrebbe rappresentare un rischio in caso di collocazione a contatto con altri carichi o residui di carico a bordo.
 12. Informazione preventiva sulle operazioni di caricazione o di scaricazione previste o sulle variazioni rispetto al piano di caricazione/scaricazione.
 13. Indicazioni relative alla presenza sul terminale di apparecchiature di movimentazione del carico fisse o ai limiti di movimento delle apparecchiature mobili.
 14. Gomene di ormeggio necessarie.
 15. Segnalazione di modalità di ormeggio inusuali.
 16. Eventuali limitazioni al carico o allo scarico della zavorra.
 17. Pescaggio massimo alla partenza autorizzato dall'autorità competente; e
- Qualsiasi altra informazione relativa al terminale richiesta dal comandante.

⁽¹⁾ Le informazioni relative all'ora prevista di approdo e di partenza e al fondale al posto di approdo dovranno essere progressivamente aggiornate e comunicate al comandante man mano che vengono successivamente notificate le ore previste di arrivo. Le indicazioni relative al fondale minimo nei canali di ingresso e di uscita sono fornite dal terminale o, a seconda dei casi, dalle autorità portuali.

ALLEGATO VI

OBBLIGHI DEL DELEGATO DEL TERMINALE PRIMA E DOPO LE OPERAZIONI DI CARICAZIONE O DI SCARICAZIONE

[cfr. articolo 6, punto 2, lettera d)]

Prima dell'inizio e durante le operazioni di caricazione o di scaricazione, il delegato del terminale:

1. comunica al comandante il nome dei membri del personale del terminale o dell'agente dello spedizioniere che saranno responsabili delle operazioni di caricazione o di scaricazione con i quali il comandante sarà in contatto, nonché le procedure per mettersi in rapporto con tali persone;
2. prende tutte le precauzioni necessarie onde evitare danni alla nave dovuti alle attrezzature di movimentazione del carico e comunica al comandante eventuali danni verificatisi;
3. per i carichi ad alta massa volumica o quando le benne sostengono carichi individuali molto voluminosi, comunica al comandante che la struttura della nave potrebbe subire forti sollecitazioni localizzate fino a quando il cielo della cisterna non sarà stato completamente ricoperto dal carico, soprattutto se questo può essere lasciato cadere da una certa altezza e se devono essere prese particolari precauzioni all'inizio della caricazione in ogni stiva;
4. provvede a definire con il comandante tutte le fasi e tutti gli aspetti delle operazioni di caricazione o di scaricazione e ad informarlo di qualsiasi variazione rispetto alla rata di caricazione concordata ed al peso caricato in ogni versamento di rinfuse solide;
5. registra il peso e la disposizione delle rinfuse solide caricate o scaricate e si accerta che il peso del carico nelle varie stive sia conforme a quanto previsto nel piano di caricazione/scaricazione;
6. garantisce che le quantità di carico necessarie per ottenere il pescaggio e l'assetto di partenza consentano di evacuare tutto il carico e di svuotare i convogliatori del terminale una volta ultimate le operazioni di caricazione. A tal fine, il delegato del terminale comunica al comandante il tonnello nominale presente sul convogliatore del terminale ed eventualmente la necessità di procedere allo svuotamento del convogliatore al termine delle operazioni di caricazione;
7. in caso di scaricazione, avverte il comandante quando si prevede di aumentare o di diminuire il numero di corridoi di scarico utilizzati e lo informa quando considera che le operazioni di scaricazione di una stiva siano state completate;
8. vigila affinché non siano realizzati lavori a caldo a bordo o in prossimità della nave mentre questa è accostata al molo, salvo autorizzazione del comandante è compatibilmente con eventuali requisiti imposti dall'autorità competente.
