

Proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 95/21/CE 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 (controllo dello Stato di approdo) ⁽¹⁾

(2001/C 154 E/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2000) 850 def. — 2000/0065(COD)

(Presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE il 13 dicembre 2000)

⁽¹⁾ GU C 212 E del 25.7.2000, pag. 102.

PROPOSTA INIZIALE

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, 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 in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 95/21/CE istituisce nella Comunità europea un controllo delle navi ad opera dello Stato di approdo basato su procedure uniformi di ispezione e di fermo.
- (2) È necessario tener conto delle modifiche delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) già in vigore, nonché degli sviluppi intervenuti nell'ambito del Protocollo di intesa di Parigi.
- (3) Alcune navi presentano a causa della loro età, della loro bandiera e dei loro precedenti un rischio manifesto per la sicurezza in mare e per l'ambiente marino. È opportuno dunque rifiutare l'accesso di queste navi ai porti della Comunità, a meno di comprovare che possono essere operate senza pericoli nelle acque della Comunità. Devono essere stabiliti orientamenti per precisare le procedure applicabili al provvedimento di rifiuto di accesso ed alla revoca del rifiuto di accesso. L'elenco delle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità deve essere pubblicato e visualizzato dal sistema di informazione Sirenac.

PROPOSTA MODIFICATA

Invariato

- (3) Alcune navi presentano a causa del loro cattivo stato, della loro bandiera e dei loro precedenti un rischio manifesto per la sicurezza in mare e per l'ambiente marino. È opportuno dunque rifiutare l'accesso di queste navi ai porti della Comunità, a meno di comprovare che possono essere operate senza pericoli nelle acque della Comunità. Devono essere stabiliti orientamenti per precisare le procedure applicabili al provvedimento di rifiuto di accesso ed alla revoca del rifiuto di accesso. L'elenco delle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità deve essere pubblicato e visualizzato dal sistema di informazione Sirenac.

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

- (4) Le navi che presentano un fattore prioritario elevato costituiscono un rischio particolarmente grave di incidenti o di inquinamento che giustifica la necessità di prevederne l'ispezione a ciascuno scalo in un porto della Comunità.
- (5) Anche le categorie di navi elencate nell'allegato V presentano un rilevante rischio di incidenti o di inquinamento a partire da una certa età. L'ampia discrezionalità conferita all'autorità responsabile delle ispezioni di selezionare o meno tali navi per un'ispezione estesa non consente di ottenere un'applicazione uniforme delle pratiche che è necessaria in ambito comunitario. È di conseguenza indispensabile rendere obbligatoria l'ispezione di queste navi.
- (6) Il contenuto delle ispezioni estese oggetto degli orientamenti stabiliti all'allegato V, parte B può variare considerevolmente in funzione dei poteri discrezionali dell'autorità d'ispezione. È di conseguenza indispensabile rendere tali orientamenti obbligatori. Tuttavia è opportuno prevedere una deroga quando l'effettuazione di un'ispezione su tali navi, in particolare tenuto conto dello stato delle cisterne di carico della nave o dei vincoli operativi connessi alle operazioni di carico o di scarico, non è possibile o può comportare rischi eccessivi per la sicurezza della nave e del suo equipaggio, nonché per la sicurezza all'interno del porto.
- (7) Le carenze strutturali che riguardano una nave possono aggravare il rischio di incidente in mare. Quando si tratta di una nave che trasporta carichi di idrocarburi alla rinfusa, questi incidenti possono avere conseguenze catastrofiche per l'ambiente. È opportuno che l'autorità responsabile delle ispezioni proceda ad un esame visivo delle parti accessibili della nave per individuare eventualmente un'eccessiva corrosione ed adottare le misure di accompagnamento che si impongono, in particolare per quanto riguarda le società di classificazione responsabili della qualità delle navi sotto il profilo delle strutture.
- (8) Un'ispezione estesa basata sulla verifica obbligatoria di un certo numero di elementi della nave comporta tempi ed un'organizzazione notevoli. È opportuno agevolare la preparazione dell'ispezione aumentandone in tal modo l'efficacia. A questo fine il comandante o l'operatore di qualsiasi nave che intende approdare in un porto della Comunità devono notificare un certo numero di informazioni di carattere operativo.
- (9) Tenuto conto dei rischi di grave inquinamento suscitati dalle petroliere, nonché del fatto che la grande maggioranza delle carenze che comportano il fermo riguarda navi di età superiore ai 15 anni, occorre applicare il regime delle ispezioni estese alle petroliere a partire dall'età di 15 anni.

Invariato

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

(10) Il ruolo crescente del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo nella lotta contro le pratiche di livello inferiore alle norme comporta un aumento globale dei compiti degli ispettori. È quindi richiesto un impegno assolutamente particolare per evitare le ispezioni inutili e migliorare le informazioni degli ispettori sul contenuto delle ispezioni effettuate nei porti precedenti. A tal fine il rapporto di ispezione redatto dall'ispettore al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa deve comportare l'indicazione delle parti della nave che sono state oggetto dell'ispezione. L'ispettore del porto successivo al quale approda la nave potrà così tener conto di queste informazioni ed eventualmente decidere di non procedere all'ispezione di una parte della nave quando non è stata constatata alcuna carenza al momento della precedente ispezione.

(10a) Sono stati compiuti progressi tecnici sostanziali nel settore delle apparecchiature di dotazione a bordo grazie alle quali è possibile registrare dati relativi al viaggio (con i sistemi VDR o «scatole nere») che consentano accertamenti più agevoli successivamente agli incidenti. Considerata l'importanza di queste apparecchiature per la prevenzione di incidenti in mare, esse dovrebbero essere montate obbligatoriamente sulle navi che effettuano servizi nazionali e internazionali nelle acque comunitarie. Pertanto è opportuno considerare tra le carenze gravi che implicano il fermo della nave la mancata dotazione a bordo della nave del sistema VDR.

(11) L'amministrazione dello Stato di bandiera di una nave sottoposta ad ispezione o la società di classificazione interessata deve disporre delle informazioni sul risultato dell'ispezione al fine di garantire un seguito più efficace dell'evoluzione ed eventualmente del deterioramento delle condizioni della nave per adottare, quando si è ancora in tempo, i provvedimenti necessari di riparazione.

Invariato

(12) Un inquinamento accidentale da idrocarburi può provocare danni considerevoli all'ambiente ed all'economia della regione interessata. È dunque opportuno verificare che le petroliere che approdano nei porti dell'Unione europea beneficino di un'adeguata copertura di questi rischi. In occasione di ciascuna ispezione di una petroliera che trasporta oltre 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa, l'ispettore deve verificare la presenza a bordo di un'assicurazione od altra garanzia finanziaria che copra i danni da inquinamento, conformemente alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni provocati da inquinamento da idrocarburi del 1969, modificata dal Protocollo del 1992.

(13) La trasparenza delle informazioni relative alle navi sottoposte ad ispezione ed a fermo costituisce un elemento essenziale di qualsiasi politica intesa a dissuadere dall'impiego di navi che non soddisfano alle norme di sicurezza. Occorre pertanto completare l'elenco delle informazioni pubblicate con l'identità del noleggiatore della nave. Converrebbe altresì fornire al pubblico informazioni più complete e più chiare sulle ispezioni e sui fermi effettuati nei porti dell'Unione europea. Trattasi in particolare delle informazioni relative alle visite più approfondite effettuate a

PROPOSTA INIZIALE

bordo delle navi tanto ad opera delle autorità dello Stato di approdo che delle società di classificazione, nonché di un'illustrazione del seguito dato dalle autorità dello Stato di approdo o dalle società di classificazione interessate ad un fermo pronunciato in virtù della direttiva.

- (14) L'individuazione dei casi di non corretta applicazione della direttiva o eventualmente delle pratiche lassiste seguite in alcuni porti della Comunità è essenziale per evitare il rischio di livelli disparati di sicurezza e di distorsioni della concorrenza tra porti e regioni dell'Unione europea. A tal fine la Commissione deve disporre di informazioni più analitiche, relative in particolare ai movimenti delle navi nei porti per poter effettuare un esame approfondito delle condizioni di applicazione della direttiva. Informazioni di questo tipo devono essere fornite ogni anno alla Commissione per consentirle di intervenire più rapidamente quando sono constatate anomalie nell'applicazione della direttiva.
- (15) Occorre modificare le disposizioni della direttiva 95/21/CE relative alla procedura del comitato per tener conto della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (16) Le misure necessarie per l'applicazione della presente direttiva costituiscono delle misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 95/21/CE è così modificata:

- 1) Il titolo è così sostituito:

«Direttiva 95/21 CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 giugno 1995 relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo».

- 2) L'articolo 2 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è così modificato:

- i) è aggiunto il seguente trattino:

«— la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni provocati da inquinamento da idrocarburi del 1969, modificata dal Protocollo del 1992»

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

PROPOSTA MODIFICATA

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

ii) la data del 1° luglio 1999 è sostituita dalla data del 1° luglio 2000;

b) al paragrafo 2, la data del 1° luglio 1999 è sostituita dalla data del 1° luglio 2000.

2 bis) L'articolo 4 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 4

Gli Stati membri mantengono idonee amministrazioni marittime nazionali, in appresso definite "autorità competenti", dotate del personale necessario, in particolare di ispettori tecnicamente idonei, e incaricate di ispezionare le navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che le loro autorità competenti svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva.»

3) L'articolo 5 è così modificato:

Invariato

a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«1. L'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue ogni anno un numero complessivo di ispezioni delle navi di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 6 e all'articolo 7 pari ad almeno il 25 % del numero di singole navi approdate nei suoi porti nel corso del precedente anno.»

b) il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

«2. L'autorità competente vigila affinché qualsiasi nave non soggetta ad ispezione estesa il cui fattore prioritario visualizzato nel sistema di informazione Sirenac è superiore a 50 costituisca oggetto di un'ispezione conformemente all'articolo 6.

Per quanto riguarda la selezione delle altre navi da sottoporre ad ispezione, l'autorità competente determina l'ordine di priorità nel modo seguente:

- le navi di cui all'allegato I, parte 1 costituiscono oggetto di una priorità assoluta, indipendentemente dal valore del fattore prioritario;
- le navi di cui all'allegato I, parte 2 sono selezionate in ordine decrescente, secondo l'ordine di priorità risultante dal valore del rispettivo fattore prioritario.»

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

4) L'articolo 7 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 7

Ispezione estesa obbligatoria di alcune navi

1. Gli Stati membri vigilano affinché le navi classificate in una categoria dell'allegato V, parte A, siano assoggettate ad ispezione estesa nel primo porto visitato dopo un periodo di 12 mesi successivo all'ultima ispezione estesa effettuata nel porto di uno Stato membro. Tuttavia tra due ispezioni estese queste navi possono essere assoggettate all'ispezione prevista dall'articolo 6, paragrafi 1 e 2.

2. L'operatore o il comandante di una nave di cui al paragrafo precedente notifica almeno 2 giorni lavorativi prima dell'ora prevista di arrivo in un porto dello Stato membro, o dal porto di partenza se l'intervallo con l'ora prevista di arrivo è inferiore a 2 giorni lavorativi, tutte le informazioni che figurano nell'allegato V, parte B, all'autorità competente dello Stato membro interessato.

Qualsiasi nave che non ha trasmesso all'autorità competente interessata le informazioni sopra indicate sarà oggetto di un'ispezione conformemente all'articolo 6, al momento del suo approdo nel porto di destinazione.

3. L'allegato V, parte C contiene gli orientamenti obbligatori relativi a detta ispezione estesa.»

5) È inserito il seguente articolo 7 bis:

«Articolo 7 bis

Provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi soggette ad ispezione estesa

1. Gli Stati membri vigilano affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso a qualsiasi porto della Comunità, tranne nei casi previsti dall'articolo 11, paragrafo 6, le navi di più di 15 anni classificate in una delle categorie dell'allegato V, parte A, quando esse

— sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nel corso dei 24 mesi precedenti in un porto di uno Stato membro, e

1. Gli Stati membri vigilano affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso a qualsiasi porto della Comunità, tranne nei casi previsti dall'articolo 11, paragrafo 6, le navi classificate in una delle categorie dell'allegato XI, parte A, quando esse

— sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di una volta nel corso dei 36 mesi precedenti in un porto di uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi, e

— battono bandiera di uno Stato che figura nella sezione della lista nera "altissimo rischio", pubblicata nel rapporto annuale previsto dal Protocollo di Parigi, oppure

— sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nel corso dei 24 mesi precedenti in un porto di uno Stato firmatario del Protocollo di Parigi, e

PROPOSTA INIZIALE

- battono bandiera di uno Stato che figura nella tabella (media mobile su tre anni) dei fermi e ritardi superiori alla media, pubblicata nel rapporto annuale previsto dal Protocollo di Parigi .

Il provvedimento di rifiuto di accesso è applicabile dal momento in cui la nave è stata autorizzata a lasciare il porto dove è stata oggetto del terzo fermo.

2. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 1, gli Stati membri si conformano alle procedure che figurano nell'allegato V, parte D.

3. La Commissione pubblica ogni sei mesi le informazioni relative alle navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità in applicazione del presente articolo.»

6) L'articolo 8 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 8

Rapporto d'ispezione

1. Al termine di un'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige un rapporto d'ispezione che contiene quantomeno le informazioni figuranti nell'allegato X e riporta i risultati dell'ispezione, menzionando le parti o elementi della nave che sono stati oggetto di un'ispezione; nel caso di un'ispezione più dettagliata o estesa, esso indica i particolari delle eventuali decisioni prese dall'ispettore, nonché le azioni correttive che il comandante, il proprietario o l'operatore devono eseguire.

2. Una copia del rapporto d'ispezione è consegnata al comandante della nave, all'amministrazione dello Stato di bandiera, nonché all'organismo incaricato delle visite delle navi e del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati emessi in nome dello Stato di bandiera conformemente alle convenzioni internazionali. In caso di carenze che giustificano il fermo della nave, il documento consegnato al comandante ai sensi del paragrafo 1 comprende informazioni relative alla futura pubblicità del fermo conformemente alle disposizioni della presente direttiva.»

7) All'articolo 9, paragrafo 5, i termini «o le organizzazioni riconosciute, responsabili del rilascio dei certificati per la nave in questione, laddove necessario» sono sostituiti dai termini «o gli organismi riconosciuti, responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati emessi in nome dello Stato di bandiera conformemente alle convenzioni internazionali.»

PROPOSTA MODIFICATA

- battono bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal Protocollo di Parigi.

Il provvedimento di rifiuto di accesso è applicabile subito dopo che la nave è stata autorizzata a lasciare il porto dove è stata oggetto del secondo o del terzo fermo, secondo il caso.

2. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 1, gli Stati membri si conformano alle procedure che figurano nell'allegato XI, parte B.

Invariato

PROPOSTA INIZIALE

- 8) All'articolo 10, paragrafo 1, dopo i termini «contro una decisione di fermo» sono inseriti i termini «o di rifiuto di accesso».
- 9) All'articolo 14, il paragrafo 2 è così modificato:
- a) i termini «Sirenac E» sono sostituiti dal termine «Sirenac»,
- b) è aggiunto il seguente comma:
- «Per l'effettuazione delle ispezioni di cui agli articoli 6 e 7, gli ispettori consultano le basi di dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi accessibili attraverso il sistema di informazione EQUASIS, non appena sarà operativo.»
- 10) All'articolo 15, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente testo:
- «2. Le informazioni enumerate all'allegato VIII, parte I e II, nonché le informazioni sulle modifiche, sospensioni e revoca della classe di cui all'articolo 15, paragrafo 3 della direttiva 94/57/CE devono essere disponibili nel sistema di informazione Sirenac. Esse sono oggetto di pubblicità nel quadro del sistema di informazioni EQUASIS, non appena esso sarà operativo, al più presto possibile dopo l'ispezione o la revoca del fermo.»

PROPOSTA MODIFICATA

- 10 bis) All'articolo 16 è aggiunto il seguente nuovo paragrafo 4:

«4. In caso di fermo di una nave per carenze o mancanza di validi certificati come prescritto dall'articolo 9 e dall'allegato VI, tutti i costi relativi al fermo nel porto sono a carico del proprietario o esercente della nave.»

- 11) Gli articoli 17 e 18 sono sostituiti dal seguente testo:

Invariato

«Articolo 17

Dati da fornire nel quadro della vigilanza sull'attuazione

Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni elencate nell'allegato X con la frequenza specificata nel predetto allegato.»

«Articolo 18

Comitato di regolamentazione

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

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 8 della stessa.

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è di tre mesi.»

12) All'articolo 19, la lettera a) è sostituita dal testo seguente:

«a) adeguare gli obblighi di cui all'articolo 5, esclusa la percentuale del 25 % di cui al paragrafo 1 ed agli articoli 6, 7, 8, 15 e 17, nonché agli allegati contemplati dai predetti articoli sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione della presente direttiva e tenendo conto dell'evoluzione del Protocollo di intesa;»

13) L'allegato I, parte II è sostituito dal testo che figura nell'allegato I alla presente direttiva.

14) All'allegato II è aggiunto il seguente punto 35:

«35. Certificato internazionale di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla copertura dei danni da inquinamento (per le petroliere di cui alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per danni provocati da inquinamento da idrocarburi del 1969, modificata dal Protocollo del 1992).»

15) All'allegato III, punto 1, i termini «II-8 e II-11» sono sostituiti dai termini «e II-8».

16) L'allegato V è sostituito dal testo che figura nell'allegato II alla presente direttiva.

17) L'allegato VI è così modificato:

12 bis) All'articolo 20 è aggiunto il seguente nuovo paragrafo 4:

«4. La Commissione informa regolarmente il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi realizzati in merito all'applicazione della direttiva negli Stati membri.»

Invariato

a) Al punto 2 è aggiunto il seguente elemento:

«14. trasmettere un massimo di informazioni in caso di incidente».

a) Al punto 3.1, i termini «Mancanza dei certificati validi» sono sostituiti dai termini «Mancanza dei certificati e documenti validi».

b) Al punto 3.1, i termini «Mancanza dei certificati validi» sono sostituiti dai termini «Mancanza dei certificati e documenti validi».

b) Al punto 3.2, sono aggiunti i seguenti elementi:

c) Al punto 3.2, sono aggiunti i seguenti elementi:

«15. Mancata esecuzione del programma esteso di ispezioni in virtù della risoluzione A.744(18).

Invariato

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

c) Al punto 3.6, è aggiunto il seguente elemento:

«5. Fascicolo dei rapporti di visita mancante o non conforme alla regola 13 G (3) (b) della Convenzione Marpol.»

18) L'allegato VIII è sostituito dal testo che figura nell'allegato III della presente direttiva:

19) Sono aggiunti gli allegati IX, e X il cui testo figura nell'allegato IV della presente direttiva.

Articolo 2

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

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

16. Mancanza del registratore dei dati di viaggio (VDR)».

d) Al punto 3.6, è aggiunto il seguente elemento:

Invariato

19) Sono aggiunti gli allegati IX, X e XI il cui testo figura nell'allegato IV della presente direttiva.

Invariato

ALLEGATO I

L'allegato I, parte II, è sostituito dal testo seguente:

Invariato

«II. Fattore di priorità ordinaria

L'ispezione delle seguenti navi deve essere considerata prioritaria:

1. Navi che approdano per la prima volta nel porto di uno Stato membro o dopo un'assenza di dodici mesi o più. Nell'applicare tali criteri gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del MOU. In mancanza di informazioni adeguate in materia, gli Stati membri si basano sui dati disponibili nella base di dati Sirenac e ispezionano le navi che non risultano registrate in tale base dopo la sua costituzione il 1° gennaio 1993.
2. Navi non ispezionate da nessuno Stato membro nei sei mesi precedenti.

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

3. Navi i cui certificati obbligatori relativi alla costruzione e alle dotazioni rilasciati in conformità delle convenzioni, e i cui certificati di classificazione sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed 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.
4. Navi battenti bandiera di uno Stato che figura nella tabella (media mobile su tre anni) dei fermi e ritardi superiori alla media, pubblicata nella relazione annuale del MOU.
5. Navi alle quali è consentito lasciare il porto di uno Stato membro a determinate condizioni:
 - a) per ogni carenza da correggere prima della partenza;
 - b) per ogni carenza da correggere nel porto successivo;
 - c) per le carenze da correggere entro 14 giorni;
 - d) per le carenze per le quali sono state specificate altre condizioni.

È tenuto conto del fatto che siano state adottate misure appropriate e siano state corrette tutte le carenze.
6. Navi in cui sono state riscontrate carenze durante una precedente ispezione, a seconda del numero di carenze riscontrate.
7. Navi che sono state fermate in un porto precedente.
8. Navi battenti bandiera di uno Stato che non ha ratificato tutte le pertinenti convenzioni internazionali elencate all'articolo 2 della presente direttiva.
9. Navi battenti bandiera di uno Stato il cui tasso di carenze è superiore alla media.
10. Navi battenti bandiera di uno Stato nel quale le carenze relative alla classificazione sono superiori alla media.
11. Navi che hanno più di 13 anni.

Nel determinare l'ordine di priorità per l'ispezione delle navi sopra elencate l'autorità competente tiene conto dell'ordine risultante dal fattore di priorità ordinaria che figura nel sistema informativo Sirenac, in conformità dell'allegato I, sezione 1, del MOU di Parigi. Un fattore di priorità più elevato indica una priorità più elevata. Il fattore di priorità è la somma dei valori del fattore di priorità applicabili come definito nel quadro del MOU. I punti 5, 6 e 7 si applicano soltanto per le ispezioni eseguite negli ultimi 12 mesi. Il fattore di priorità ordinaria non deve essere inferiore alla somma dei valori constatati per i punti 3, 4, 8, 9, 10 e 11.

Qualora dopo tre mesi dall'introduzione nel quadro del MOU di nuovi valori relativi ai fattori di priorità la Commissione ritenga tali valori inadeguati, essa può stabilire, conformemente alla procedura prevista dall'articolo 19 della direttiva 95/21/CE che i suddetti valori non si applicano ai fini della presente direttiva.»

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

ALLEGATO II

L'allegato V è sostituito dal seguente allegato:

Invariato

«ALLEGATO V

**A. CATEGORIE DI NAVI SOTTOPOSTE AD ISPEZIONE ESTESA
(in virtù dell'articolo 7, paragrafo 1)**

1. Navi cisterna per gas e prodotti chimici di età superiore ai 10 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
2. Portarinfuse di età superiore a 12 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
3. Petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
4. Navi passeggeri di età superiore ai 15 anni, diverse dalle navi passeggeri di cui all'articolo 2, lettere (a) e (b) della direttiva 1999/35/CE.

B. INFORMAZIONI DA NOTIFICARE ALL'AUTORITÀ COMPETENTE (in virtù dell'articolo 7, paragrafo 2)

- A. nome
- B. bandiera
- C. eventualmente numero IMO di identificazione della nave
- D. portata lorda
- E. data di costruzione della nave
- F. per le navi cisterna:
 - a) configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT (cisterna di zavorra segregata), doppio scafo,
 - b) condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, rese inerti
 - c) volume e natura del carico
- G. ora probabile di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, come richiesto dall'autorità competente
- H. durata prevista dell'approdo
- I. operazioni previste nel porto di destinazione (carico, scarico, altro)
- J. data e luogo dell'ultima ispezione effettuata a titolo del controllo da parte dello Stato di approdo

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

C. PROCEDURE RELATIVE ALL'ISPEZIONE ESTESA DI ALCUNE CATEGORIE DI NAVI (in virtù dell'articolo 7, paragrafo 3)

Salva restando la sua fattibilità materiale o eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, l'ispezione estesa deve riguardare quantomeno gli elementi sotto riportati. Gli ispettori devono essere consapevoli del fatto che i controlli effettuati a bordo contemporaneamente all'esecuzione di talune operazioni quali movimentazione del carico, sulle quali hanno incidenza diretta, possono pregiudicare la sicurezza delle operazioni medesime.

1. TUTTE LE NAVI (tutte le categorie della parte A)

- Guasto generale della fornitura di energia elettrica ed entrata in funzione del generatore di emergenza
- Ispezione dell'illuminazione di emergenza
- Funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due manichette collegate alla linea antincendio principale
- Funzionamento delle pompe di sentina
- Chiusura delle porte a tenuta stagna
- Calo in mare di un'imbarcazione di salvataggio
- Prova del telecomando di arresto di emergenza delle caldaie, della ventilazione e delle pompe carburante
- Prove dell'apparecchio di governo, compreso quello ausiliario
- Ispezione dell'alimentazione elettrica di emergenza per gli impianti radio
- Ispezione e, per quanto possibile, verifica del separatore della sala macchine.

2. NAVI CISTERNA PER GAS E PRODOTTI CHIMICI

Oltre agli elementi elencati al punto 1, sono considerati rientrare nell'ispezione estesa delle navi cisterna per gas e prodotti chimici i seguenti elementi:

- Dispositivi di controllo e di sicurezza delle cisterne di carico per quanto riguarda la temperatura, la pressione ed il livello
- Dispositivi dell'analisi dell'ossigeno ed esplosimetri, compresa la loro taratura. Disponibilità di attrezzatura per l'individuazione di prodotti chimici (mantici) con un numero adeguato di appositi tubi per l'individuazione di gas specifici al carico trasportato
- Attrezzature di evacuazione di emergenza per le cabine che offrono un'adeguata protezione dell'apparato respiratorio e degli occhi per ciascuna persona a bordo (se richieste per i prodotti elencati, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti)

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

- Verifica che il prodotto trasportato sia elencato, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti
- Dispositivi fissi antincendio sul ponte, funzionanti a schiuma o con prodotto chimico secco o con altra sostanza secondo il prodotto trasportato

3. PORTARINFUSE

Oltre agli elementi enumerati al punto 1, sono considerati rientrare nell'ispezione estesa delle portarinfuse gli elementi seguenti:

- Eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte
- Eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti
- Eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali
- Accesso ai vani carico
- Valutazione della sicurezza della struttura sulla base dei rapporti di visita della struttura, dei rapporti di valutazione delle condizioni della nave, dei rapporti sulle misurazioni dello spessore e del documento descrittivo di cui alla risoluzione A.744(18) dell'IMO.

4. PETROLIERE

Oltre agli elementi enumerati al punto 1, sono considerati rientrare nell'ispezione estesa delle petroliere gli elementi seguenti:

- Sistema fisso di inondazione di schiumogeno installato sul ponte
- Sistema antincendio
- Ispezione degli estintori installati nella sala macchine, nella sala pompe e negli alloggi
- Controllo della pressione del gas inerte e suo contenuto di ossigeno
- Esame dell'aspetto e dell'eventuale corrosione di almeno una delle cisterne di zavorra.
- Valutazione della sicurezza della struttura sulla base dei rapporti di visita della struttura, dei rapporti di valutazione delle condizioni della nave, dei rapporti sulle misurazioni dello spessore e del documento descrittivo di cui alla risoluzione A.744(18) dell'IMO.

5. NAVI PASSEGGERI NON CONTEMPLATE DALLA DIRETTIVA 1999/35/CE

Oltre agli elementi enumerati alla parte C, punto 1, possono anche essere considerati rientrare nell'ispezione estesa delle navi passeggeri gli elementi seguenti:

- Prova del sistema di rilevamento di incendio e di allarme
- Controllo della chiusura delle porte tagliafuoco
- Prova del sistema di diffusione sonora generale

PROPOSTA INIZIALE

- Esercitazione antincendio con almeno una prova di tutte le attrezzature antincendio e partecipazione di una parte del personale di cucina
- Conoscenza del piano per il controllo delle navi passeggeri in caso di avaria da parte dei principali membri dell'equipaggio.

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

PROPOSTA MODIFICATA

D. ORIENTAMENTI OBBLIGATORI RELATIVI AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI DELLA COMUNITÀ (in virtù dell'articolo 7 bis, paragrafo 2)

Soppresso

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 7 bis, l'autorità competente del porto nel quale è pronunciato il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante e il proprietario o l'operatore della nave del provvedimento di rifiuto di accesso pronunciato nei confronti della nave. L'autorità competente ne informa anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, la Commissione europea, il Centre administratif des Affaires Maritimes e la Segreteria del Protocollo di Parigi. Il provvedimento di rifiuto di accesso scatta non appena la nave è stata autorizzata a lasciare il porto previa correzione delle carenze che hanno causato il fermo
2. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato se il proprietario o l'operatore della nave è in grado di dimostrare con piena soddisfazione dell'autorità competente del porto di destinazione che la nave può essere operata senza pericoli per la sicurezza dei passeggeri o dell'equipaggio, o senza rischio per le altre navi, o senza costituire una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.
3. A tal fine, il proprietario o l'operatore rivolge domanda formale di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso allo Stato membro del porto di destinazione nella Comunità. La domanda è corredata di un attestato dell'amministrazione dello Stato di bandiera o della società di classificazione che agisce a suo nome, che dichiara la nave pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali e soddisfa le condizioni indicate al punto 2. La domanda di revoca del rifiuto di accesso va altresì corredata eventualmente di un attestato della società di classificazione, presso la quale la nave è classificata, che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione.
4. Qualora sia presentata conformemente al punto 3 domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso, lo Stato membro del porto di destinazione, sulla base degli elementi forniti dal proprietario o dall'operatore della nave, autorizza la nave a raggiungere il porto di destinazione indicato, unicamente al fine di verificare che la nave soddisfa le condizioni di cui al punto 2. Non appena arrivata nel porto di destinazione, la nave è soggetta ad un'ispezione estesa a spese del proprietario o dell'ope-

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

ratore. L'ispezione estesa deve riguardare quantomeno gli elementi pertinenti contenuti nell'allegato V, parte c, nonché gli elementi che sono stati oggetto di un controllo nel corso dell'ultimo fermo in un porto di uno Stato membro. L'ispezione estesa di cui al comma precedente è effettuata da ispettori dello Stato membro del porto di destinazione, assistiti da ispettori di un organismo riconosciuto ai termini della direttiva 94/57/CE, che non detengano interessi commerciali alla nave oggetto di visita.

5. Se i risultati dell'ispezione estesa danno soddisfazione allo Stato membro conformemente al paragrafo 2, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato. Il proprietario o l'operatore della nave ne sono informati per iscritto. L'autorità competente informa della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, la Commissione europea, il Centre administratif des Affaires Maritimes e la Segreteria del Protocollo di Parigi con comunicazione scritta.
6. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti della Comunità sono rese disponibili nel sistema sirenac ed oggetto di pubblicità conformemente alle disposizioni dell'articolo 15 e dell'allegato VIII.»

ALLEGATO III

L'allegato VIII è sostituito dal testo seguente:

Invariato

«ALLEGATO VIII

PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI CONNESSE AI FERMI ED ALLE ISPEZIONI IN PORTI DEGLI STATI MEMBRI (conformemente all'articolo 15)

I. Le informazioni pubblicate conformemente all'articolo 15, paragrafo 1 comprendono i seguenti dati:

- nome della nave
- numero IMO
- tipo di nave
- stazza lorda
- anno di costruzione
- nome ed indirizzo dell'armatore o dell'operatore della nave
- per le navi che trasportano carichi liquidi o solidi alla rinfusa, il nome e l'indirizzo del noleggiatore ed il tipo di noleggio (a viaggio o a tempo)

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

- Stato di bandiera
- la società di classificazione o le società di classificazione, ove pertinente, che hanno rilasciato a detta nave eventuali certificati di classificazione
- la società di classificazione o le società di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati
- il porto e la data dell'ultima ispezione estesa ed eventualmente l'indicazione che è stato pronunciato un fermo
- il porto e la data dell'ultima visita speciale e l'indicazione dell'organismo che ha effettuato tale visita
- il numero dei fermi nel corso dei precedenti 24 mesi
- paese e porto di fermo
- data in cui è stato tolto il fermo
- durata del fermo, in giorni
- numero di carenze rilevate e ragioni del fermo, in termini chiari ed espliciti
- descrizione delle misure di controllo del fermo adottate dall'autorità competente ed eventualmente dalla società di classificazione
- se la nave è oggetto di un rifiuto di accesso ad un porto della Comunità, ragioni di tale rifiuto in termini chiari ed espliciti
- indicazione delle eventuali responsabilità della società di classificazione o di altro organismo privato che ha proceduto alla visita relativamente alle carenze che da sole o in combinazione hanno provocato il fermo
- descrizione delle misure adottate nel caso in cui la nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato o nel caso in cui alla nave sia stato rifiutato l'accesso a un porto della Comunità.

II. Le informazioni relative alle navi oggetto di ispezione, rese pubbliche conformemente all'articolo 15, paragrafo 2 includono i seguenti dati:

- nome della nave
- numero IMO
- tipo di nave
- stazza lorda

PROPOSTA INIZIALE

- anno di costruzione
- nome ed indirizzo dell'armatore o dell'operatore della nave
- per le navi che trasportano carichi liquidi o solidi alla rinfusa, nome ed indirizzo del noleggiatore e tipo di noleggio (a viaggio o a tempo)
- Stato di bandiera
- la società di classificazione o le società di classificazione, ove pertinente, che hanno rilasciato eventualmente a detta nave certificati di classificazione
- la società di classificazione o le società di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati
- paese, porto e data di ispezione
- numero di carenze, per categoria di carenze.»

PROPOSTA MODIFICATA

ALLEGATO IV

Sono aggiunti i seguenti allegati IX, e X:

«ALLEGATO IX

RAPPORTO D'ISPEZIONE REDATTO IN APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 8

Il rapporto d'ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi:

Sono aggiunti i seguenti allegati IX, X e XI:

Invariato

I. Informazioni generali

1. Autorità competente che ha redatto il rapporto
2. Data e luogo dell'ispezione
3. Nome della nave ispezionata
4. Bandiera
5. Tipo di nave
6. Numero IMO
7. Indicativo radio
8. Stazza lorda
9. Portata lorda (eventuale)
10. Anno di costruzione
11. La società di classificazione o le società di classificazione, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a tale nave certificati di classificazione

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

12. La società di classificazione o le società di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a tale nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera
13. Nome ed indirizzo del proprietario o dell'operatore della nave
14. Nome ed indirizzo del noleggiatore e tipo di noleggio (a viaggio o a tempo) per le navi che trasportano carichi liquidi o solidi alla rinfusa
15. Data finale di stesura del rapporto d'ispezione

II. Informazioni relative all'ispezione

1. Certificati rilasciati in applicazione delle convenzioni internazionali pertinenti, autorità od organismo che ha rilasciato il o i certificati pertinenti con indicazione delle date di rilascio e di scadenza
2. Parti o elementi della nave che sono stati oggetto di ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa)
3. Indicazione del tipo d'ispezione (ispezione, ispezione dettagliata, ispezione estesa)
4. Natura delle carenze
5. Misure adottate

III. Informazioni supplementari in caso di fermo

1. Data della decisione di fermo
2. Data della revoca del fermo
3. Natura delle carenze che hanno motivato la decisione di fermo
4. Informazioni sull'ultima visita intermedia o annuale
5. Indicazione dell'eventuale responsabilità della società di classificazione o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita per le carenze che da sole o in combinazione hanno comportato il fermo
6. Misure adottate.

ALLEGATO X**DATI DA FORNIRE NEL QUADRO DELLA VIGILANZA DELL'ATTUAZIONE**

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni in applicazione dell'articolo 17, utilizzando i facsimile di tabella sotto presentati.

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

ALLEGATO XI

A. CATEGORIE DI NAVI OGGETTO DI UN RIFIUTO DI ACCESSO A PORTI COMUNITARI (in virtù dell'articolo 7 bis, paragrafo 1)

1. Navi cisterna per gas e prodotti chimici
2. Portarinfuse
3. Petroliere
4. Navi passeggeri

B. PROCEDURE RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO A PORTI DELLA COMUNITÀ (in virtù dell'articolo 7 bis, paragrafo 2)

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 7 bis, l'autorità competente del porto nel quale è pronunciato il secondo o il terzo fermo della nave, secondo il caso, informa per iscritto il comandante e il proprietario o l'operatore della nave del provvedimento di rifiuto di accesso pronunciato nei confronti della nave.

L'autorità competente ne informa anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, la Commissione europea, il Centre administratif des Affaires Maritimes e la Segreteria del Protocollo di Parigi.

Il provvedimento di rifiuto di accesso scatta non appena la nave è stata autorizzata a lasciare il porto previa correzione delle carenze che hanno causato il fermo.

2. Per ottenere la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'operatore della nave deve presentare domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che ha emesso l'ordine di rifiuto di accesso. La domanda è corredata di un attestato dell'amministrazione dello Stato di bandiera comprovante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali. La domanda di revoca del rifiuto di accesso va altresì corredata se del caso di un attestato della società di classificazione, presso la quale la nave è classificata, comprovante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione.
3. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato solo previa ispezione della nave in un porto di gradimento degli ispettori dell'autorità competente dello Stato membro che ha assunto il provvedimento di rifiuto di accesso e se viene fornita la prova a soddisfazione dello Stato membro in questione che la nave è pienamente conforme ai requisiti applicabili delle convenzioni internazionali.

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

Se il porto di gradimento è situato nella Comunità, l'autorità competente dello Stato membro del porto di destinazione, con il beneplacito dell'autorità competente dello Stato membro che ha assunto il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave a raggiungere il porto di destinazione in questione unicamente al fine di verificare che la nave soddisfa alle condizioni di cui al punto 2.

La reinspezione consisterà in un'ispezione estesa che deve riguardare quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato V, parte C.

Tutti i costi di tale ispezione estesa sono a carico del proprietario o dell'operatore.

4. Se i risultati dell'ispezione estesa danno soddisfazione allo Stato membro conformemente al punto 2, il provvedimento di rifiuto di accesso deve essere revocato. Il proprietario o l'operatore della nave ne sono informati per iscritto.

L'autorità competente informa della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, la Commissione europea, il Centre administratif des Affaires Maritimes e la Segreteria del Protocollo di Parigi con comunicazione scritta.

5. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti della Comunità sono rese disponibili nel sistema Sirenac ed oggetto di pubblicità conformemente alle disposizioni dell'articolo 15 e dell'allegato VIII.»
-