

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 15/2002**definita dal Consiglio il 19 dicembre 2001****in vista dell'adozione della direttiva 2002/. ./CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del . . . ,
relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio**

(2002/C 58 E/03)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

riguardare le navi in transito lungo le coste degli Stati membri.

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

(3) La risoluzione del Consiglio dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari ⁽⁶⁾ riconosce che tra i principali obiettivi dell'azione comunitaria rientra l'adozione di un sistema di informazione più completo.vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

(4) L'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione dovrebbe contribuire a prevenire gli incidenti e gli inquinamenti in mare, nonché a ridurre al minimo le loro conseguenze sull'ambiente marino e costiero, sull'economia e sulla salute delle popolazioni locali. L'efficacia del traffico marittimo e, in particolare, l'efficiente gestione dello scalo delle navi nei porti, dipende dall'osservanza dell'obbligo per le navi di preavvertire con sufficiente anticipo il loro arrivo nei porti.

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,

(5) Lungo le coste europee sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di notifica delle navi in conformità con le pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). È opportuno provvedere affinché le navi osservino gli obblighi di notifica prescritti da tali sistemi.

considerando quanto segue:

(1) Nella comunicazione del 24 febbraio 1993 per una politica comune della sicurezza marittima la Commissione ricorda, tra gli obiettivi da conseguire a livello comunitario, l'introduzione di un sistema di informazione obbligatorio grazie al quale gli Stati membri possano rapidamente accedere a tutte le informazioni importanti relative ai movimenti delle navi che trasportano prodotti pericolosi ed inquinanti, nonché sulla natura esatta di tali carichi.

(6) Sono stati istituiti servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS) e sistemi di organizzazione del traffico che svolgono un'importante funzione ai fini della prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento in talune zone marittime pericolose per la navigazione o nelle quali il traffico è particolarmente intenso. È necessario che le navi utilizzino i servizi di assistenza al traffico e osservino le norme applicabili ai sistemi di organizzazione del traffico approvati dall'IMO.

(2) La 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 ⁽⁵⁾, ha istituito un sistema per l'informazione delle autorità competenti sulle navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti, nonché sugli incidenti in mare. Tale direttiva prevede che la Commissione presenti nuove proposte per l'introduzione di un più completo sistema di notificazione nella Comunità e che tali proposte possano

(7) Nel settore degli equipaggiamenti di bordo sono stati realizzati progressi tecnologici fondamentali che consentono oggi l'identificazione automatica delle navi (sistemi AIS) e quindi un loro migliore monitoraggio, nonché la registrazione dei dati di viaggio (sistemi VDR o «scatole nere») che facilitano le indagini dopo gli incidenti. In considerazione della loro importanza ai fini della definizione di una politica di prevenzione degli incidenti in mare è opportuno rendere obbligatoria la presenza di queste apparecchiature a bordo delle navi che effettuano viaggi nazionali ed internazionali con scalo nei porti della Comunità. I dati forniti da un sistema VDR possono essere utilizzati sia dopo un incidente per indagare sulle sue cause sia a titolo preventivo per trarre insegnamenti da questo tipo di situazioni. Gli Stati membri dovrebbero promuovere l'impiego di tali dati per entrambi i fini.

⁽¹⁾ GU C 120 E del 24.4.2001, pag. 67.⁽²⁾ GU C 221 del 7.8.2001, pag. 45.⁽³⁾ GU C 357 del 14.12.2001, pag. 1.⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 giugno 2001 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 19 dicembre 2001 e decisione del Parlamento europeo del . . . (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).⁽⁵⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/74/CE della Commissione (GU L 276 del 13.10.1998, pag. 7).⁽⁶⁾ GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

- (8) Gli Stati membri dovrebbero accertarsi che le stazioni costiere delle autorità competenti dispongano di personale sufficiente e debitamente qualificato, oltre alle attrezzature tecniche appropriate.
- (9) La conoscenza esatta delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo delle navi e di altre informazioni pertinenti dal punto di vista della sicurezza, come quelle relative a incidenti avvenuti in mare, è un fattore essenziale per poter preparare ed effettuare con la dovuta efficacia le operazioni di intervento in caso di inquinamento o di rischio di inquinamento in mare. Le navi dirette o provenienti dai porti degli Stati membri devono notificare queste informazioni alle autorità competenti o alle autorità portuali di tali Stati membri.
- (10) Per semplificare e accelerare la trasmissione e l'utilizzazione di informazioni sul carico, che possono talora essere voluminose, è opportuno che tali informazioni vengano trasmesse, qualora ciò sia possibile, per via elettronica all'autorità competente o all'autorità portuale interessata. Per gli stessi motivi, gli scambi di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri dovranno aver luogo per via elettronica.
- (11) Se gli Stati membri si sono accertati che le compagnie interessate hanno istituito procedure interne atte a garantire che le informazioni prescritte dalla direttiva vengano inviate all'autorità competente senza alcun indugio, deve essere possibile esentare i servizi di linea fra due o più Stati, di cui almeno uno sia uno Stato membro, dall'obbligo di notificazione per ciascun viaggio.
- (12) Talune navi presentano, in ragione del loro comportamento o delle loro condizioni, rischi potenziali per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente. È opportuno che gli Stati membri riservino una particolare attenzione al monitoraggio di tali navi, che adottino i provvedimenti appropriati per evitare l'aggravamento dei rischi che tali navi pongono e che trasmettano agli altri Stati membri interessati le informazioni pertinenti di cui dispongono in merito a tali navi. Tali provvedimenti appropriati potrebbero essere misure previste nell'ambito delle attività di controllo dello Stato di approdo.
- (13) Gli Stati membri devono premunirsi contro i rischi per la sicurezza marittima, la sicurezza degli individui e dell'ambiente marino e costiero creati da incidenti o talune altre situazioni in mare o dalla presenza di perdite di inquinanti o di colli alla deriva. A tal fine i comandanti delle navi che si trovano nella zona di ricerca e di soccorso/zona economica esclusiva o zona equivalente degli Stati membri dovrebbero riferire alle autorità costiere i fatti eventualmente rilevati, fornendo ogni opportuna informazione. In base alla loro situazione specifica, gli Stati membri dovrebbero disporre di un margine di manovra nel determinare a quale delle suddette zone geografiche debba applicarsi l'obbligo di notifica.
- (14) In caso di incidente in mare, la piena e totale cooperazione delle parti implicate nel trasporto contribuisce in modo significativo all'efficacia degli interventi delle autorità competenti.
- (15) Quando sulla base di previsioni meteorologiche e sullo stato del mare diffuse da un servizio d'informazione meteorologica qualificato ritiene che le condizioni meteorologiche e del mare siano eccezionalmente sfavorevoli e creino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, lo Stato membro può adottare ogni misura appropriata, compreso eventualmente il divieto di uscire dal porto fino al ritorno alla normalità. In caso di rischio per la sicurezza o di rischio di inquinamento, esso può raccomandare alle navi di non uscire dal porto. Il comandante, qualora decida di uscire dal porto, lo fa in ogni caso sotto la propria responsabilità.
- (16) La mancata disponibilità di luoghi di rifugio può avere gravi conseguenze in caso di incidente in mare. Gli Stati membri dovrebbero quindi elaborare piani per consentire, se la situazione lo richiede, di accogliere nelle migliori condizioni possibili le navi in difficoltà.
- (17) È necessario creare un quadro di cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione onde migliorare la realizzazione del sistema di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo, dando vita a canali di comunicazione adeguati tra le autorità competenti e i porti degli Stati membri. Inoltre, la copertura del sistema di identificazione e monitoraggio delle navi deve essere completata nelle zone marittime della Comunità nelle quali esso è ancora insufficiente. In aggiunta, nelle regioni marittime della Comunità dovranno essere creati centri di gestione delle informazioni con il compito di agevolare lo scambio o la comunicazione dei dati utili in relazione al monitoraggio del traffico e all'attuazione della presente direttiva. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero altresì cercare di cooperare con i paesi terzi per realizzare tali obiettivi.
- (18) L'applicazione della presente direttiva sarà tanto più efficace quanto più rigoroso sarà il controllo che gli Stati membri eserciteranno sulla sua osservanza. A tal fine gli Stati membri devono effettuare regolarmente ispezioni adeguate o adottare qualsiasi altra disposizione necessaria per assicurarsi che le comunicazioni istituite in applicazione della direttiva funzionino in maniera soddisfacente. È opportuno che venga istituito un regime di sanzioni onde garantire che le parti interessate rispettino gli obblighi in materia di notifica e di presenza a bordo delle apparecchiature previste dalla direttiva.
- (19) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (1).

(1) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

(20) Talune disposizioni della presente direttiva possono essere modificate secondo tale procedura allo scopo di tener conto dell'evoluzione degli strumenti comunitari e di diritto internazionale e dell'esperienza maturata nell'applicazione della direttiva stessa, purché tali modifiche non abbiano l'effetto di ampliare l'ambito d'applicazione della direttiva. Adeguate relazioni degli Stati membri sull'attuazione della direttiva costituiscono uno strumento utile affinché la Commissione possa valutare l'esperienza maturata al riguardo.

(21) La presente direttiva rafforza, estende e modifica in modo significativo le disposizioni della direttiva 93/75/CEE. Di conseguenza, è opportuno abrogare la direttiva 93/75/CEE.

(22) Dato che gli obiettivi dell'azione proposta, vale a dire una migliore sicurezza ed efficienza del traffico marittimo, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Secondo il principio di proporzionalità di cui al suddetto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di detti obiettivi,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Scopo

Scopo della presente direttiva è istituire nella Comunità un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso d'incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e di soccorso, e di un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato dalle navi.

Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che i comandanti, gli esercenti o gli agenti delle navi, nonché gli spedizionieri/caricatori o proprietari delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo di dette navi, rispettino gli obblighi sanciti dalla presente direttiva.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, salvo diversamente specificato.
2. La presente direttiva non si applica:
 - a) alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie e alle altre navi appartenenti ad uno Stato membro o da questo eser-

cite e utilizzate per un servizio pubblico non commerciale;

- b) alle navi da pesca, alle navi tradizionali e alle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri;
- c) ai bunker fino a 5 000 tonnellate, alle scorte e alle attrezzature di bordo delle navi.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «strumenti internazionali pertinenti»: i seguenti strumenti:
 - «MARPOL»: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978,
 - «SOLAS»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e i relativi protocolli ed emendamenti,
 - la convenzione internazionale del 1969 per la stazza delle navi,
 - la convenzione internazionale del 1969 sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare l'inquinamento da idrocarburi, e il relativo protocollo del 1973 sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi,
 - «SAR»: la convenzione internazionale del 1979 sulla ricerca ed il salvataggio marittimo,
 - «codice ISM»: il codice internazionale per la gestione della sicurezza,
 - «codice IMDG»: il codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose,
 - «codice IBC»: il codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi,
 - «codice IGC»: il codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti,
 - «codice BC»: il codice dell'IMO delle norme pratiche per la sicurezza del trasporto alla rinfusa di carichi solidi,
 - «codice INF»: il codice dell'IMO relativo alle norme di sicurezza per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di scorie altamente radioattive in fusti a bordo di navi,
 - «risoluzione IMO A 851 (20)»: la risoluzione 851 (20) dell'Organizzazione marittima internazionale, avente per titolo «Principi generali dei sistemi di rapportazione navale e prescrizioni per la rapportazione navale, comprese le linee guida per la rapportazione dei sinistri in cui sono coinvolte merci pericolose, sostanze nocive e/o sostanze inquinanti per l'ambiente marino»;

- b) «esercente»: l'armatore, il proprietario o il gestore della nave;
- c) «agente»: la persona incaricata o autorizzata a rilasciare le informazioni in nome dell'esercente della nave;
- d) «spedizioniere/caricatore»: la persona che ha stipulato con un vettore un contratto per il trasporto di merci via mare o la persona nel cui nome e per conto della quale è stipulato il contratto;
- e) «compagnia»: la compagnia ai sensi della regola 1, paragrafo 2, del capitolo IX della SOLAS;
- f) «nave»: qualsiasi nave o unità marittima;
- g) «merci pericolose»:
 — le merci classificate nel codice IMDG,
 — le sostanze liquide pericolose di cui al capitolo 17 del codice IBC,
 — i gas liquefatti di cui al capitolo 19 del codice IGC,
 — le sostanze solide di cui all'appendice B del codice BC.
- Sono parimenti comprese le merci per il cui trasporto sono state prescritte condizioni preliminari conformemente al paragrafo 1.1.3 del codice IBC o al paragrafo 1.1.6 del codice IGC;
- h) «merci inquinanti»:
 — gli idrocarburi, secondo la definizione della MARPOL, allegato I,
 — le sostanze liquide nocive, secondo la definizione della MARPOL, allegato II,
 — le sostanze dannose, secondo la definizione della MARPOL, allegato III;
- i) «unità di carico»: un veicolo stradale adibito al trasporto di merci, un veicolo ferroviario adibito al trasporto di merci, un contenitore, un veicolo cisterna stradale, un veicolo cisterna ferroviario o una cisterna mobile;
- j) «indirizzo»: il nome e i canali di comunicazione che consentono di stabilire, in caso di necessità, un contatto con l'esercente, l'agente, l'autorità portuale, l'autorità competente o qualsiasi altra persona o organismo abilitato in possesso di informazioni dettagliate riguardanti il carico della nave;
- k) «autorità competenti»: le autorità e gli organismi designati dagli Stati membri a ricevere e a diffondere le informazioni comunicate a norma della presente direttiva;
- l) «autorità portuale»: l'autorità o l'organismo competente designato dagli Stati membri, per ciascun porto, a ricevere e a diffondere le informazioni comunicate a norma della presente direttiva;
- m) «luogo di rifugio»: il porto, la parte di un porto o qualsiasi altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o qualsiasi altra area riparata individuati da uno Stato membro per accogliere una nave in pericolo;
- n) «stazione costiera»: il servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS), l'impianto a terra incaricato di gestire un sistema di reportazione obbligatorio approvato dall'IMO o l'organismo incaricato di coordinare le operazioni di ricerca e di salvataggio o di lotta contro l'inquinamento dell'ambiente marino, designati dagli Stati membri in applicazione della presente direttiva;
- o) «servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS)»: il servizio finalizzato a migliorare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo e a tutelare l'ambiente, in grado di interagire con il traffico e di rispondere alle condizioni di traffico che si verificano nell'area coperta dal VTS;
- p) «sistema di rotte navali»: qualsiasi sistema che organizza uno o più corsie di traffico o prevede misure di organizzazione del traffico al fine di ridurre il rischio di sinistri; esso comprende schemi di separazione del traffico, corsie di traffico a doppio senso, rotte raccomandate, zone da evitare, zone di traffico costiero, rotatorie, zone di prudenza e corsie di traffico in acque profonde;
- q) «nave tradizionale»: qualsiasi tipo di nave storica e relative ricostruzioni, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e l'arte marinaresca tradizionali e nel contempo identificabili come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;
- r) «sinistro»: il sinistro quale definito nel codice dell'IMO in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

TITOLO I

RAPPORTAZIONE E MONITORAGGIO NAVALI

Articolo 4

Notifica preventiva dell'ingresso nei porti degli Stati membri

1. L'esercente, l'agente o il comandante della nave diretta verso un porto di uno Stato membro notifica all'autorità portuale le informazioni di cui all'allegato I, parte 1:

- a) con almeno ventiquattr'ore d'anticipo; oppure
- b) al più tardi al momento in cui la nave esce dal porto precedente, se la durata del viaggio è inferiore a ventiquattr'ore; oppure
- c) se il porto di scalo non è noto o se è cambiato durante il viaggio, non appena quest'informazione è disponibile.

2. Le navi che, in provenienza da un porto extracomunitario, sono dirette a un porto di uno Stato membro e che trasportano merci pericolose o inquinanti sono soggette all'obbligo di notifica di cui all'articolo 13.

Articolo 5

Monitoraggio delle navi che entrano nelle aree coperte da sistemi obbligatori di reportazione navale

1. Lo Stato membro interessato provvede al monitoraggio e adotta tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutte le navi che entrano nell'area coperta da un sistema obbligatorio di reportazione navale, adottato dall'IMO in base alla convenzione SOLAS, capitolo V, regola 11 e utilizzato da uno o più Stati, fra cui almeno uno Stato membro, conformemente alle linee guida e ai criteri emanati dall'IMO, diffondano le informazioni necessarie in osservanza di detto sistema, ferme restando le informazioni supplementari prescritte dallo Stato membro in conformità con la risoluzione IMO A.851(20).

2. Lo Stato membro che sottopone per adozione all'IMO un nuovo sistema obbligatorio di reportazione navale o una proposta di modifica di un sistema di reportazione esistente indica nella proposta almeno le informazioni enumerate nell'allegato I, parte 4.

Articolo 6

Impiego dei sistemi di identificazione automatica

1. Ogni nave che fa scalo in un porto di uno Stato membro dev'essere dotata, secondo il calendario indicato all'allegato II, parte I, di un AIS rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

2. Le navi dotate dell'AIS lo mantengono sempre in funzione, tranne nei casi in cui accordi, regole o norme internazionali prevedano la protezione delle informazioni sulla navigazione.

Articolo 7

Impiego dei sistemi di rotte navali

1. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutte le navi che entrano nell'area coperta da un sistema di rotte navali obbligatorio, adottato dall'IMO in base alla convenzione SOLAS, capitolo V, regola 10 e utilizzato da uno o più Stati, fra cui almeno uno Stato membro, impieghino detto sistema conformemente alle linee guida e ai criteri pertinenti emanati dall'IMO.

2. Gli Stati membri che applicano, sotto la loro responsabilità, un sistema di rotte navali non adottato dall'IMO seguono, per quanto possibile, le linee guida e i criteri emanati dall'IMO

e diffondono tutte le informazioni per un impiego sicuro ed efficace dei sistemi di rotte navali adottati.

Articolo 8

Monitoraggio dell'adesione ai servizi di assistenza al traffico marittimo da parte delle navi

Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che:

- a) le navi che entrano nell'area in cui si applica un VTS utilizzato da uno o più Stati, fra cui almeno uno Stato membro, nelle loro acque territoriali e basato sulle linee guida emanate dall'IMO partecipino alle regole di detto VTS e le rispettino;
- b) le navi battenti bandiera di uno Stato membro o quelle dirette verso un porto di uno Stato membro che entrano nell'area in cui si applica siffatto VTS, al di fuori delle acque territoriali di uno Stato membro e in base alle linee guida emanate dall'IMO, rispettino le regole di detto VTS;
- c) le navi battenti bandiera di un paese terzo e non dirette verso un porto di uno Stato membro che entrano nell'area coperta da un VTS al di fuori delle acque territoriali di uno Stato membro si attengano, per quanto possibile, alle regole di detto VTS. Gli Stati membri devono riportare allo Stato di bandiera pertinente qualsiasi palese violazione grave di dette regole nell'area coperta da siffatto VTS.

Articolo 9

Infrastruttura per i sistemi di reportazione navale, i sistemi di rotte navali e i servizi di assistenza al traffico marittimo

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie e appropriate per dotarsi progressivamente, in tempi compatibili con il calendario indicato all'allegato II, parte I, degli impianti e delle installazioni a terra appropriati per ricevere ed utilizzare le informazioni AIS, prevedendo la copertura necessaria per la trasmissione dei rapporti.

2. La creazione di tutti gli impianti e installazioni a terra necessari per attuare la direttiva deve essere completata entro il 2007. Gli Stati membri provvedono a che gli impianti appropriati per convogliare le informazioni e scambiarle tra i sistemi nazionali degli Stati membri siano in funzione entro un anno a decorrere da tale data.

3. Gli Stati membri provvedono a che le stazioni costiere incaricate di monitorare l'adesione ai servizi di assistenza al traffico marittimo e ai sistemi di rotte navali dispongano di personale sufficiente e adeguatamente qualificato, di appropriati strumenti di comunicazione e di monitoraggio delle navi e operino in conformità delle pertinenti linee guida dell'IMO.

Articolo 10

Registratori dei dati di viaggio

1. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che le navi che fanno scalo in un porto di uno Stato membro siano dotate di un registratore dei dati di viaggio (sistema VDR) secondo le disposizioni dell'allegato II, parte II. Le esenzioni eventualmente accordate ai traghetti roll-on/roll-off e alle unità veloci da passeggeri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea ⁽¹⁾, cessano . . . (*).

2. I dati che sono stati rilevati con un sistema VDR sono messi a disposizione dello Stato membro interessato in caso di un'indagine effettuata a seguito di un sinistro avvenuto nelle acque sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Gli Stati membri provvedono a che nel corso dell'indagine detti dati siano utilizzati e debitamente analizzati. Gli Stati membri provvedono a che i risultati dell'indagine siano pubblicati al più presto possibile dopo la sua conclusione.

Articolo 11

Indagini sui sinistri

Gli Stati membri, fatto salvo l'articolo 12 della direttiva 1999/35/CE, osservano le disposizioni del codice dell'IMO in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi in caso di indagine su un sinistro o incidente marittimo in cui è rimasta coinvolta una delle navi di cui alla presente direttiva. Gli Stati membri collaborano alle indagini sui sinistri e sugli incidenti marittimi in cui è coinvolta una nave battente la loro bandiera.

TITOLO II

NOTIFICA DELLE MERCI PERICOLOSE O INQUINANTI A BORDO DELLA NAVI (HAZMAT)

Articolo 12

Obblighi dello spedizioniere/caricatore

Le merci pericolose o inquinanti sono consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, in un porto di uno Stato membro soltanto se al comandante o all' esercente è pervenuta una dichiarazione contenente le informazioni di cui all'allegato I, parte 2.

Allo spedizioniere/caricatore incombe l'obbligo di trasmettere al comandante o all' esercente tale dichiarazione e di assicurare che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello dichiarato ai sensi del primo comma.

⁽¹⁾ GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

(*) Data di entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 13

Notifica delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo

1. L' esercente, l' agente o il comandante di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, che trasporta merci pericolose o inquinanti e lascia un porto di uno Stato membro notifica, al più tardi al momento della partenza della nave, le informazioni di cui all'allegato I, parte 3, all'autorità competente designata da tale Stato membro.

2. L' esercente, l' agente o il comandante di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, che trasporta merci pericolose o inquinanti, proviene da un porto extracomunitario ed è diretto verso un porto di uno Stato membro o verso un luogo di ormeggio situato nelle acque territoriali di uno Stato membro, notifica le informazioni di cui all'allegato I, parte 3, all'autorità competente dello Stato membro in cui è situato il primo porto di destinazione o il luogo di ormeggio al più tardi al momento della partenza dal porto di caricamento oppure non appena è noto il porto di destinazione o il luogo di ormeggio, se questa informazione non è disponibile al momento della partenza.

3. Gli Stati membri possono istituire una procedura che autorizza l' esercente, l' agente o il comandante di una nave di cui ai paragrafi 1 e 2 a notificare le informazioni di cui all'allegato I, parte 3, all'autorità portuale del porto di partenza o di destinazione nella Comunità, a seconda dei casi.

La procedura istituita deve garantire che l'autorità competente, in caso di necessità, possa accedere alle informazioni di cui all'allegato I, parte 3, in ogni momento. A tal fine, l'autorità portuale pertinente conserva le informazioni di cui all'allegato I, parte 3, per un periodo sufficiente a consentire la loro utilizzazione in caso di incidente in mare. L'autorità portuale adotta i provvedimenti necessari per fornire immediatamente per via elettronica, 24 ore su 24, tali informazioni, a richiesta dell'autorità competente.

4. L' esercente, l' agente o il comandante della nave deve comunicare le informazioni relative al carico di cui all'allegato I, parte 3, all'autorità portuale o all'autorità competente.

Le informazioni devono essere trasmesse per via elettronica ogniqualvolta fattibile. Lo scambio di messaggi per via elettronica rispetta la sintassi e le procedure specificate nell'allegato III.

Articolo 14

Scambio telematico di dati fra Stati membri

Gli Stati membri cooperano per garantire l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all'allegato I.

I sistemi di comunicazione istituiti a norma del primo comma devono possedere le seguenti caratteristiche:

- a) lo scambio dei dati dev'essere effettuato per via elettronica e deve consentire la ricezione e il trattamento dei messaggi notificati ai sensi dell'articolo 13;
- b) il sistema deve consentire la trasmissione delle informazioni 24 ore su 24;
- c) ogni Stato membro dev'essere in grado di trasmettere senza indugio all'autorità competente di un altro Stato membro che ne faccia richiesta le informazioni riguardanti la nave e le merci pericolose o inquinanti che si trovano a bordo di essa.

Articolo 15

Esenzioni

1. Gli Stati membri possono esonerare dall'osservanza dell'articolo 13 i servizi di linea effettuati tra porti situati nel loro territorio qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) la compagnia che opera i suddetti servizi compila e tiene aggiornato un elenco delle navi interessate e lo trasmette all'autorità competente interessata;
- b) per ciascun viaggio effettuato, le informazioni di cui all'allegato I, parte 3, sono messe a disposizione dell'autorità competente che ne fa richiesta. La compagnia deve istituire un sistema interno che garantisca la trasmissione in forma elettronica, 24 ore su 24, immediatamente dopo la ricezione della domanda, di tale informazione all'autorità competente, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 4.

2. Quando un servizio di linea internazionale è operato tra due o più Stati, fra cui almeno uno Stato membro, qualsiasi Stato membro interessato dal servizio può chiedere agli altri Stati membri di concedere un'esenzione per detto servizio. Tutti gli Stati membri interessati dal servizio, compresi gli Stati costieri, collaborano per concedere un'esenzione al servizio in questione, nel rispetto delle condizioni stabilite al paragrafo 1.

3. Gli Stati membri verificano periodicamente che le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 siano soddisfatte. Quando una di queste condizioni non è più soddisfatta, gli Stati membri revocano immediatamente il beneficio dell'esenzione alla compagnia interessata.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle compagnie e delle navi esentate a norma del presente articolo, unitamente a tutti gli aggiornamenti dell'elenco.

TITOLO III

MONITORAGGIO DELLE NAVI A RISCHIO ED INTERVENTO IN CASO DI INCIDENTI IN MARE

Articolo 16

Trasmissione delle informazioni relative a determinate navi

1. Sono considerate navi che presentano un rischio potenziale per la navigazione ovvero una minaccia per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente ai sensi della presente direttiva le navi che possiedono le caratteristiche seguenti:

- a) navi che, nel corso del viaggio:
 - sono rimaste coinvolte in incidenti in mare ai sensi dell'articolo 17, oppure
 - hanno violato gli obblighi di notificazione e di relazione imposti dalla presente direttiva, oppure
 - hanno violato le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali e dei VTS posti sotto la responsabilità di uno Stato membro;
- b) le navi nei cui confronti esistono prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della MARPOL nelle acque poste sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- c) le navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti degli Stati membri o che sono state oggetto di un rapporto o di una notifica di uno Stato membro a norma dell'allegato I, parte 1, della direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo) ⁽¹⁾.

2. Le stazioni costiere che detengono informazioni pertinenti sulle navi di cui al paragrafo 1 le comunicano alle stazioni costiere interessate degli altri Stati membri situati sulla rotta prevista della nave.

3. Gli Stati membri provvedono a che le informazioni comunicate loro a norma del paragrafo 2 siano trasmesse alle pertinenti autorità d'approdo e/o a qualsiasi altra autorità designata dallo Stato membro. In funzione delle risorse umane di cui dispongono, gli Stati membri effettuano, di loro iniziativa o su richiesta di un altro Stato membro, ispezioni o verifiche nei loro porti, fatti salvi gli obblighi inerenti al controllo da parte dello Stato di approdo. Essi informano tutti gli Stati membri interessati dei risultati delle iniziative che hanno assunto.

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 1999/97/CE della Commissione (GU L 331 del 23.12.1999, pag. 67).

*Articolo 17***Rapportazione di incidenti in mare**

1. Fatto salvo il diritto internazionale e allo scopo di prevenire o attenuare ogni rischio significativo per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente, gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure appropriate affinché il comandante di una nave che naviga all'interno della loro zona di ricerca e soccorso/zona economica esclusiva o equivalente, rapporti immediatamente alla stazione costiera geograficamente competente:

- a) qualsiasi incidente che pregiudichi la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;
- b) qualsiasi incidente che comprometta la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione,
- c) qualsiasi situazione atta a provocare un inquinamento delle acque o del litorale dello Stato membro, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare;
- d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva.

2. Il messaggio di rapportazione trasmesso a norma del paragrafo 1 indica, come minimo, il nome della nave, la sua posizione, il porto di partenza, il porto di destinazione, l'indirizzo che consente di ottenere informazioni sulle merci pericolose e inquinanti trasportate a bordo, sul numero di persone a bordo, sui particolari dell'incidente e qualsiasi informazione pertinente contemplata dalla risoluzione IMO A.851 (20).

*Articolo 18***Misure da adottare in presenza di condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse**

1. Lo Stato membro che reputa che, a causa di condizioni meteorologiche e marittime eccezionalmente avverse:

- a) una data nave possa creare un grave rischio per la sicurezza della vita umana in mare o un grave rischio di inquinamento delle sue zone marittime o costiere, o delle zone marittime o costiere di altri Stati, può adottare le appropriate misure, tra cui eventualmente il divieto di lasciare il porto, fino a quando non ha accertato che non sussiste più alcun rischio per la vita umana e/o per l'ambiente;
- b) la partenza delle navi possa comportare un rischio per la sicurezza o un rischio di inquinamento, può raccomandare alle navi di non lasciare i porti situati nella zona colpita.

2. Il comandante informa la compagnia delle misure o raccomandazioni appropriate di cui al paragrafo 1. Queste lasciano tuttavia impregiudicata la decisione che il comandante deve prendere in base al suo giudizio professionale conformemente alla convenzione SOLAS.

3. Le misure o raccomandazioni appropriate di cui al paragrafo 1 si basano sulle previsioni meteorologiche e sullo stato del mare diffuse da un servizio d'informazione meteorologica qualificato riconosciuto dallo Stato membro.

*Articolo 19***Misure relative agli incidenti in mare**

1. Quando si verificano incidenti in mare di cui all'articolo 17, gli Stati membri adottano, per quanto necessario, tutte le misure appropriate in conformità al diritto internazionale per garantire la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero.

L'allegato IV contiene un elenco non esaustivo delle misure che gli Stati membri possono adottare a norma del presente articolo.

2. L'esercente, il comandante della nave e il proprietario delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, devono collaborare pienamente, in conformità al diritto interno e internazionale, con le autorità nazionali competenti, a richiesta di queste, allo scopo di ridurre al minimo le conseguenze di un incidente in mare.

3. Il comandante di una nave cui si applicano le disposizioni del codice ISM informa la compagnia, con le modalità previste da detto codice, in merito ad ogni incidente in mare di cui all'articolo 17, paragrafo 1. Non appena sia stata informata dell'accaduto, la compagnia ha l'obbligo di contattare la stazione costiera competente e di mettersi a sua disposizione per ogni eventualità.

*Articolo 20***Luoghi di rifugio**

Gli Stati membri, sentite le parti interessate e tenuto conto delle pertinenti linee guida dell'IMO, stabiliscono dei piani per accogliere nelle acque sotto la loro giurisdizione le navi in pericolo. Detti piani indicano le necessarie modalità e procedure, tenuto conto dei vincoli operativi e ambientali, per assicurare che le navi in pericolo possano recarsi immediatamente in un luogo di rifugio una volta ottenuta l'autorizzazione dell'autorità competente. I piani possono contenere disposizioni per rendere disponibili rimorchiatori e servizi di riparazione navale.

I piani predisposti per accogliere le navi in pericolo sono comunicati a richiesta. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure che adottano a norma del primo comma.

*Articolo 21***Informazione delle parti interessate**

1. Se necessario, la stazione costiera competente dello Stato membro interessato segnala via radio, nelle zone interessate, ogni incidente notificato ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, ed informa della presenza di ogni nave che comporti un rischio per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente.

2. Le autorità competenti che sono in possesso delle informazioni notificate ai sensi degli articoli 13 e 17 adottano i provvedimenti opportuni per fornire tali informazioni, in qualsiasi momento, su richiesta presentata dall'autorità competente di un altro Stato membro per motivi di sicurezza.

3. Lo Stato membro le cui autorità competenti siano state informate, a norma della presente direttiva o in altro modo, di fatti che comportano o aumentano il rischio di veder messe in pericolo talune zone marittime o costiere di un altro Stato membro adotta le misure appropriate per informarne al più presto ogni Stato membro interessato e consultarlo in merito alle iniziative da prendere. Se necessario, gli Stati membri cooperano per concordare le modalità di un intervento comune.

Ogni Stato membro adotta le disposizioni necessarie per utilizzare pienamente i rapporti che le navi hanno l'obbligo di trasmettergli a norma dell'articolo 17.

TITOLO IV

MISURE SUPPLEMENTARI*Articolo 22***Designazione e pubblicazione dell'elenco degli organismi competenti**

1. Ogni Stato membro designa le autorità competenti, le autorità portuali e le stazioni costiere alle quali devono essere indirizzate le notifiche previste dalla presente direttiva.

2. Ogni Stato membro provvede affinché il settore della navigazione marittima riceva un'informazione adeguata e regolarmente aggiornata, in particolare mediante pubblicazioni nautiche, sulle autorità e le stazioni designate a norma del paragrafo 1, ivi comprese, se necessario, le rispettive zone di competenza geografica e le procedure istituite per la notifica delle informazioni previste dalla presente direttiva.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle autorità e delle stazioni designate ai sensi del paragrafo 1 ed ogni suo successivo aggiornamento.

*Articolo 23***Cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione**

Gli Stati membri e la Commissione cooperano per il conseguimento degli obiettivi seguenti:

- a) fare il miglior uso possibile delle informazioni notificate ai sensi della presente direttiva, anche allacciando collegamenti telematici adeguati tra le stazioni costiere e le autorità portuali per lo scambio dei dati relativi ai movimenti ed alle previsioni di arrivo delle navi nei porti nonché dei dati relativi al loro carico;
- b) sviluppare e rafforzare l'efficacia dei collegamenti telematici tra le stazioni costiere degli Stati membri ai fini di una migliore conoscenza del traffico marittimo, di un migliore monitoraggio delle navi in transito e di un'armonizzazione e, per quanto possibile, di una semplificazione dei rapporti prescritti alle navi durante la rotta;
- c) estendere la copertura del sistema di monitoraggio e d'informazione per il traffico marittimo, e/o aggiornarlo, allo scopo di migliorare l'identificazione e il monitoraggio delle navi. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire, quando necessario, sistemi obbligatori di rapportazione, servizi obbligatori di assistenza al traffico e sistemi di rotte navali appropriati allo scopo di presentarli all'IMO per approvazione;
- d) stabilire, se del caso, piani concertati per l'accoglienza delle navi in pericolo.

*Articolo 24***Riservatezza delle informazioni**

Gli Stati membri adottano, nel rispetto della rispettiva normativa nazionale, i provvedimenti necessari per garantire la riservatezza delle informazioni loro trasmesse ai sensi della presente direttiva.

*Articolo 25***Controllo dell'attuazione della presente direttiva e sanzioni**

1. Gli Stati membri effettuano periodicamente ispezioni e attuano qualsiasi altra iniziativa necessaria per verificare il funzionamento dei sistemi telematici a terra istituiti ai fini della presente direttiva e, in particolare, la loro idoneità a soddisfare i requisiti per la ricezione e la trasmissione immediate, 24 ore su 24, delle informazioni notificate ai sensi degli articoli 13 e 15.

2. Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni per le violazioni delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per assicurare che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni così stabilite sono effettive, proporzionate e dissuasive.

3. Gli Stati membri informano senza indugio lo Stato di bandiera ed ogni altro Stato interessato delle misure adottate a norma degli articoli 16 e 19 e del paragrafo 2 del presente articolo nei confronti delle navi che non battono la loro bandiera.

4. Lo Stato membro che constata, in occasione di un incidente in mare di cui all'articolo 19, che la compagnia non è stata in grado di stabilire e di mantenere un collegamento con la nave o con le stazioni costiere interessate, ne informa lo Stato che ha rilasciato, o a nome del quale è stato rilasciato, il documento di conformità ISM e l'associato certificato di gestione della sicurezza.

Qualora la gravità dell'inadempienza dimostri l'esistenza di un grave vizio di conformità nel funzionamento del sistema di gestione della sicurezza di una compagnia stabilita in uno Stato membro, lo Stato membro che ha rilasciato il documento di conformità o il certificato di gestione della sicurezza alla nave adotta immediatamente le misure necessarie nei confronti della compagnia in questione, per revocarle il documento di conformità e l'associato certificato di gestione della sicurezza.

Articolo 26

Valutazione

1. Gli Stati membri devono riferire alla Commissione entro ... (*) in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della presente direttiva e, in particolare, delle disposizioni previste agli articoli 9, 10, 18, 20 e 23. Gli Stati membri devono riferire alla Commissione entro il 31 dicembre 2009 in merito alla piena attuazione della presente direttiva.

2. In base alla relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro i sei mesi successivi in merito all'attuazione della presente direttiva. Nelle relazioni la Commissione verifica se e in quale misura le disposizioni della presente direttiva attuate dagli Stati membri contribuiscono a migliorare la sicurezza e l'efficacia dei trasporti marittimi e a prevenire l'inquinamento causato dalle navi.

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 27

Procedura di modifica

1. Le definizioni contenute nell'articolo 3, i rimandi agli strumenti della Comunità e dell'IMO e gli allegati possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 28, paragrafo 2, per essere allineati agli sviluppi della normativa comunitaria o del diritto internazionale adottati, emendati o entrati in vigore, purché tali modifiche non ne estendano l'ambito di applicazione.

2. Gli allegati I, III e IV della presente direttiva possono parimenti essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 28, paragrafo 2, alla luce dell'esperienza maturata con la sua applicazione, purché tali modifiche non ne estendano l'ambito di applicazione.

Articolo 28

Comitatologia

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, in osservanza dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 29

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ... (**). 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.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 30

La direttiva 93/75/CEE del Consiglio è abrogata con effetto a decorrere da ... (**).

Articolo 31

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

Articolo 32

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...

Per il Parlamento europeo
La Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

(*) Tre anni a decorrere dalla data di cui all'articolo 29, paragrafo 1.

(**) 18 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO I

ELENCO DELLE INFORMAZIONI DA NOTIFICARE

1. Informazioni da notificare a norma dell'articolo 4 — Informazioni generali

- a) Identificazione della nave (nome, codice identificativo, numero di identificazione IMO o numero MMSI)
- b) Porto di destinazione
- c) Orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità competente, e orario stimato di partenza da tale porto
- d) Numero totale di persone a bordo

2. Informazioni da notificare a norma dell'articolo 12 — Informazioni sul carico

- a) Denominazione tecnica esatta delle merci pericolose o inquinanti, numeri ONU, ove esistano, classi IMO di rischio in conformità dei codici IMDG, IBC e IGC e, se del caso, classe della nave per i carichi soggetti al codice INF secondo la definizione della regola VII/14.2, quantitativi delle merci in questione e, se queste sono trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione
- b) Indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico

3. Informazioni da notificare a norma dell'articolo 13*A. Informazioni generali*

- a) Identificazione della nave (nome, codice identificativo, numero di identificazione IMO o numero MMSI)
- b) Porto di destinazione
- c) Per la nave che lascia un porto di uno Stato membro: orario stimato di partenza dal porto di partenza o dalla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità competente, e orario stimato di arrivo nel porto di destinazione
- d) Per la nave proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto di uno Stato membro: orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità competente
- e) Numero totale di persone a bordo

B. Informazioni sul carico

- a) Denominazione tecnica esatta delle merci pericolose o inquinanti, numeri ONU, ove esistano, classi IMO di rischio in conformità dei codici IMDG, IBC, e IGC e, se del caso, classe della nave secondo la definizione del codice INF, quantitativi delle merci in questione e relativa ubicazione a bordo e, se queste sono trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione
- b) Conferma della presenza a bordo di un elenco o manifesto di carico o piano di carico adeguato contenente una descrizione dettagliata delle merci pericolose o inquinanti trasportate e della relativa ubicazione sulla nave
- c) Indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico

4. Informazioni di cui all'articolo 5

- A. Identificazione della nave (nome, codice identificativo, numero di identificazione IMO o numero MMSI)
- B. Data e ora
- C o D. Posizione con coordinate di latitudine e longitudine o rilevamento effettivo e distanza in miglia nautiche da un punto di riferimento chiaramente identificato
- E. Rotte

-
- F. Velocità
 - I. Porto di destinazione e orario stimato di arrivo
 - P. Carico e, se a bordo sono presenti merci pericolose, quantità e classe IMO
 - T. Indirizzo per la comunicazione di informazioni relative al carico
 - W. Numero totale di persone a bordo
 - X. Informazioni varie
 - Caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile «bunker», per le navi che ne trasportano più di 5 000 tonnellate
 - Status di navigazione
5. Il comandante della nave deve informare immediatamente l'autorità competente o l'autorità portuale interessata di qualsiasi modifica delle informazioni notificate ai sensi del presente allegato.
-

ALLEGATO II

PRESCRIZIONI APPLICABILI ALLE APPARECCHIATURE DI BORDO

I. SISTEMI DI IDENTIFICAZIONE AUTOMATICA (AIS)

1. Navi costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300, costruite dal 1° luglio 2002 in poi, che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunità, sono soggette all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6.

2. Navi costruite prima del 1° luglio 2002

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300, costruite prima del 1° luglio 2002, che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunità sono soggette all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 secondo il calendario seguente:

- a) navi da passeggeri: entro il 1° luglio 2003;
- b) navi cisterna: al più tardi al momento della prima visita del materiale di sicurezza effettuata dopo il 1° luglio 2003;
- c) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 50 000: entro il 1° luglio 2004;
- d) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 10 000 ma inferiore a 50 000: entro il 1° luglio 2005;
- e) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 3 000 ma inferiore a 10 000: entro il 1° luglio 2006;
- f) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 300 ma inferiore a 3 000: entro il 1° luglio 2007.

Gli Stati membri possono esentare dagli obblighi relativi all'AIS stabiliti nel presente allegato le navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 300 adibite al traffico interno.

II. REGISTRATORI DEI DATI DI VIAGGIO (SISTEMI VDR)

1. Le navi delle seguenti classi che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunità devono essere dotate di un sistema di registrazione dei dati di viaggio conforme agli standard di prestazione della risoluzione IMO A.861(20) e agli standard di prova definiti dalla norma n. 61996 della Commissione elettronica internazionale (IEC):

- a) le navi da passeggeri costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: entro ... (*);
- b) le navi da passeggeri ro/ro costruite prima del 1° luglio 2002: al più tardi al momento della prima visita effettuata a partire dal 1° luglio 2002 compreso;
- c) le navi da passeggeri diverse dalle ro/ro costruite prima del 1° luglio 2002: entro il 1° gennaio 2004;
- d) le navi diverse dalle navi da passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 3 000, costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: entro ... (*).

2. Le navi delle seguenti classi, costruite prima del 1° luglio 2002, che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunità devono essere dotate di un sistema di registrazione dei dati di viaggio conforme ai pertinenti standard dell'IMO:

- a) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 20 000: non oltre la data fissata dall'IMO o, in assenza di decisione dell'IMO, entro il 1° gennaio 2007;
- b) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 3 000 ma inferiore a 20 000: non oltre la data fissata dall'IMO o, in assenza di decisione dell'IMO, entro il 1° gennaio 2008.

3. Gli Stati membri possono esentare dagli obblighi relativi ai registratori dei dati di viaggio stabiliti nella presente direttiva le navi da passeggeri adibite esclusivamente a viaggi nazionali in tratti di mare diversi da quelli coperti dalla classe A, secondo quanto stabilito nell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (1).

(*) Data di entrata in vigore della presente direttiva.

(1) GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1.

ALLEGATO III

MESSAGGI ELETTRONICI

1. Gli Stati membri assicurano lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture necessarie alla trasmissione, ricezione e conversione dei dati fra sistemi che applicano la sintassi XML o Edifact, in base a servizi di comunicazione X.400 o Internet.
2. La Commissione assicura lo sviluppo e la manutenzione, in consultazione con gli Stati membri, di un «documento di controllo dell'interfaccia» che descrive le caratteristiche del sistema in termini di struttura dei messaggi, funzionalità dei messaggi e relazione fra i messaggi. Devono essere illustrati nel dettaglio sia i tempi e le prestazioni dei messaggi sia i protocolli e i parametri per l'interscambio dei dati. Il documento di controllo dell'interfaccia deve inoltre specificare il contenuto sotto forma di dati delle prescritte funzionalità dei messaggi e descrivere detti messaggi.
3. Dette procedure e infrastrutture dovrebbero comprendere, ogniqualvolta ciò sia fattibile, gli obblighi di rapportazione e di scambio di informazione derivanti da altre direttive, come la direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

ALLEGATO IV

MISURE CHE GLI STATI MEMBRI POSSONO PRENDERE IN PRESENZA DI MINACCIA PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E PER L'AMBIENTE

(in applicazione dell'articolo 19, paragrafo 1)

Qualora, in seguito ad un incidente o in presenza delle circostanze descritte all'articolo 17, riguardanti una nave, l'autorità competente dello Stato membro interessato ritenga, nell'ambito del diritto internazionale, che sia necessario allontanare, attenuare o eliminare un pericolo grave ed imminente che minaccia il suo litorale o interessi connessi, la sicurezza di altre navi, del loro equipaggio e dei loro passeggeri o delle persone che si trovano a terra oppure che sia necessario proteggere l'ambiente marino, tale autorità può, in particolare:

- a) limitare i movimenti della nave o dirigerla in modo che essa segua una data rotta. Questa prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;
 - b) ordinare al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza della navigazione;
 - c) inviare a bordo della nave una squadra di esperti per valutare il grado di rischio, assistere il comandante nel rimediare alla situazione e tenere informata la stazione costiera competente;
 - d) ordinare al comandante di recarsi in un luogo di rifugio in caso di pericolo imminente od ordinare che la nave sia pilotata o rimorchiata.
-

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Nell'ambito della procedura di codecisione (articolo 251 CE) il 28 giugno 2001 il Consiglio ha delineato un orientamento comune in merito alla direttiva sul monitoraggio del traffico navale ⁽¹⁾. Dopo aver esaminato i risultati della prima lettura effettuata dal Parlamento europeo il 14 giugno 2001 ⁽²⁾, e dopo la revisione giuridica e linguistica del testo, il Consiglio ha adottato la posizione comune in data 19 dicembre 2001.

La direttiva si situa nel contesto della seconda comunicazione della Commissione in materia di sicurezza marittima, adottata in seguito al naufragio della petroliera Erika. Essa è intesa a contribuire ad una maggiore sicurezza del traffico marittimo e a ridurre le possibili conseguenze ambientali di un incidente in mare. Gli obiettivi sono realizzati mediante l'estensione dell'obbligo di segnalazione delle navi prima dell'ingresso nelle acque degli Stati membri, il ricorso all'inter-scambio di dati elettronici (EDI) e ad un sistema di identificazione automatica delle navi (sistema AIS), una maggiore cooperazione fra gli Stati membri e un monitoraggio più rigoroso delle navi che presentano rischi particolarmente elevati per la sicurezza marittima e l'ambiente.

Nella sua posizione il Consiglio ha tenuto conto dell'opinione del Parlamento europeo in prima lettura, del parere del Comitato economico e sociale ⁽³⁾ e di quello del Comitato delle regioni ⁽⁴⁾, nonché della proposta modificata della Commissione ⁽⁵⁾.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

L'impostazione adottata dal Consiglio riguardo alla proposta della Commissione si basa su considerazioni analoghe a quelle formulate dalla Commissione e dal Parlamento. Al fine di migliorare la sicurezza del traffico marittimo e la prevenzione dell'inquinamento dei mari e delle zone costiere, è necessario instaurare un sistema d'informazione obbligatorio più completo e oggetto di scambio fra autorità competenti per quanto concerne i movimenti delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti. Occorre altresì imporre alle navi che fanno scalo in un porto situato nella Comunità di essere dotate di apparecchiature quali un sistema di identificazione automatica (sistema AIS) e un sistema di registrazione dei dati di viaggio (sistema VDR).

Tale impostazione implica parimenti la possibilità di raccomandare alle navi di non uscire dal porto, o altre misure adeguate, qualora le condizioni meteorologiche creino un rischio per la sicurezza della vita umana o un rischio di inquinamento. È parimenti prevista la predisposizione di luoghi di rifugio che consentano di accogliere le navi in difficoltà.

Infine il Consiglio ha accolto principi in materia di scambio di informazioni e maggiore trasparenza, nonché l'instaurazione di un sistema di controllo e di sanzioni in caso di violazione delle disposizioni della direttiva.

Le modifiche apportate dal Consiglio alla proposta della Commissione hanno lo scopo di chiarire gli obblighi degli Stati membri e di consentire una risposta più efficace delle autorità nazionali in caso di incidenti o situazioni potenzialmente pericolose. Si tratta segnatamente di misure di individuazione e prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

⁽¹⁾ Proposta della Commissione: GU C 120 E del 24.4.2001, pag. 67.

⁽²⁾ Doc. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321, non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

⁽³⁾ GU C 221 del 7.8.2001, pag. 45.

⁽⁴⁾ GU C 357 del 14.12.2001, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU C 362 E del 18.12.2001, pag. 255.

III. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO

La presente posizione comune adottata dal Consiglio tiene ampiamente conto della posizione espressa dal Parlamento europeo in prima lettura. L'impostazione adottata dal Consiglio riprende gli elementi essenziali degli emendamenti adottati dal Parlamento europeo. Concretamente si tratta dei seguenti elementi:

- l'obbligo per ogni nave che fa scalo in un porto di uno Stato membro di essere dotata di un sistema AIS (articolo 6),
- lo scambio delle informazioni ottenute nel quadro dei sistemi di rotte navali (articoli 7 e 9),
- la predisposizione di piani per accogliere le navi in pericolo, tenuto conto dei lavori in sede IMO in materia (articolo 20),
- la necessità di una valutazione dell'applicazione della direttiva entro un termine ragionevole dopo l'entrata in vigore della stessa e la presentazione al Parlamento europeo e al Consiglio, da parte della Commissione, di una relazione circostanziata (articolo 26).

Il Consiglio ha previsto una formulazione diversa da quella proposta dal Parlamento per quanto concerne le misure da adottare in presenza di condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse (articolo 18). Ha comunque preso in considerazione principi analoghi a quelli definiti dal Parlamento, vale a dire:

- il rispetto dell'autonomia di decisione del comandante della nave una volta che egli sia stato debitamente informato delle condizioni meteorologiche,
- la possibilità per uno Stato membro di formulare raccomandazioni o adottare misure appropriate che lasciano tuttavia impregiudicata la decisione definitiva del comandante,
- l'utilizzazione di previsioni diffuse da un servizio di informazione meteorologica qualificato e riconosciuto, come base delle raccomandazioni o delle altre misure appropriate.

Per quanto concerne la questione della dotazione di un sistema di registrazione dei dati di viaggio («scatole nere») (articolo 10), il Consiglio continua a ritenere che occorra privilegiare, per quanto possibile, una soluzione nel quadro più vasto dell'IMO. L'Unione deve tuttavia, a suo avviso, poter legiferare autonomamente se i lavori in sede di IMO non progrediscono in modo soddisfacente. Per questo motivo ha introdotto l'obbligo di essere dotate di un sistema VDR per tutte le navi, comprese le navi da carico esistenti, secondo un calendario da definire in sede IMO o a date anteriori al 1° gennaio 2008 (secondo le categorie di navi) in mancanza di decisione IMO. Al fine di una migliore prevenzione degli incidenti, il Consiglio ha aderito alla posizione del Parlamento europeo prescrivendo che i dati rilevati con un sistema VDR siano utilizzati nell'ambito delle indagini effettuate a seguito di un sinistro e pubblicati al termine delle stesse.

Il Consiglio ha deciso invece di allinearsi alla posizione della Commissione non accettando quindi gli emendamenti del Parlamento europeo concernenti:

- le misure specifiche concernenti il Mar Baltico,
- l'obbligo di predisporre zone di rifugio nonché gli elementi concernenti i costi sostenuti per accogliere le navi in difficoltà,
- l'indicazione della capacità del combustibile «bunker»,
- l'obbligo di fornire ai centri costieri che gestiscono un sistema di notifiche obbligatorie una relazione elaborata dalla società di classificazione,
- l'indicazione della classificazione della nave in rapporto al ghiaccio,
- l'anticipazione delle date di entrata in vigore dell'obbligo per le navi di essere dotate di sistemi di identificazione automatica (AIS).

Il Consiglio ha infine introdotto nel testo della direttiva altre modifiche in linea con l'impostazione di cui al punto II del presente documento, intese a rendere la direttiva più chiara. Tali modifiche riguardano segnatamente:

- l'obbligo specifico degli Stati membri di provvedere al monitoraggio e adottare tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutti gli operatori del trasporto marittimo rispettino gli obblighi sanciti dalla direttiva (articolo 1),
 - la distinzione e la precisazione delle disposizioni concernenti le diverse apparecchiature: sistemi di identificazione automatica (AIS) (articolo 6), sistemi di rotte navali (articolo 7), servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS) (articolo 8), sistemi di registrazione dei dati di viaggio (VDR) (articolo 10),
 - la precisazione degli obblighi di informazione per le navi che presentano un rischio potenziale per la navigazione o una minaccia per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente (articolo 16),
 - il rispetto del principio di sussidiarietà in materia di sanzioni applicabili per le violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della direttiva (articolo 25).
-