



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.12.2003
COM(2003) 767 definitivo

2003/0291 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. CONTESTO

Il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e di gestione della prevenzione dell'inquinamento (codice internazionale di gestione della sicurezza - ISM) è stato adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) un decennio fa¹ per servire da modello di come le società di navigazione devono gestire e operare le loro flotte e promuovere lo sviluppo di una cultura diffusa della sicurezza e di coscienza ecologica nel settore della navigazione. Nel definire la responsabilità della società di navigazione per la sicurezza e nel garantire una maggior responsabilità legale dei loro principali dirigenti, il codice mira a far sì che la sicurezza sia considerata una priorità essenziale.

All'epoca dell'adozione il codice ISM non era vincolante, ma si auspicava fortemente che i governi lo recepissero a livello nazionale quanto prima e non oltre il 1° luglio 1998. In seguito alla scarsa adesione a questa richiesta, nel maggio 1994 l'IMO ha deciso di rendere il codice obbligatorio. Esso è diventato obbligatorio il 1° luglio 1998 per navi passeggeri, petroliere e portarinfuse, nella prima fase di attuazione ISM. Dal 1° luglio 2002 rientrano nel campo di applicazione anche tutte le altre navi coperte dalla Convenzione SOLAS, che comprende tutte le navi adibite al commercio internazionale, ad eccezione di quelle di stazza minore.

Il codice ISM fa parte del Capitolo IX della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) ed è vincolante per tutti i tipi di navi e per tutte le Parti contraenti della Convenzione SOLAS, cioè per tutti gli Stati membri e i paesi in fase di adesione, nonché per Norvegia e Islanda in virtù dell'accordo SEE.

In risposta alla tragedia dell'*Estonia*, è stato deciso a livello comunitario di anticipare l'attuazione del codice ISM per i traghetti passeggeri ro-ro impiegati su rotte internazionali e interne nella Comunità. Il Consiglio ha quindi adottato il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off (codice ISM), entrato in vigore il 1° luglio 1996.

Tale regolamento ha lo scopo di rafforzare la sicurezza della gestione e dell'esercizio di tutti i traghetti passeggeri ro-ro che effettuano servizi di linea da e per i porti degli Stati membri della Comunità e la prevenzione dell'inquinamento prodotto dai medesimi, assicurando l'adempimento al codice ISM delle società di navigazione che gestiscono traghetti ro-ro, senza distinguere se i traghetti siano impiegati per viaggi interni o internazionali.

Tale regolamento è stato modificato due volte con procedura di comitato:

- dal regolamento (CE) n. 179/98 della Commissione, del 23 gennaio 1998, che ha introdotto disposizioni relative al rilascio dei documenti e dei certificati provvisori e ai modelli IMO dei documenti e dei certificati ISM, inserendo nel contempo orientamenti per le amministrazioni basati sugli orientamenti IMO adottati mediante la risoluzione dell'assemblea A.788 (19) del 23 novembre 1995. Tali modifiche sono state introdotte per garantire un'applicazione uniforme delle disposizioni del codice ISM ai traghetti in Europa, coerentemente con le disposizioni ISM applicate a livello mondiale;

¹ Adottato il 4 novembre 1993 mediante la risoluzione A.741(18) dell'IMO.

- dal regolamento (CE) n. 1970/2002 della Commissione, che ha aggiornato le disposizioni del regolamento, tenendo conto degli emendamenti al codice adottati a livello di IMO. Si trattava, da un lato, di emendamenti al codice stesso, adottati mediante la risoluzione MSC.104 (73) del 5 dicembre 2000 del Comitato per la sicurezza marittima (MSC) e, dall'altro lato, di emendamenti agli orientamenti IMO adottati con risoluzione A.913 (22) dell'assemblea, del 29 novembre 2001. In seguito a questi emendamenti, tutti i certificati ISM sono stati inseriti nel codice, insieme con alcune parti degli orientamenti dell'IMO. Gli emendamenti sono entrati in vigore il 1° luglio 2002. Il regolamento della Commissione è entrato in vigore il 26 novembre 2002.

2. GIUSTIFICAZIONE DELLA NUOVA PROPOSTA

L'impostazione del codice ISM adotta un approccio globale e si applica a tutti i tipi di imbarcazioni. La limitazione ai traghetti passeggeri ro-ro nella legislazione comunitaria era giustificata da motivi storici oggi superati. Si ritiene quindi appropriato ampliare il campo di applicazione del regolamento (CE) n. 3051/95 adottando un nuovo regolamento che copra almeno le stesse società di navigazioni e navi a cui, dal 1° luglio 2002, si applica il capitolo IX della convenzione SOLAS.

Quali Parti contraenti della convenzione SOLAS, tutti gli Stati membri hanno accettato il codice ISM e sono obbligati ad applicarlo alle loro navi in partenza per viaggi internazionali. Tuttavia, non vi sono motivi validi per non applicare l'impostazione ISM a navi e società che effettuano viaggi interni nella Comunità.

I principi guida per le amministrazioni degli Stati di bandiera sull'applicazione del codice ISM derivano dalla risoluzione A.788 (19), già incorporata nel regolamento (CE) n. 3051/95.

Se l'applicazione del corpo principale degli orientamenti ISM è obbligatoria in tutta l'UE per traghetti che effettuano servizio di linea da e per porti europei, l'applicazione degli orientamenti a tutte le altre navi è stata lasciata all'intera discrezionalità delle amministrazioni nazionali. Inoltre, per diversi tipi di navi, in particolare quelle da carico, le amministrazioni dipendono in larga misura dalle organizzazioni che esse hanno riconosciuto idonee alla certificazione ISM. In tali casi, le amministrazioni nazionali raramente controllano direttamente l'osservanza delle regole da parte delle loro società di navigazioni e navi.

In occasione dell'adozione del regolamento (CE) n. 3051/95, gli Stati membri e il Parlamento europeo hanno dichiarato che l'applicazione del codice ISM ai traghetti passeggeri ro-ro costituiva sì una priorità, ma era anche la prima di una serie di iniziative costanti volte a migliorare la sicurezza in mare.

Un'importante iniziativa da adottare in questo contesto è l'attuazione armonizzata ed efficace, nella Comunità, di esigenze concordate a livello internazionale.

A tal fine, la Commissione propone l'adozione di un nuovo regolamento più generale, in sostituzione del regolamento (CE) n. 3051/95. In questo contesto, poi, è anche importante rendere i pertinenti orientamenti IMO per le amministrazioni obbligatori per tutte le navi battenti bandiera di uno Stato membro.

L'inserimento del codice ISM completo e di un insieme coerente di disposizioni relative al processo di certificazione nella legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima reca numerosi vantaggi:

- L'inserimento del codice ISM nella legislazione comunitaria crea una base giuridica per il controllo della sua applicazione.

- Nel contesto del Protocollo d'intesa di Parigi sul controllo dello Stato di approdo, l'applicazione del codice ISM riveste una certa importanza. Il Protocollo di Parigi ha svolto una forte campagna concentrata di ispezioni per controllare l'attuazione del codice a bordo delle navi. Le conclusioni della campagna hanno evidenziato l'esigenza di migliorare l'applicazione corretta del codice ISM².

- Facendo riferimento direttamente al codice ISM, la presente proposta ne rafforza l'applicazione nel contesto di ispezioni effettuate a norma della direttiva del Consiglio 95/21/CE relativa al controllo dello Stato di approdo, successivamente modificata.

- La direttiva 94/57/CE sul riconoscimento da parte dell'UE delle società di classificazione si applica a tutti i compiti di certificazione svolti per conto degli Stati di bandiera. Un riferimento diretto a tale direttiva concerne la definizione di "organizzazione riconosciuta" e i criteri che tali organizzazioni devono soddisfare per effettuare controlli e certificazioni ISM per conto di Stati membri.

Il regolamento proposto facilita un'applicazione corretta, rigorosa e armonizzata del codice in tutti gli Stati membri e nei paesi in via di adesione.

Da ultimo, il regolamento proposto faciliterà la posizione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima nello svolgimento di attività di cooperazione tecnica connesse con le funzioni ISM allorché il codice sarà incorporato nella legislazione comunitaria.

3. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

Scopo del presente regolamento è quello di rafforzare la sicurezza della gestione e dell'esercizio e la prevenzione dell'inquinamento per:

- navi da carico battenti bandiera di uno Stato membro, impiegate in viaggi internazionali e interni;

- navi passeggeri battenti bandiera di uno Stato membro, impiegate in viaggi internazionali;

- navi passeggeri impiegate in viaggi interni in tratti di mare delle classi A e B, come dalla definizione di cui all'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, a prescindere dalla bandiera battuta;

- traghetti passeggeri ro-ro che effettuano servizi di linea di traghetto passeggeri ro-ro da e per i porti degli Stati membri della Comunità, a prescindere dalla bandiera battuta;

- navi da carico che effettuano servizi *feeder* di cabotaggio da e per i porti degli Stati membri della Comunità, a prescindere dalla bandiera battuta;

Scopo del regolamento è quello di mantenere in parallelo le disposizioni ISM UE esistenti applicabili ai traghetti ro-ro, a prescindere dalla bandiera battuta, impiegati in servizi di linea da e per i porti europei.

² Statistiche del Protocollo di Parigi e risultati preliminari della campagna concentrata di ispezioni sull'ISM effettuata dal 1° luglio 2002 al 30 settembre 2002 indicano una chiara esigenza di un'attuazione e un'applicazione più rigorose del codice.

Il campo di applicazione del regolamento proposto si basa sulle disposizioni del capitolo IX della Convenzione SOLAS e comprende, salvo restrizioni di stazza, tutte le navi che rientrano nel campo di applicazione di tale convenzione, battenti bandiera di uno Stato membro, anche quando effettuano viaggi interni. Ciò nonostante, per le navi passeggeri impiegate in viaggi interni, le disposizioni si applicheranno unicamente a navi passeggeri che si spingono oltre 5 miglia dalla linea costiera, ma a prescindere dalla bandiera battuta.

Tutte le società che gestiscono almeno una nave fra quelle sopra menzionate saranno soggette al regolamento.

Per le navi battenti bandiera di un paese terzo che non effettuano viaggi interni nella Comunità e per le società che le gestiscono, che applicano già le disposizioni del capitolo IX della Convenzione SOLAS, l'osservanza delle disposizioni SOLAS sarà controllata mediante il regime di controllo dello Stato di approdo istituito dalla direttiva 95/21/CE, successivamente modificata.

4. CONSIDERAZIONI PARTICOLARI

L'articolato si ispira al capitolo IX della convenzione SOLAS. Il codice ISM è riportato integralmente nel titolo I dell'allegato del regolamento, mentre per gli orientamenti delle amministrazioni è stata mantenuta la struttura introdotta dal regolamento (CE) n. 3051/95, successivamente modificato, riportata nel titolo II dell'allegato. In concomitanza con l'entrata in vigore del presente regolamento, sarà abrogato il regolamento (CE) del Consiglio n. 3051/95, successivamente modificato.

Articolo 1

Quest'articolo chiarisce l'obiettivo del regolamento nei termini della gestione della sicurezza marittima e dell'effettuazione dei relativi controlli.

Articolo 2

Quest'articolo contiene le definizioni di termini fondamentali impiegati nel regolamento, basate sulla convenzione IMO SOLAS (Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare), sul regolamento (CE) n. 3051/95, successivamente modificato, e sulla direttiva 97/54/CE, successivamente modificata.

Articolo 3

L'articolo 3 definisce l'applicazione del regolamento e le eccezioni, in particolare navi passeggeri (con riferimento alla direttiva 98/18/CE successivamente modificata) e navi da carico.

Articolo 4

Questo articolo introduce obblighi delle società di navigazione relativi ai requisiti di gestione della sicurezza.

Articolo 5

Questo articolo si riferisce ad obblighi imposti agli Stati membri, riguardanti in particolare la certificazione (documenti di conformità, certificato di gestione della sicurezza) e l'eventuale

ricorso ad obblighi delle organizzazioni riconosciute, con riferimento a specifiche disposizioni obbligatorie del codice ISM (titolo II dell'allegato, referente alla parte B del codice ISM).

Articolo 6

Questo articolo introduce un processo di verifica ad uso dell'amministrazione.

Articolo 7

Questo articolo si riferisce alla procedura di salvaguardia già esistente relativa ai servizi di traghetti passeggeri ro-ro (Regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio) e introduce una procedura sospensiva in caso di rischio di sicurezza, anche ambientale.

Articolo 8

Questo articolo riguarda il controllo di applicazione del presente regolamento e l'obbligo degli Stati membri di istituire un sistema di sanzioni.

Articolo 9

Questo articolo introduce gli obblighi di segnalazione.

Articolo 10

Questo articolo prevede la possibilità di modificare il regolamento per tener conto degli sviluppi internazionali in sede di IMO e degli emendamenti agli strumenti internazionali di cui all'articolo 2 del regolamento stesso.

Articolo 11

Questo articolo concerne il comitato incaricato di assistere la Commissione nell'interpretazione e nell'applicazione del regolamento, a norma del regolamento (CE) n. 2099/2002 (COSS).

Articolo 12

Ai fini della semplificazione dell'ordinamento comunitario, questo articolo abroga il regolamento (CE) n. 3051/95, successivamente modificato dal regolamento (CE) n. 179/98 della Commissione e dal regolamento (CE) n. 1970/2002 della Commissione, sostituito integralmente dal nuovo regolamento qui proposto, evitando di modificare la maggior parte degli articoli del vecchio regolamento. Inoltre, a norma di questo articolo i documenti di conformità e i certificati di gestione della sicurezza rilasciati prima del 1° luglio 1998 dalle amministrazioni o da organismi riconosciuti restano validi fino alla scadenza della loro validità.

Allegato

Titolo I

Questo titolo introduce il codice ISM e i certificati adottati a livello di IMO.

Titolo II

Questo titolo contiene le disposizioni obbligatorie per l'amministrazione degli Stati membri relative all'applicazione del codice ISM e ai certificati connessi, con particolare riferimento al codice ISM e al disposto del regolamento proposto.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione³,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁶,

considerando quanto segue:

- (1) Il codice internazionale di gestione della sicurezza, in prosieguo denominato "codice ISM", che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento, è stato adottato dall'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con la risoluzione A.741(18) del 4 novembre 1993. Tale codice è diventato progressivamente obbligatorio per quasi tutte le navi impiegate in viaggi internazionali dopo l'inserimento del capitolo IX "gestione della sicurezza delle navi", adottato il 24 maggio 1994, nella convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974 (SOLAS).
- (2) Il codice ISM è stato modificato dall'IMO mediante la risoluzione MSC.104 (73), adottata il 5 dicembre 2000.
- (3) Gli orientamenti per l'attuazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM) da parte delle amministrazioni sono stati adottati con risoluzione IMO A.788(19), il 23 novembre 1995. Tali orientamenti sono stati modificati dalla risoluzione A.913(22), adottata il 29 novembre 2001.
- (4) Il regolamento (CE) n. 3051/95⁷ del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off ha reso il codice ISM obbligatorio a livello comunitario a decorrere dal 1° luglio 1996 per tutti i traghetti

³ GU C, pag.

⁴ GU C, pag.

⁵ GU C, pag.

⁶ GU C, pag.

⁷ GU L 320, del 30.12.1995, pag. 14.

passaggeri ro-ro che effettuano servizi di linea da e per i porti degli Stati membri della Comunità, su rotte interne e internazionali, a prescindere dalla bandiera battuta. Si è trattato di un primo passo nel senso di garantire un'applicazione uniforme e coerente del codice ISM in tutti gli Stati membri.

- (5) Il 1° luglio 1998 il codice ISM è diventato obbligatorio, ai sensi delle disposizioni del capitolo IX della Convenzione SOLAS, per le società di navigazione che gestiscono navi passeggeri – comprese unità veloci da passeggeri –, petroliere, chimichiere, gasiere, portarinfuse e unità veloci da carico di più di 500 tonnellate di stazza lorda adibite al trasporto internazionale.
- (6) Il 1° luglio 2002 il codice ISM è diventato obbligatorio per le società di navigazione che gestiscono altre navi da carico e unità mobili di perforazione offshore di più di 500 tonnellate di stazza lorda, in viaggi internazionali.
- (7) La sicurezza della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente possono essere efficacemente perseguite applicando il codice ISM rigorosamente e sulla base dell'obbligatorietà.
- (8) L'adozione di un nuovo regolamento, direttamente applicabile, garantirà l'applicazione del codice ISM.
- (9) Di conseguenza, occorre abrogare il regolamento (CE) n. 3051/95.
- (10) Occorre tenere conto della direttiva del Consiglio 94/57/CE, 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 marittime⁸, per definire gli organismi riconosciuti ai fini del presente regolamento, e della direttiva del Consiglio 98/18/CE, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri⁹, onde stabilire il campo di applicazione del presente regolamento per quanto riguarda le navi passeggeri impiegate in viaggi interni.
- (11) Occorre tenere conto della direttiva del Consiglio 95/21/CE, successivamente modificata, sul controllo dello Stato di approdo.
- (12) Le misure necessarie ai fini dell'attuazione del presente regolamento sono adottate a norma della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁰,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1 *Obiettivo*

Il presente regolamento ha lo scopo di rafforzare la sicurezza della gestione e dell'esercizio delle navi battenti bandiera di uno Stato membro e dei traghetti passeggeri ro-ro che

⁸ GU L 157, del 7.7.1995, pag. 1.

⁹ GU L 144, del 15.5.1998, pag. 1.

¹⁰ GU L 184, del 17.07.1999, p. 26.

effettuano servizi di linea da e per i porti degli Stati membri dell'Unione europea e la prevenzione dell'inquinamento prodotto da tali navi e traghetti, assicurando l'adempimento del codice ISM da parte delle società di navigazione che li gestiscono, mediante:

- l'istituzione e l'applicazione da parte delle società di navigazione di sistemi di gestione della sicurezza a bordo e a terra e
- il controllo di tali attività da parte delle amministrazioni dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo.

Articolo 2 *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento s'intende per:

1. *"codice ISM"*: il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento, adottato dall'Assemblea dell'IMO il 4 novembre 1993 mediante la risoluzione A.741 (18), modificato dalla risoluzione MSC.104 (73) del 5 dicembre 2000 e allegato al presente regolamento;
2. *"organismo riconosciuto"*: un organismo riconosciuto ai sensi delle disposizioni della direttiva 94/57/CE, successivamente modificata;
3. *"società"*: il proprietario della nave o ogni altra persona fisica o giuridica, quali l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto dal proprietario la responsabilità della gestione della nave e che in tal modo ha convenuto di assolvere a tutte le obbligazioni e le responsabilità imposte dal codice ISM;
4. *"nave passeggeri"*: una nave, che può anche essere un'imbarcazione veloce, destinata a trasportare più di dodici passeggeri;
5. *"passeggero"*: qualsiasi persona che non sia:
 - (a) il comandante o i membri dell'equipaggio od altre persone impiegate o ingaggiate con qualsiasi qualifica a bordo di una nave e addette a funzioni proprie di quella nave;
 - (b) un bambino di meno di un anno di età;
6. *"nave da carico"*: una nave, che può anche essere un'unità veloce da carico, di più di 500 tonnellate di stazza lorda non adibita al trasporto di passeggeri;
7. *"viaggio internazionale"*: un viaggio da uno Stato membro o da qualsiasi altro Stato ad un porto situato fuori dello Stato di partenza o viceversa;
8. *"viaggio interno"*: un viaggio effettuato in tratti di mare da e per lo stesso porto di uno Stato membro, o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;
9. *"servizio di linea di traghetti passeggeri ro-ro"*: una serie di viaggi di un traghetto ro-ro effettuati in modo da assicurare il traffico fra i medesimi due o più punti:
 - (a) secondo un orario pubblicato, oppure
 - (b) con traversate così regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

10. *"nave ro-ro passeggeri"*: una nave da passeggeri d'alto mare, dotata delle strutture necessarie per permettere il caricamento e lo scaricamento (roll-on/roll-off) di veicoli stradali o ferroviari, che trasporti più di 12 passeggeri.

Articolo 3 *Applicazione*

1. Il regolamento è applicabile:

(a) a navi da carico battenti bandiera di uno Stato membro, impiegate in viaggi internazionali e interni;

(b) a navi passeggeri battenti bandiera di uno Stato membro, impiegate in viaggi internazionali;

(c) a navi passeggeri impiegate in viaggi interni in tratti di mare delle classi A e B, come da definizione di cui all'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, a prescindere dalla bandiera battuta;

(d) a traghetti passeggeri ro-ro che effettuano servizi di linea di traghetto passeggeri ro-ro da e per i porti degli Stati membri della Comunità, a prescindere dalla bandiera battuta;

(e) a navi da carico che effettuano servizi *feeder* di cabotaggio da e per i porti degli Stati membri della Comunità, a prescindere dalla bandiera battuta.

2. Sono esclusi dal campo di applicazione del regolamento:

(a) navi da guerra e imbarcazioni di trasporto truppe;

(b) yacht e imbarcazioni da diporto che non dispongono e non sono destinati a disporre di equipaggio e non trasportano più di 12 passeggeri a fini commerciali;

(c) battelli da pesca.

Articolo 4 *Obblighi di gestione della sicurezza*

La società e la nave ottemperano agli obblighi del codice ISM.

Il sistema di gestione della sicurezza è mantenuto in ottemperanza alle disposizioni del codice ISM.

Articolo 5 *Certificazione*

1. Gli Stati membri ottemperano alle disposizioni della parte B del codice ISM e alle disposizioni del titolo II dell'allegato del presente regolamento.

2. Un documento di conformità è rilasciato ad ogni società che ottemperi alle prescrizioni del codice ISM. Tale documento è rilasciato dall'amministrazione di uno Stato membro o da un organismo riconosciuto che ne fa le veci.

3. Il documento di conformità ha validità di cinque anni dalla data del rilascio, a condizione che siano compiute le verifiche annuali a conferma del buon funzionamento del sistema di gestione della sicurezza e per controllare la conformità alle disposizioni del codice ISM di eventuali modifiche introdotte dopo la precedente verifica.

4. Uno Stato membro può rilasciare documenti di conformità soltanto a società di navigazione che svolgono l'attività principale nel suo territorio. Prima del rilascio lo Stato membro consulta l'amministrazione degli Stati di cui tutti i tipi di nave di tale società sono autorizzati a battere bandiera, se si tratta di amministrazioni diverse da quella dello Stato membro che rilascia i documenti.

5. Una copia del documento di conformità è tenuta a bordo della nave affinché il comandante possa esibirla, su richiesta, per controllo.

6. Un certificato, denominato Certificato di gestione della sicurezza, è rilasciato ad ogni nave dall'amministrazione di uno Stato membro o da un organismo riconosciuto che ne fa le veci. L'amministrazione o l'organismo riconosciuto deve, prima del rilascio del certificato di gestione della sicurezza, verificare che la società e il personale di bordo operino conformemente al sistema di gestione della sicurezza approvato.

7. Il certificato di gestione della sicurezza ha validità di cinque anni dalla data del rilascio, a condizione che sia compiuta una verifica intermedia con periodicità di non più di 30 mesi, a conferma del buon funzionamento del sistema di gestione della sicurezza e per controllare la conformità alle disposizioni del codice ISM di eventuali modifiche introdotte dopo la precedente verifica.

8. Ai fini del presente regolamento, in particolare dell'articolo 6, ogni Stato membro accetta un documento di conformità o un certificato di gestione della sicurezza rilasciato dall'amministrazione di ogni altro Stato membro o da un organismo riconosciuto che ne fa le veci.

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

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

Articolo 6 *Controlli*

Gli Stati membri accertano che tutte le società che gestiscono navi dei tipi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento ottemperino alle disposizioni dello stesso.

Lo Stato membro che provvede alla certificazione, un altro Stato membro su richiesta di un altro Stato membro o un organismo riconosciuto che ne fa le veci verifica periodicamente il buon funzionamento del sistema di gestione della sicurezza della nave.

Articolo 7 *Procedura di salvaguardia*

Quando uno Stato membro ritiene che una società di navigazione, pur essendo munita di un documento di conformità, non possa effettuare viaggi con navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento in servizio da o per porti degli Stati membri, per l'esistenza di rischi di grave pericolo per la sicurezza delle persone, delle cose o dell'ambiente, l'esercizio di tale servizio può essere sospeso fintantoché il pericolo non sia rimosso.

In tali circostanze, si applica la seguente procedura:

- (a) lo Stato membro informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione, indicandone i motivi concreti;
- b) la Commissione valuta se la sospensione sia giustificata o meno da un grave pericolo per la sicurezza e/o per l'ambiente;
- c) statuendo secondo la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2, si determina se la decisione dello Stato membro di sospendere l'esercizio di tale servizio sia giustificata da un grave pericolo per la sicurezza delle persone, delle cose o dell'ambiente e, se la sospensione non è giustificata, si chiede allo Stato membro interessato di ritirarla.

Articolo 8 *Sanzioni*

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili alle infrazioni alle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 9 *Relazioni*

Gli Stati membri riferiscono alla Commissione sull'attuazione del codice ISM, con periodicità annuale.

La Commissione elabora un modello armonizzato per tali relazioni.

La Commissione, con l'ausilio dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, prepara entro sei mesi dal ricevimento delle relazioni degli Stati membri una relazione compendiativa sull'attuazione del presente regolamento, recante proposte di misure eventualmente necessarie.

Articolo 10 *Emendamenti*

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

- a) la definizione di codice ISM di cui all'articolo 2,
- b) i periodi di validità del documento di conformità e/o del certificato di gestione della sicurezza e la frequenza della relativa verifica di cui all'articolo 5, paragrafi 3 e 7,

c) l'allegato,

d) la definizione di "organismo riconosciuto" di cui all'articolo 2,

possono essere modificati, secondo la procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2, in particolare per aggiornare le disposizioni destinate alle amministrazioni relative all'applicazione del codice ISM.

Articolo 11

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

2. Nei casi in cui è fatto un riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹¹, in considerazione delle disposizioni dell'articolo 8 di detta decisione.

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

3. Il comitato adotta le proprie regole procedurali.

Articolo 12

Il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio è abrogato a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente regolamento].

I documenti di conformità e i certificati di gestione della sicurezza rilasciati dalle amministrazioni e dagli organismi riconosciuti prima di tale data conservano la loro validità.

Articolo 13

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica alle navi da carico e alle navi passeggeri che effettuano esclusivamente viaggi interni a partire da un anno dopo la sua entrata in vigore.

¹¹ GU L 184, del 17.7.1999, pag.23.

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

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

1. TITOLO I

2. CONTENUTO

Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice internazionale di gestione della sicurezza - codice ISM)

PARTE A - ATTUAZIONE

1. GENERALITÀ

1.1. DEFINIZIONI

1.2. 1.2. OBIETTIVI

1.3. APPLICAZIONE

1.4. REQUISITI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (SMS)

2. POLITICA IN MATERIA DI SICUREZZA E DI PROTEZIONE AMBIENTALE

3. POTERI E RESPONSABILITÀ DELLA SOCIETÀ

4. PERSONA(E) DESIGNATA(E)

5. RESPONSABILITÀ E POTERI DEL COMANDANTE

6. RISORSE E PERSONALE

7. PROGRAMMAZIONE DELLE OPERAZIONI DI BORDO

8. PREPARAZIONE ALL'EMERGENZA

9. SEGNALAZIONE ED ANALISI DI CASI DI INOSSERVANZA DELLE NORME, DI INCIDENTI E DI SITUAZIONI PERICOLOSE

10. MANUTENZIONE DELLA NAVE E DELLE APPARECCHIATURE

11. DOCUMENTAZIONE

12. VERIFICHE, REVISIONI E VALUTAZIONI DELLA SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

PARTE B - CERTIFICAZIONE E VERIFICHE

13. CERTIFICAZIONE E VERIFICHE PERIODICHE

14. CERTIFICAZIONE PROVVISORIA

15. CONTROLLI

16. MODELLI DEI CERTIFICATI

Appendice

1. TITOLO II DISPOSIZIONI ALL'ATTENZIONE DELLE AMMINISTRAZIONI RIGUARDANTI L'ATTUAZIONE DEL CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (CODICE ISM)

PARTE A DISPOSIZIONI GENERALI

PARTE B CERTIFICAZIONE E STANDARD

1. Accettazione e riconoscimento dei documenti di conformità provvisori e dei certificati di gestione della sicurezza provvisori
2. Procedura di certificazione
3. Norme in materia di gestione
4. Norme in materia di conoscenze
5. Modelli di documento di conformità e di certificato di gestione della sicurezza

TITOLO I

Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice internazionale di gestione della sicurezza - codice ISM)

PARTE A - ATTUAZIONE

1. GENERALITÀ

1.1. DEFINIZIONI

Le seguenti definizioni si applicano alle parti A e B del codice.

- 1.1.1. Per "codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM)" si intende il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e di gestione della prevenzione dell'inquinamento, adottato dall'Assemblea dell'IMO e che può essere modificato dalla stessa IMO.
- 1.1.2. Per "società" si intende l'armatore della nave o ogni altra persona fisica o giuridica, quali l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto dall'armatore la responsabilità della gestione della nave e che in tal modo ha convenuto di assolvere a tutte le obbligazioni e le responsabilità imposte dal presente codice.
- 1.1.3. Per "amministrazione" si intende il governo dello Stato la cui bandiera la nave è autorizzata a battere.
- 1.1.4. Per "sistema di gestione della sicurezza (SMS)" si intende un sistema strutturato e formalizzato che consenta al personale della società di applicare effettivamente la politica di sicurezza e di tutela dell'ambiente adottata dalla società.
- 1.1.5. Per "documento di conformità" si intende il documento rilasciato ad una società che soddisfa le prescrizioni del presente codice.
- 1.1.6. Per "certificato di gestione della sicurezza" si intende il documento rilasciato ad una nave attestante che la società e il personale di gestione a bordo operano secondo le disposizioni del sistema di gestione della sicurezza approvato.
- 1.1.7. Per "prova oggettiva" si intende un'informazione, registrazione o dichiarazione fattuale di tipo quantitativo o qualitativo concernente la sicurezza o l'esistenza e l'attuazione di un elemento del sistema di gestione della sicurezza, basata su un'osservazione, una misurazione o una prova verificabile.
- 1.1.8. Per "osservazione" si intende la dichiarazione di un fatto resa nell'ambito di un controllo del sistema di gestione della sicurezza e confermata da una prova oggettiva.
- 1.1.9. Per "non conformità" si intende una situazione riscontrata di inosservanza di una determinata prescrizione, dimostrata da una prova oggettiva.
- 1.1.10. Per "grave non conformità" si intende un'irregolarità constatata che rappresenta una grave minaccia per la sicurezza del personale o della nave o un grave rischio per

l'ambiente e che richiede un immediato intervento correttivo. L'espressione designa anche la mancata applicazione effettiva e sistematica di una prescrizione del presente codice.

1.1.11 Per "anniversario" si intende il giorno e il mese di ogni anno corrispondenti alla data di scadenza del rilevante documento o certificato.

1.1.12 Per "convenzione" si intende la Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare e le sue modifiche.

1.2. Obiettivi

1.2.1. Il presente codice intende assicurare la sicurezza in mare, prevenire lesioni alle persone o perdite di vite umane, evitare danni all'ambiente, in particolare a quello marino, e danni alle cose.

1.2.2. Gli obiettivi della gestione della sicurezza sono, tra gli altri:

1.2.2.1. istituire procedure sicure di esercizio della nave e creare un ambiente di lavoro sicuro;

1.2.2.2. definire misure di protezione contro tutti i rischi prevedibili;

1.2.2.3. migliorare costantemente l'addestramento del personale di bordo e di terra in materia di gestione della sicurezza e di preparazione alle situazioni di emergenza che si possono verificare sia sul piano della sicurezza che su quello della protezione ambientale.

1.2.3. Il sistema di gestione della sicurezza deve assicurare:

1.2.3.1. la conformità alle norme e ai regolamenti la cui applicazione sia obbligatoria;

1.2.3.2. che i codici, le istruzioni e le norme prescritti dall'IMO, dalle amministrazioni, dalle società di classificazione e dalle associazioni dell'industria marittima siano tenute nel debito conto.

1.3. Applicazione

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

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

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

1.4.1. una politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale;

1.4.2. istruzioni e procedure per garantire la sicurezza del funzionamento delle navi e la protezione dell'ambiente in conformità con la legislazione vigente sia a livello internazionale che nello Stato di bandiera;

1.4.3. una definizione chiara della gerarchia e del sistema di comunicazione tra tutto il personale di terra e di bordo;

- 1.4.4. procedure per segnalare gli incidenti e i casi di inosservanza delle disposizioni del presente codice;
- 1.4.5. procedure di preparazione e di intervento nelle situazioni di emergenza;
- 1.4.6. procedure di controllo interne e di verifica del sistema di gestione.

2. POLITICA IN MATERIA DI SICUREZZA E DI PROTEZIONE AMBIENTALE

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

3. POTERI E RESPONSABILITÀ DELLA SOCIETÀ

- 3.1. Se l'armatore non assume la responsabilità della gestione della nave, deve comunicare all'amministrazione il nome completo e gli estremi del soggetto responsabile.
- 3.2. La società deve definire e documentare le responsabilità, i poteri e le relazioni del personale che dirige, esegue o verifica le attività che riguardano o incidono sulla sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.
- 3.3. La società deve provvedere affinché siano disponibili adeguate risorse e mezzi di assistenza a terra, per consentire alla(e) persona(e) designata(e) di svolgere le proprie funzioni.

4. PERSONA(E) DESIGNATA(E)

Per assicurare la sicurezza delle navi e i collegamenti tra la società ed il personale di bordo, ogni società deve designare, nei modi più idonei, una o più persone a terra in contatto diretto con i più alti livelli dirigenziali. Le responsabilità e i poteri della(e) persona(e) designata(e) devono comprendere il controllo degli aspetti della gestione di ogni nave connessi con la sicurezza e la protezione dell'ambiente e la verifica della disponibilità di adeguati mezzi e risorse di assistenza a terra, a seconda delle necessità.

5. RESPONSABILITÀ E POTERI DEL COMANDANTE

- 5.1. La società deve definire e documentare in modo chiaro le responsabilità del comandante per quanto riguarda:
 - 5.1.1. l'applicazione della politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale della società;
 - 5.1.2. la motivazione dell'equipaggio riguardo all'osservanza di tale politica;
 - 5.1.3. la comunicazione di ordini e istruzioni semplici e chiari;
 - 5.1.4. la verifica dell'osservanza delle disposizioni;

- 5.1.5. la modifica dell'SMS e la segnalazione delle sue carenze ai dirigenti di terra.
- 5.2. La società deve provvedere affinché l'SMS applicato a bordo delle navi specifichi chiaramente i poteri conferiti al comandante. La società deve prevedere nel sistema di gestione della sicurezza che il comandante ha le massime autorità e la responsabilità di decidere in materia di sicurezza e protezione ambientale e di richiedere assistenza alla società laddove necessario.

6. RISORSE E PERSONALE

- 6.1. La società deve garantire che il comandante:
 - 6.1.1. sia qualificato per il comando;
 - 6.1.2. sia pienamente a conoscenza del sistema di gestione della sicurezza della società;
 - 6.1.3. riceva l'assistenza necessaria per poter svolgere i propri compiti in condizioni di sicurezza.
- 6.2. La società deve provvedere affinché l'equipaggio di ogni nave sia in possesso delle qualifiche, dei diplomi e dei requisiti di idoneità fisica prescritti dalle leggi nazionali ed internazionali.
- 6.3. La società deve stabilire procedure atte a garantire che il personale appena assunto e quello cui vengono assegnati nuovi incarichi inerenti alla sicurezza e alla protezione ambientale ricevano una formazione adeguata per l'assolvimento dei loro compiti.

Occorre definire, documentare e impartire le istruzioni che è essenziale fornire prima della partenza della nave.
- 6.4. La società deve provvedere affinché tutto il personale addetto al sistema di gestione della sicurezza abbia adeguata conoscenza delle norme, dei regolamenti, dei codici e delle istruzioni applicabili.
- 6.5. La società deve stabilire e mantenere procedure atte a determinare le azioni di formazione che potrebbero essere indispensabili per il sistema di gestione della sicurezza e provvedere affinché a tali azioni di formazione partecipi tutto il personale interessato.
- 6.6. La società deve stabilire procedure che consentano di fornire al personale di bordo le informazioni relative al sistema di gestione della sicurezza in una o più lingue di lavoro o in altre lingue per esso comprensibili.
- 6.7. La società provvede affinché i membri del personale di bordo siano in grado di comunicare efficacemente tra di loro durante l'esecuzione dei rispettivi compiti inerenti al sistema di gestione della sicurezza.

7 PROGRAMMAZIONE DELLE OPERAZIONI DI BORDO

La società deve stabilire procedure per la preparazione di piani e istruzioni, comprese se del caso opportune checklist, inerenti alle operazioni di bordo più importanti riguardo alla sicurezza della nave e alla prevenzione dell'inquinamento. Occorre definire i vari compiti ed assegnarli a personale qualificato.

8. PIANIFICAZIONE DI EMERGENZA

- 8.1. La società deve stabilire procedure per individuare, descrivere ed affrontare le possibili situazioni di emergenza a bordo.
- 8.2. La società deve approntare appositi programmi di esercitazione per addestrare il personale agli interventi di emergenza.
- 8.3. L'SMS deve prevedere misure per assicurare che il sistema organizzativo della società sia in grado di far fronte in qualsiasi momento a pericoli, incidenti e situazioni di emergenza che dovessero coinvolgere le proprie navi.

9. SEGNALAZIONE ED ANALISI DI CASI DI INOSSERVANZA DELLE NORME, DI INCIDENTI E DI SITUAZIONI PERICOLOSE

- 9.1. L'SMS deve prevedere procedure atte a garantire che i casi di inosservanza delle norme, gli incidenti e le situazioni pericolose siano segnalate alla società, sottoposte a indagine e analizzate allo scopo di migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.
- 9.2. La società deve stabilire procedure per l'applicazione di misure correttive.

10. MANUTENZIONE DELLA NAVE E DELLE APPARECCHIATURE

- 10.1. La società deve stabilire procedure atte a garantire che le navi vengano mantenute conformi alle disposizioni delle norme e dei regolamenti applicabili e alle eventuali disposizioni da essa adottate.
- 10.2. Per soddisfare tali disposizioni, la società deve provvedere affinché:
 - 10.2.1. le ispezioni siano effettuate ad intervalli appropriati;
 - 10.2.2. venga segnalata ogni inosservanza delle norme, indicandone il probabile motivo, se conosciuto;
 - 10.2.3. siano prese adeguate misure correttive;
 - 10.2.4. siano tenute registrazioni di questa attività.
- 10.3. La società deve introdurre nell'SMS procedure che consentano di individuare le apparecchiature e gli impianti la cui improvvisa avaria può determinare una situazione pericolosa. L'SMS deve prevedere disposizioni specifiche per migliorare l'affidabilità di tali apparecchiature ed impianti. Le suddette misure devono includere prove regolari dei dispositivi e delle apparecchiature di riserva o degli impianti che non sono permanentemente in funzione.
- 10.4. Le ispezioni di cui al punto 10.2 e le misure di cui al punto 10.3 devono costituire parte del regolare programma di manutenzione di bordo.

11. DOCUMENTAZIONE

- 11.1. La società deve stabilire e mantenere apposite procedure di controllo di tutti i documenti e dei dati utili ai fini del sistema di gestione della sicurezza .

- 11.2. La società deve provvedere affinché:
 - 11.2.1. documenti validi siano disponibili ovunque sia opportuno;
 - 11.2.2. le modifiche apportate ai documenti siano verificate e approvate da personale qualificato;
 - 11.2.3. i documenti obsoleti vengano immediatamente rimossi.
- 11.3. Il documento utilizzato per descrivere e applicare l'SMS può essere denominato «Manuale di gestione della sicurezza». La documentazione deve essere conservata nel modo che la società ritiene più efficace. Ogni nave deve recare a bordo tutta la documentazione ad essa relativa.

12. VERIFICHE, REVISIONI E VALUTAZIONI DELLA SOCIETÀ

- 12.1. La società deve effettuare verifiche interne in materia di sicurezza per accertare che le attività di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento siano conformi al sistema di gestione della sicurezza.
- 12.2. La società deve valutare periodicamente l'efficienza del sistema di gestione della sicurezza e, se necessario, modificarlo secondo le procedure da essa stessa stabilite.
- 12.3. Le verifiche e le eventuali misure correttive devono essere eseguite secondo procedure debitamente documentate.
- 12.4. Il personale che esegue le verifiche non deve appartenere ai settori oggetto delle verifiche, a meno che ciò risulti impossibile a causa delle dimensioni e della natura della società.
- 12.5. I risultati delle verifiche e delle revisioni devono essere portati all'attenzione di tutto il personale che ha responsabilità nel settore interessato.
- 12.6. I dirigenti responsabili del settore devono adottare tempestivamente misure correttive allo scopo di eliminare le carenze riscontrate.

PARTE B - CERTIFICAZIONE E VERIFICHE

13 CERTIFICAZIONE E VERIFICHE PERIODICHE

- 13.1 La nave deve essere gestita da una società in possesso di un documento di conformità o di un documento di conformità provvisorio (cfr. paragrafo 14.1) relativo alla nave in questione.
- 13.2 Il documento di conformità deve essere rilasciato dall'amministrazione, da un organismo da questa riconosciuto o, su richiesta dell'amministrazione, da un altro governo contraente a qualsiasi società che soddisfi le prescrizioni del presente codice, per un periodo stabilito dall'amministrazione non superiore a cinque anni. Tale documento deve essere accettato come prova che la società è in grado di soddisfare le prescrizioni del presente codice.

- 13.3 Il documento di conformità è valido solo per i tipi di nave esplicitamente indicati nel documento stesso. L'indicazione deve fondarsi sui tipi di nave sui quali si basava la verifica iniziale. Possono essere aggiunti nuovi tipi di nave solo una volta verificata la capacità della società di soddisfare le prescrizioni del presente codice applicabili a tali tipi di nave. I tipi di nave in questione sono quelli indicati alla regola IX/1 della convenzione.
- 13.4 La validità del documento di conformità deve essere oggetto di verifica annuale da parte dell'amministrazione, di un organismo da questa riconosciuto o, su richiesta dell'amministrazione, di un altro governo contraente, entro i tre mesi che precedono o che seguono la data dell'anniversario.
- 13.5 Il documento di conformità deve essere revocato dall'amministrazione o, su richiesta di questa, dal governo contraente che lo ha rilasciato quando la verifica annuale di cui al paragrafo 13.4 non viene richiesta o se vi sono prove di gravi inadempienze rispetto alle disposizioni del presente codice.
- 13.5.1 In caso di revoca del documento di conformità devono essere revocati anche tutti i relativi certificati di gestione della sicurezza e/o certificati di gestione della sicurezza provvisori.
- 13.6 Copia del documento di conformità deve trovarsi a bordo affinché il comandante della nave possa, su richiesta, presentarlo ai fini di una verifica da parte dell'amministrazione o di un organismo da questa riconosciuto o ai fini del controllo di cui alla regola IX/6.2 della convenzione. Non è necessario che la copia del documento sia autenticata o certificata.
- 13.7 Il certificato di gestione della sicurezza deve essere rilasciato ad una nave per un periodo non superiore a cinque anni dall'amministrazione, da un organismo da questa riconosciuto o, su richiesta dell'amministrazione, da un altro governo contraente. Il certificato di gestione della sicurezza deve essere rilasciato previa verifica che la società e il personale di bordo operino conformemente al sistema di gestione della sicurezza approvato. Il documento deve essere accettato come prova che la società è in grado di soddisfare le prescrizioni del presente codice.
- 13.8 La validità del certificato di gestione della sicurezza deve essere oggetto di almeno una verifica intermedia ad opera dell'amministrazione, di un organismo da questa riconosciuto o, su richiesta dell'amministrazione, di un altro governo contraente. Se si prevede di effettuare un'unica verifica intermedia e il periodo di validità del certificato di gestione della sicurezza è di cinque anni, la verifica deve aver luogo tra la data del secondo e la data del terzo anniversario del rilascio del certificato di gestione della sicurezza.
- 13.9 Oltre ai requisiti di cui al paragrafo 13.5.1, il certificato di gestione della sicurezza deve essere revocato dall'amministrazione o, su richiesta di questa, dal governo contraente che lo ha rilasciato se la verifica intermedia di cui al paragrafo 13.8 non viene richiesta o se vi sono prove di gravi inadempienze rispetto alle disposizioni del presente codice.
- 13.10 Malgrado le prescrizioni di cui ai paragrafi 13.2 e 13.7, quando la verifica ai fini del rinnovo è ultimata entro i tre mesi che precedono la data di scadenza del documento di conformità o del certificato di gestione della sicurezza, il nuovo documento di

conformità o certificato di gestione della sicurezza deve essere valido a decorrere dalla data del completamento della verifica ai fini del rinnovo ed estendersi per un periodo non superiore a cinque anni a decorrere dalla data di scadenza del documento di conformità o certificato di gestione della sicurezza esistente.

- 13.11 Quando la verifica ai fini del rinnovo è ultimata prima dei tre mesi che precedono la data di scadenza del documento di conformità o del certificato di gestione della sicurezza, il nuovo documento di conformità o certificato di gestione della sicurezza deve essere valido a decorrere dalla data del completamento della verifica ai fini del rinnovo ed estendersi per un periodo non superiore a cinque anni a decorrere dalla data alla quale è stata ultimata la verifica ai fini del rinnovo.

14 CERTIFICAZIONE PROVVISORIA

- 14.1 Può essere rilasciato un documento di conformità provvisorio per facilitare l'attuazione iniziale del presente codice quando:

- 1 una società è stata appena costituita; oppure
- 2 devono essere aggiunti nuovi tipi di nave ad un documento di conformità preesistente,

previa verifica che la società disponga di un sistema di gestione della sicurezza che soddisfa gli obiettivi di cui al paragrafo 1.2.3 del presente codice, e a condizione che tale società dimostri di aver programmato l'applicazione di un sistema di gestione della sicurezza che soddisfi pienamente le prescrizioni del presente codice entro il periodo di validità del documento di conformità provvisorio. Il documento di conformità provvisorio deve essere rilasciato per un periodo non superiore a dodici mesi dall'amministrazione, da un organismo da questa riconosciuto o, su richiesta dell'amministrazione, da un altro governo contraente. Copia del documento di conformità provvisorio deve trovarsi a bordo affinché il comandante della nave possa, su richiesta, presentarlo ai fini di una verifica da parte dell'amministrazione o di un organismo da questa riconosciuto o ai fini del controllo di cui alla regola IX/6.2 della convenzione. Non è necessario che la copia del documento sia autenticata o certificata.

- 14.2 Può essere rilasciato un certificato di gestione della sicurezza provvisorio:

- 1 alle nuove navi, al momento della consegna;
- 2 quando una società assume per la prima volta la responsabilità dell'esercizio di una nave;
- 3 quando una nave cambia bandiera.

Il certificato di gestione della sicurezza provvisorio deve essere rilasciato per un periodo non superiore a sei mesi dall'amministrazione, da un organismo da questa riconosciuto o, su richiesta dell'amministrazione, da un altro governo contraente.

- 14.3 Un'amministrazione o, su richiesta di questa, un altro governo contraente può, in particolari circostanze, prorogare la validità di un certificato di gestione della sicurezza provvisorio per un periodo non superiore a sei mesi oltre la data di scadenza.

- 14.4 Può essere rilasciato un certificato di gestione della sicurezza provvisorio previa verifica che:
- 1 il documento di conformità o il documento di conformità provvisorio corrisponda alla nave in questione;
 - 2 il sistema di gestione della sicurezza predisposto dalla società per la nave in questione includa gli elementi fondamentali del presente codice e sia stato valutato in sede di controllo ai fini del rilascio del documento di conformità o sia stato comprovato ai fini del rilascio del documento di conformità provvisorio;
 - 3 la società abbia programmato una verifica della nave entro un periodo di tre mesi;
 - 4 il comandante e gli altri ufficiali conoscano il sistema di gestione della sicurezza e le relative modalità di attuazione previste;
 - 5 prima della partenza siano state impartite le istruzioni ritenute essenziali;
 - 6 le informazioni utili sul sistema di gestione della sicurezza siano state comunicate in una o più lingue di lavoro comprensibili per il personale della nave.

15 VERIFICA

- 15.1 Tutte le verifiche prescritte dal presente codice devono essere effettuate secondo procedure accettabili per l'amministrazione e tenendo conto delle linee guida elaborate dall'organizzazione¹².

16 MODELLI DEI CERTIFICATI

- 16.1 Il documento di conformità, il certificato di gestione della sicurezza, il documento di conformità provvisorio e il certificato di gestione della sicurezza provvisorio devono essere elaborati conformemente ai modelli presentati nell'allegato del presente codice. Se i certificati non vengono redatti né in inglese né in francese deve essere prevista la loro traduzione in una di queste lingue.
- 16.2 Oltre alle prescrizioni di cui al paragrafo 13.3 i tipi di nave riportati nel documento di conformità e nel documento di conformità provvisorio possono essere visti per tener conto di eventuali limitazioni operative della nave descritte nel sistema di gestione della sicurezza.

¹² Cfr. gli orientamenti per l'attuazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM) da parte delle amministrazioni, adottate dall'organizzazione mediante la risoluzione A.913(22).

APPENDICE

Modelli di documento di conformità, di certificato di gestione della sicurezza, di documento di conformità provvisorio e di certificato di gestione della sicurezza provvisorio

DOCUMENTO DI CONFORMITÀ

(Timbro ufficiale) (Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma delle disposizioni della CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1974 e successive modificazioni

Sotto l'autorità del governo di _____

(nome dello Stato)

da _____

(persona o organismo autorizzata/o)

Denominazione ed indirizzo della società:

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

SI CERTIFICA CHE il sistema di gestione della sicurezza della società è stato controllato e che soddisfa le prescrizioni del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità della società si applichi a questo tipo di nave. codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), per i tipi di nave elencati di seguito (cancellare le menzioni inutili): codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) per i tipi di nave elencati di seguito (cancellare le menzioni superflue):

Nave passeggeri

Unità veloce per trasporto passeggeri

Unità veloce per trasporto merci

Nave portarinfusa

Petroliera

Chimichiera

Gasiera

Unità mobile di perforazione offshore

Altra navi cargo

Il presente documento di conformità è valido sino al, con riserva di verifiche periodiche.

Rilasciato a

(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio

.....
(Firma del funzionario autorizzato che rilascia il documento)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

Certificato n.

VISTO DI VERIFICA ANNUALE

SI CERTIFICA CHE in occasione della verifica periodica effettuata conformemente alla regola IX/6.1 della convenzione e al paragrafo 13.4 del codice ISM, il sistema di gestione della sicurezza è risultato conforme alle prescrizioni del codice ISM.

1a VERIFICA ANNUALE

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

2^a VERIFICA ANNUALE

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

3a VERIFICA ANNUALE

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

4a VERIFICA ANNUALE

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

CERTIFICATO DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

(Timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma della

CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE (Convenzione SOLAS), come modificata

Sotto l'autorità del governo di _____

(nome dello Stato)

da _____

(persona o organismo autorizzata/o)

Nome della nave:

Segni distintivi:

Porto di immatricolazione:

Tipo di nave¹³.

Stazza lorda:

Numero IMO:

Denominazione ed indirizzo della società:

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

SI CERTIFICA CHE il sistema di gestione della sicurezza della nave è stato controllato e che soddisfa le prescrizioni del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità della società si applichi a questo tipo di nave. Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità in possesso della società è applicabile a questo tipo di nave. Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità della società si applichi a questo tipo di nave.

¹³

Indicare il tipo di nave tra i tipi di nave seguenti: nave passeggeri; unità veloce passeggeri; unità veloce per trasporto merci; nave portarinfusa; petroliera; chimichiera; gasiera; unità mobile di perforazione offshore; altra nave cargo.

Il presente certificato di gestione della sicurezza è valido sino al, con riserva di verifiche periodiche e di validità del documento di conformità.

Rilasciato a

(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio

.....

(Firma del funzionario autorizzato che rilascia il certificato)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

Certificato n.

VISTO DI VERIFICA INTERMEDIA E

VERIFICA SUPPLEMENTARE (SE NECESSARIO)

SI CERTIFICA CHE in occasione della verifica periodica effettuata conformemente alla regola IX/6.1 della convenzione e al paragrafo 13.8 del codice ISM, il sistema di gestione della sicurezza è risultato conforme alle prescrizioni del codice ISM.

VERIFICA INTERMEDIA (da effettuare tra la data del **secondo** e la data del **terzo** anniversario)

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

**VERIFICA
SUPPLEMENTARE***

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

**VERIFICA
SUPPLEMENTARE***

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

**VERIFICA
SUPPLEMENTARE***

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

* Se del caso. Cfr. paragrafo 3.2.3 delle Guidelines on implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations (risoluzione A.913(22)).

CERTIFICATO DI CONFORMITÀ PROVVISORIO

(Timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma della

CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE (Convenzione SOLAS), come modificata

Sotto l'autorità del governo di _____

(nome dello Stato)

da _____

(persona o organismo autorizzata/o)

Denominazione ed indirizzo della società: _____

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

SI CERTIFICA CHE il sistema di gestione della sicurezza della società è stato riconosciuto conforme agli obiettivi di cui al paragrafo 1.2.3 del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità della società si applichi a questo tipo di nave. codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) per i tipi di nave elencati di seguito (cancellare le menzioni inutili): codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) per i tipi di nave elencati di seguito (cancellare le menzioni superflue):

Nave passeggeri

Unità veloce per trasporto passeggeri

Unità veloce per trasporto merci

Nave portarinfusa

Petroliere

Chimichiera

Gasiera

Unità mobile di perforazione offshore

Altra nave cargo

Il presente documento di conformità provvisorio è valido sino al:

Rilasciato a: _____

(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio: _____

(Firma del funzionario autorizzato che rilascia il documento)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

CERTIFICATO DI GESTIONE DELLA SICUREZZA PROVVISORIO

(Timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma della

CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SICUREZZA DELLA
VITA UMANA IN MARE (Convenzione SOLAS),

successivamente modificata

Sotto l'autorità del governo di _____

(nome dello Stato)

da _____

(persona o organismo autorizzata/o)

Nome della nave:

.....

Numero o lettere distintivi:

.....

Porto di immatricolazione:

.....

Tipo di nave*:

Stazza lorda:

.....

Numero IMO:

Denominazione ed indirizzo della società:

.....

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

SI CERTIFICA CHE le prescrizioni di cui al paragrafo 14.4 del codice ISM sono soddisfatte e che il documento di conformità / documento di conformità provvisorio** rilasciato alla società corrisponde a questa nave.

Il presente documento di conformità provvisorio è valido sino al

a condizione che rimanga valido il corrispondente documento di conformità / documento di conformità provvisorio**.

Rilasciato a

(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio

(Firma del funzionario autorizzato che rilascia il certificato)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

Certificato n.

La validità del presente certificato di gestione della sicurezza provvisorio è prorogata sino al

Data della proroga

(Firma del funzionario autorizzato che proroga la validità)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

* Indicare il tipo di nave tra i tipi di nave seguenti: nave passeggeri; unità veloce passeggeri; unità veloce per trasporto merci; nave portarinfusa; petroliera; chimichiera; gasiera; unità mobile di perforazione offshore; altra nave cargo.

** Cancellare la menzione che non interessa

TITOLO II

Disposizioni all'attenzione delle amministrazioni riguardanti l'attuazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM)

PARTE A - DISPOSIZIONI GENERALI

- 1.1 Nell'effettuare le verifiche e le certificazioni previste dalle disposizioni del codice ISM per navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, gli Stati membri devono attenersi alle prescrizioni e agli standard stabiliti nella parte B di questo titolo.
- 1.2 Gli Stati membri devono inoltre tenere in debita considerazione le disposizioni delle Revised Guidelines on the Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations, adottate dall'IMO mediante la risoluzione A.913 (22) del 29 novembre 2001, nella misura in cui queste non siano coperte dalla parte B di questo titolo.

PARTE B - CERTIFICAZIONE E STANDARD

1. ACCETTAZIONE E RICONOSCIMENTO DEI DOCUMENTI DI CONFORMITÀ PROVVISORI E DEI CERTIFICATI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA PROVVISORI

- 1.1. Gli Stati membri accettano i documenti di conformità provvisori e i certificati di gestione della sicurezza provvisori conformi alle disposizioni del presente regolamento e rilasciati dall'amministrazione di uno Stato membro, o da un organismo riconosciuto che operi per conto dell'amministrazione di tale Stato membro.
- 1.2. Gli Stati membri riconoscono i documenti di conformità provvisori o i certificati di gestione della sicurezza provvisori rilasciati dall'amministrazione di un paese terzo, o in nome di essa se ritengono che essi attestino la conformità alle disposizioni del presente regolamento.

2. PROCEDURA DI CERTIFICAZIONE

- 2.1. La procedura di certificazione ai fini del rilascio di un documento di conformità a una società o di un certificato di gestione della sicurezza a qualsiasi nave deve essere conforme alle disposizioni illustrate di seguito.
- 2.2. Di norma la procedura di certificazione comprende le seguenti fasi:
 1. verifica iniziale;
 2. verifica annuale o intermedia;
 3. verifica ai fini del rinnovo;
 4. verifica supplementare.

Tali verifiche sono condotte su richiesta della società all'amministrazione o all'organismo riconosciuto che opera per conto dell'amministrazione.
- 2.3. Le verifiche devono comprendere un controllo del sistema di gestione della sicurezza.
- 2.4. Per l'esecuzione del controllo è designato un responsabile del controllo o, se del caso, un gruppo addetto al controllo.

- 2.5. Il responsabile del controllo designato elabora un piano di controllo di concerto con la società.
- 2.6. Una relazione sul controllo deve essere compilata sotto la direzione del responsabile del controllo, che deve garantirne la precisione e la completezza.
- 2.7. La relazione sul controllo deve contenere il programma del controllo, i nominativi dei membri del gruppo di controllo, le date, la denominazione della società, la registrazione di ogni osservazione o constatazione di non conformità e osservazioni sull'idoneità del sistema di gestione della sicurezza a conseguire gli obiettivi stabiliti.

3. NORME IN MATERIA DI GESTIONE

- 3.1. I responsabili del controllo o i membri del gruppo addetto al controllo incaricati di gestire la verifica della conformità al codice ISM devono avere conoscenze in materia di:
 - 1. osservanza delle norme e dei regolamenti applicabili a tutti i tipi di nave gestiti dalla società, ivi compresa la certificazione della gente di mare;
 - 2. attività connesse all'approvazione, al controllo e al rilascio dei certificati marittimi;
 - 3. prescrizioni necessarie nel quadro del sistema di gestione della sicurezza previsto dal codice ISM;
 - 4. esperienza pratica di operazioni navali.
- 3.2. Nell'esecuzione della verifica della conformità alle prescrizioni del codice ISM si deve garantire che il personale che fornisce servizi di consulenza e il personale addetto alla procedura di certificazione siano tra loro indipendenti.

4. NORME IN MATERIA DI CONOSCENZE

- 4.1. Conoscenze di base per l'esecuzione delle verifiche
 - 4.1.1. Il personale che partecipa alle verifiche della conformità alle prescrizioni del codice ISM deve soddisfare i criteri minimi per gli ispettori previsti all'allegato VII, paragrafo 2, della direttiva 95/21/CE del Consiglio¹⁴.
 - 4.1.2. Il suddetto personale deve aver ricevuto una formazione idonea ad assicurare conoscenze e capacità adeguate all'esecuzione della verifica della conformità alle prescrizioni del codice ISM, in particolare nelle seguenti materie:
 - 1. conoscenza e comprensione del codice ISM;
 - 2. leggi e regolamenti obbligatori;
 - 3. prescrizioni di cui una società deve tener conto a norma del codice ISM;
 - 4. tecniche di valutazione utilizzabili nel contesto di esami, colloqui, analisi e relazioni;
 - 5. aspetti tecnici e operativi della gestione della sicurezza;
 - 6. conoscenze di base nel campo della navigazione e delle operazioni di bordo; o
 - 7. partecipazione ad almeno un controllo di un sistema di gestione di tipo marittimo.
- 4.2. Conoscenze necessarie per la verifica iniziale e per la verifica ai fini del rinnovo
 - 4.2.1. Per poter valutare pienamente se una società o una nave di qualsiasi tipo è conforme alle prescrizioni del codice ISM, oltre alle conoscenze sopra menzionate, il personale

¹⁴ GUL 157, pag. 7. 7. 1995, pag. 1.

incaricato di eseguire una verifica iniziale o una verifica ai fini del rinnovo di un documento di conformità o di un certificato di gestione della sicurezza deve avere conoscenze che gli consentano di:

1. stabilire se gli elementi del sistema di gestione della sicurezza sono conformi o meno alle prescrizioni del codice ISM;
 2. stabilire l'idoneità del SMS della società o della nave, di qualsiasi tipo, a garantire l'osservanza delle leggi e dei regolamenti sulla base delle risultanze dei registri obbligatori e dei registri delle visite di classificazione;
 3. valutare l'idoneità del SMS a garantire l'osservanza di altre leggi e regolamenti che non formano oggetto di ispezioni o visite di classificazione obbligatorie per legge e a consentire la verifica del rispetto di tali norme e regolamenti;
 4. valutare se le pratiche di sicurezza raccomandate dall'IMO, dalle amministrazioni, dalle società di classificazione e dalle associazioni del settore marittimo sono state prese in considerazione.
- 4.2.2. Tali compiti possono essere svolti da un gruppo composto di persone che riuniscono complessivamente tutte le competenze necessarie.

5. MODELLI DEI DOCUMENTI DI CONFORMITÀ E DEI CERTIFICATI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA MARITTIMA

Quando le navi operano in un unico Stato membro, gli Stati membri sono tenuti ad utilizzare i modelli allegati al codice ISM, o il documento di conformità, il certificato di gestione della sicurezza, il documento di conformità provvisorio e il certificato di gestione della sicurezza provvisorio predisposti secondo i modelli presentati di seguito.

DOCUMENTO DI CONFORMITÀ

(Timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma delle disposizioni [della CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1974 e successive modifiche e (*) del presente regolamento del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del codice ISM.

Sotto l'autorità del governo di _____

(nome dello Stato)

da _____

(persona o organismo autorizzata/o)

Denominazione ed indirizzo della società

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

SI CERTIFICA CHE il sistema di gestione della sicurezza della società è stato controllato e che soddisfa le prescrizioni del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità della società si applichi a questo tipo di nave. codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), per i tipi di nave elencati di seguito (cancellare le menzioni inutili): codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) per i tipi di nave elencati di seguito (cancellare le menzioni superflue):

Nave passeggeri

Unità veloce per trasporto passeggeri

Unità veloce per trasporto merci

Nave portarinfusa

Petroliere

Chimichiera

Gasiera

Unità mobile di perforazione offshore

Altra navi cargo

Traghetto ro-ro per trasporto passeggeri

*

Si può omettere per le navi che effettuano esclusivamente viaggi interni in un solo Stato membro.

Il presente documento di conformità è valido sino al, con riserva di verifiche periodiche.

Rilasciato a

(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio

.....

(Firma del funzionario autorizzato che rilascia il documento)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

Certificato n.

VISTO DI VERIFICA ANNUALE

SI CERTIFICA CHE in occasione della verifica periodica effettuata conformemente [alla regola IX/6.1 della convenzione, al paragrafo 13.4 del codice ISM e (*) all'articolo 5, paragrafo 3 del presente regolamento del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del codice ISM

1a VERIFICA ANNUALE

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

2a VERIFICA ANNUALE

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

3a VERIFICA ANNUALE

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

4a VERIFICA ANNUALE

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

*

Si può omettere per le navi che effettuano esclusivamente viaggi interni in un solo Stato membro.

CERTIFICATO DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

(Timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma delle disposizioni [della CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1974 e successive modifiche e (*) del presente regolamento del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del codice ISM.

Sotto l'autorità del governo di _____

(nome dello Stato)

da _____

(persona o organismo autorizzata/o)

Nome della nave:

.....

Numero o lettere distintivi:

.....

Porto di immatricolazione:

.....

Tipo di

nave*^{*}

Stazza lorda:

.....

Numero IMO:

Denominazione ed indirizzo della società:

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

SI CERTIFICA CHE il sistema di gestione della sicurezza della nave è stato controllato e che soddisfa le prescrizioni del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità della società si applichi a questo tipo di nave. Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità in possesso della società è applicabile a questo tipo di nave Codice internazionale di

*

**

Si può omettere per le navi che effettuano esclusivamente viaggi interni in un solo Stato membro.

Indicare il tipo di nave tra i tipi di nave seguenti: nave passeggeri; unità veloce passeggeri; unità veloce per trasporto merci; nave portarinfusa; petroliera; chimichiera; gasiera; unità mobile di perforazione offshore; altra nave cargo; traghetto ro-ro passeggeri.

gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità della società si applichi a questo tipo di nave.

Il presente certificato di gestione della sicurezza è valido sino al, con riserva di verifiche periodiche e di validità del documento di conformità.

Rilasciato a

(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio

.....

(Firma del funzionario autorizzato che rilascia il certificato)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

Certificato n.

VISTO DI VERIFICA INTERMEDIA E VERIFICA SUPPLEMENTARE (SE
NECESSARIO)

SI CERTIFICA CHE in occasione della verifica periodica effettuata conformemente
[alla regola IX/6.1 della convenzione, al paragrafo 13.8 del codice ISM e (*)
all'articolo 5, paragrafo 1 del presente regolamento del Consiglio sull'attuazione nella
Comunità del codice ISM

VERIFICA INTERMEDIA¹⁵
(da effettuare tra la data del
secondo e la data del **terzo**
anniversario)

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

**VERIFICA
SUPPLEMENTARE***

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

**VERIFICA
SUPPLEMENTARE***

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

**VERIFICA
SUPPLEMENTARE***

Firma: _____

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: _____

Data: _____

* Si può omettere per le navi che effettuano esclusivamente viaggi interni in un solo Stato membro.
** Ove applicabile. Si fa riferimento al paragrafo 13.8 del codice ISM.

CERTIFICATO DI CONFORMITÀ PROVVISORIO

(Timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma delle disposizioni [della CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1974 e successive modifiche e (*) del presente regolamento del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del codice ISM.

Sotto l'autorità del governo di _____

(nome dello Stato)

da _____

(persona o organismo autorizzata/o)

Denominazione ed indirizzo della società

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

SI CERTIFICA che il sistema di gestione della sicurezza della società è stato riconosciuto conforme agli obiettivi di cui al paragrafo 1.2.3 del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), previa verifica che il documento di conformità della società si applichi a questo tipo di nave. codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) per i tipi di nave elencati di seguito (cancellare le menzioni inutili): codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) per i tipi di nave elencati di seguito (cancellare le menzioni superflue):

Nave passeggeri

Unità veloce per trasporto passeggeri

Unità veloce per trasporto merci

Nave portarinfusa

Petroliere

Chimichiera

Gasiera

Unità mobile di perforazione offshore

Altra navi cargo

Traghetto ro-ro per trasporto passeggeri

*

Si può omettere per le navi che effettuano esclusivamente viaggi interni in un solo Stato membro.

Il presente documento di conformità provvisorio è valido sino al

Rilasciato a

(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio

(Firma del funzionario autorizzato che rilascia il documento)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

CERTIFICATO DI GESTIONE DELLA SICUREZZA PROVVISORIO

(Timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma delle disposizioni [della CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1974 e successive modifiche e (*) del presente regolamento del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del codice ISM.

Sotto l'autorità del governo di _____

(nome dello Stato)

da _____

(persona o organismo autorizzata/o)

Denominazione ed indirizzo della società

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

Nome della nave:

Numero o lettere distintivi:

Porto di immatricolazione:

Tipo di nave^{**}:

Stazza lorda:

Numero IMO:

Denominazione ed indirizzo della società:

(cfr. paragrafo 1.1.2 del codice ISM)

SI CERTIFICA CHE sono ottemperati i requisiti di cui al paragrafo 14.4 del codice ISM e il Documento di conformità / Documento provvisorio di conformità^{***} della Società si riferisce a questa nave.

Il presente documento di conformità provvisorio è valido fino al, a condizione che la validità del documento di conformità / documento di conformità provvisorio^{***} non sia scaduta.

* Si può omettere per le navi che effettuano esclusivamente viaggi interni in un solo Stato membro.

** Indicare il tipo di nave tra i tipi di nave seguenti: nave passeggeri; unità veloce passeggeri; unità veloce per trasporto merci; nave portarinfusa; petroliera; chimichiera; gasiera; unità mobile di perforazione offshore; altra nave cargo; traghetto ro-ro passeggeri.

*** Cancellare la menzione che non interessa.

Rilasciato il:

(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio

(Firma del funzionario autorizzato che rilascia il certificato)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

Certificato n.

La validità del presente certificato provvisorio di gestione della sicurezza è prorogata fino al:

Data della proroga:

(Firma del funzionario autorizzato che proroga la validità)

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Settore(i) politico(i): sicurezza marittima

Attività: attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza

DENOMINAZIONE DELL'AZIONE: REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULL'ATTUAZIONE NELLA COMUNITÀ DEL CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

LA MISURA PROPOSTA NON HA NESSUNA INCIDENZA FINANZIARIA SUL BILANCIO COMUNITARIO

1. LINEE DI BILANCIO + DENOMINAZIONE

NON APPLICABILE

2. DATI GLOBALI IN CIFRE

2.1. DOTAZIONE TOTALE DELL'AZIONE (PARTE B): MILIONI DI EURO IN SI

NON APPLICABILE

2.2. Periodo di applicazione:

NON APPLICABILE

2.3. Stima globale pluriennale delle spese:

NON APPLICABILE

- a) Scadenzario degli stanziamenti d'impegno e di pagamento (intervento finanziario)
(*cfr. punto 6.1.1*)

milioni di euro (*al terzo decimale*)

	Anno [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi success.]	Totale
Stanziamenti d'impegno							
Stanziamenti di pagamento							

b) Assistenza tecnica e amministrativa e spese d'appoggio (*cfr. punto 6.1.2*)

Stanziamenti d'impegno							
Stanziamenti di pagamento							

Totale parziale a+b							
Stanziamenti d'impegno							
Stanziamenti di pagamento							

c) Incidenza finanziaria globale delle risorse umane e delle altre spese di funzionamento
(*cfr. punti 7.2 e 7.3*)

SI/SP							
-------	--	--	--	--	--	--	--

TOTALE a+b+c							
Stanziamenti d'impegno							
Stanziamenti di pagamento							

2.4. Compatibilità con la programmazione finanziaria e le prospettive finanziarie

[X] La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore

La proposta impone una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie

Può essere necessario il ricorso alle disposizioni dell'accordo interistituzionale

2.5. Incidenza finanziaria sulle entrate:¹⁶

[X] Nessuna incidenza finanziaria (si tratta degli aspetti tecnici dell'attuazione di una misura)

OPPURE

Incidenza finanziaria – Conseguenza sulle entrate:

¹⁶ Per ulteriori informazioni, si veda la nota esplicativa a parte.

(Nota bene: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono essere riprese in un foglio a parte, da allegare alla presente scheda finanziaria.)

milioni di euro (al primo decimale)

		Prima della azione[Anno n-1]	Situazione dopo l'azione					
Linea di bilancio	Entrate		[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Entrate in termini assoluti							
	b) Modifica delle entrate	Δ						

(Descrivere ogni linea di bilancio interessata, aggiungendo nella tabella tutte le linee sulle quali si manifesta l'incidenza in questione)

3. CARATTERISTICHE DI BILANCIO

NON APPLICABILE

Natura della spesa		Nuove	Partecipazione EFTA	Contributo dei paesi candidati	Voce nel preventivo finanziario
SO SNO	SD SND	SI / NO	SI / NO	SI / NO	N.

4. BASE GIURIDICA

Articolo 80, paragrafo 2 del trattato.

5. DESCRIZIONE E MOTIVI

5.1. Necessità di un intervento comunitario¹⁷

5.1.1. Obiettivi perseguiti

L'inserimento del codice ISM completo e di un insieme coerente di disposizioni relative al processo di certificazione nella legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima migliorerà la sicurezza del trasporto marittimo, dell'ambiente marittimo e del personale a bordo delle navi.

5.1.2. Disposizioni adottate in relazione alla valutazione ex ante

Non pertinente

¹⁷ Per ulteriori informazioni, si veda la nota esplicativa a parte.

5.1.3. Disposizioni adottate in seguito alla valutazione ex post

Non pertinente

5.2. Azione prevista e modalità per un intervento finanziario

Non pertinente

5.3. Modalità di attuazione

Gestione diretta da parte della Commissione soltanto con personale statutario (già effettivo).

6. INCIDENZA FINANZIARIA

6.1. Incidenza finanziaria totale sulla parte B (per tutto il periodo di programmazione)

NESSUNA INCIDENZA FINANZIARIA - Punti dal 6.1.1 al 6.2: non applicabili.

6.1.1. Intervento finanziario

SI in milioni di euro (al terzo decimale)

Ripartizione	[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi success.]	Totale
Azione 1							
Azione 2							
Ecc.							
TOTALE							

6.1.2. Assistenza amministrativa e tecnica, spese di sostegno e per il sistema informatico (stanziamenti d'impegno)

	[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi success.]	Totale
1) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA):							
a) Uffici d'assistenza tecnica (UAT)							
b) Altra assistenza tecnica ed amministrativa: - intra-muros: - extra muros: <i>di cui per la realizzazione e la manutenzione di sistemi di gestione informatizzati:</i>							

Totale parziale 1							
2) Spese d'appoggio (SDA):							
a) Studi							
b) Riunioni di esperti							
c) Informazione e pubblicazioni							
Totale parziale 2							
TOTALE							

6.2. Calcolo del costo per ciascuno dei provvedimenti di cui alla parte B (per tutto il periodo di programmazione)¹⁸

(Qualora si tratti di più azioni, occorre fornire, sulle misure concrete da adottare per ogni azione, le precisazioni necessarie alla stima del volume e del costo delle realizzazioni)

SI in milioni di euro (al terzo decimale)

Ripartizione	Tipo di realizzazioni (progetti, dossier)	Numero di realizzazioni (totale per gli anni 1...n)	Costo unitario medio	Costo complessivo (totale per gli anni 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Azione 1</u>				
- Misura 1				
- Misura 2				
<u>Azione 2</u>				
- Misura 1				
- Misura 2				
- Misura 3				
Ecc.				
COSTO TOTALE				

Se necessario, spiegare il modo di calcolo

7. INCIDENZA SUL PERSONALE E SULLE SPESE AMMINISTRATIVE

Nessuna incidenza sulle spese di personale. Gestione a carico del personale esistente. 7.1 e 7.2 non si applicano.

Nessuna incidenza specifica sulle spese amministrative. 7.3.: non applicabile.

¹⁸ Per ulteriori informazioni, si veda la nota esplicativa a parte.

7.1. Incidenza sulle risorse umane

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione imputandone i costi a risorse esistenti e/o supplementari		Totale	Descrizione delle mansioni inerenti all'iniziativa
		Numero di posti permanenti	Numero di posti temporanei		
Funzionari o agenti temporanei	A				<i>Allegare, se necessario, una descrizione più dettagliata delle mansioni</i>
	B				
	C				
Altre risorse umane					
Totale					

7.2. Incidenza finanziaria globale delle risorse umane

Tipo di risorse umane	Importi in euro	Modo di calcolo *
Funzionari		
Agenti temporanei		
Altre risorse umane (specificare linea di bilancio)		
Totale		

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

7.3. Altre spese di funzionamento derivanti dall'azione

Linea di bilancio (numero e titolo)	Importi in euro	Modo di calcolo
Dotazione globale (Titolo A7)		
A0701 – Missioni		
A07030 – Riunioni		
A07031 – Comitati obbligatori ¹		
A07032 – Comitati non obbligatori ¹		
A07040 – Conferenze		
A0705 – Studi e consulenze		
Altre spese (specificare)		
Sistemi d'informazione (A-5001/A-4300)		
Altre spese - parte A (specificare)		
Totale		

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

¹ Precisare il tipo di comitato e il gruppo di cui fa parte.

I.	Totale annuo (7.2 + 7.3)	€
II.	Durata dell'azione	anni
III.	Costo totale dell'azione (I x II)	€

8. CONTROLLO E VALUTAZIONE

8.1. Sistema di controllo

e

8.2. Modalità e periodicità della valutazione

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione "relazioni annuali succinte" (articolo 10).

9. MISURE ANTIFRODE

Non rilevante.

SCHEDA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

COM(2003)XXXXXX

LE PROPOSTE

1. In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una normativa comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.

Scopo del presente regolamento è quello di rafforzare la sicurezza della gestione e dell'esercizio di tutti i tipi di navi impiegate in viaggi internazionali e la prevenzione dell'inquinamento prodotto dalle medesime alla luce dell'esperienza acquisita con l'applicazione del regolamento (CE) n. 3051/95 per navi ro-ro passeggeri. Il regolamento (CE) n. 3051/95 è abrogato e sostituito da un nuovo testo. Il regolamento introduce gli emendamenti al codice ISM che integrano le disposizioni relative alla validità dei certificati di conformità e dei certificati provvisori e alla forma dei certificati.

L'INCIDENZA SULLE IMPRESE

2. Chi sarà interessato dalla proposta?
 - sui vari settori di attività,
 - società di navigazione che gestiscono navi coperte dal codice ISM impiegate in viaggi internazionali e domestici.
 - sulle diverse dimensioni delle imprese (indicare la concentrazione di piccole e medie imprese),
 - saranno interessate società di diverse dimensioni, da quelle che possiedono una sola nave ad armatori di flotte considerevoli.
 - specificare se esistono particolari aree geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese.
 - in tutti gli Stati membri dell'UE, essendo interessate tutte le amministrazioni nazionali nel loro ruolo di Stati di bandiera.

3. Quali obblighi saranno imposti alle imprese per conformarsi alla proposta?

Non si richiedono provvedimenti particolari. Il regolamento mira a migliorare la sicurezza in mare e a prevenire incidenti marittimi e l'inquinamento del mare nella Comunità.

4. Definire la prevedibile incidenza economica della proposta:

Non rilevante.

5. Indicare se la proposta contiene misure destinate a tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.).

No.

CONSULTAZIONE

6. Elencare le organizzazioni consultate in merito alla proposta ed esporre le principali osservazioni.

Le seguenti organizzazioni sono state invitate ed hanno partecipato alla riunione di consultazione:

- Associazione degli armatori della Comunità europea (ECSA);
- European Transport Workers' Federation (ETF);
- Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS).