

DIRETTIVA 1999/97/CE DELLA COMMISSIONE**del 13 dicembre 1999**

che modifica la direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la 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⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 98/42/CE ⁽²⁾, in particolare l'articolo 19,

- (1) considerando che è necessario tener conto degli emendamenti entrati in vigore delle convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e degli sviluppi nell'ambito del Protocollo di intesa di Parigi (MOU);
- (2) considerando che la pubblicazione di informazioni relative alle navi in stato di fermo nei porti comunitari in forza della direttiva 95/21/CE può indurre i relativi proprietari a procedere agli interventi correttivi senza che siano obbligati a provvedervi, e può suscitare attenzione ai problemi di sicurezza nel settore del trasporto marittimo;
- (3) considerando che a tale effetto l'elenco delle informazioni da pubblicare dovrebbe essere ampliato, in particolare includendovi informazioni più particolareggiate sulla nave in questione, sul fermo e sulla misura adottata, nonché informazioni sulle navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti comunitari; che dovrebbero essere definiti più chiaramente i casi in cui le carenze che hanno portato al fermo della nave rientrano tra le responsabilità delle società di classificazione in materia di ispezione; che l'efficacia di tale misura dovrebbe essere accresciuta grazie ad una più frequente pubblicazione delle informazioni effettuata con cadenza mensile;
- (4) considerando che una maggiore trasparenza sui dati relativi alle ispezioni delle navi è un elemento necessario ed importante per la promozione della qualità del trasporto marittimo tanto all'interno della Comunità che a livello mondiale; che i metodi per rendere tali informazioni disponibili su più larga scala e con maggiore tempestività dovrebbero essere definiti grazie alla cooperazione tra Stati membri e Commissione;
- (5) considerando che gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per eliminare qualsiasi ostacolo giuridico alla pubblicazione di tale elenco di navi sottoposte ad ispezione, in stato di fermo o cui è stato

rifiutato l'accesso ad un porto della Comunità, in particolare grazie alla modifica, ove del caso, della rispettiva normativa nazionale in materia di protezione dei dati;

- (6) considerando che il fattore di priorità ordinaria di cui all'allegato I, parte II, della direttiva 95/21/CE deve essere migliorato alla luce dell'esperienza maturata nel corso della sua attuazione; che il valore del fattore di priorità può subire frequenti adeguamenti nel quadro del MOU di Parigi ed essere successivamente inserito nel sistema Sirenac; che è sufficiente consultare la base Sirenac per conoscere il valore del fattore di priorità di una nave; che appare pertanto superfluo inserire tale valore nella direttiva 95/21/CE;
- (7) considerando che l'elenco di certificati e documenti di cui all'allegato II della direttiva 95/21/CE andrebbe modificato per tenere conto degli emendamenti entrati in vigore nella legislazione internazionale;
- (8) considerando che le misure previste dalla presente direttiva sono conformi al parere del comitato istituito conformemente all'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 98/74/CE della Commissione ⁽⁴⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 95/21/CE è così modificata:

1) L'articolo 2 è così modificato:

- a) al paragrafo 1 i termini «in vigore al 1° luglio 1998» sono sostituiti da: «in vigore al 1° luglio 1999»;
- b) al paragrafo 2 i termini «quale risulta al 14 gennaio 1998» sono sostituiti da: «quale risulta al 1° luglio 1999».

2) L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15

Pubblicazione di notizie

1. La competente autorità di ciascuno Stato membro prende i provvedimenti necessari per garantire che le informazioni elencate nell'allegato VIII, parte I, relative a navi che sono state trattenute in un porto di questo Stato membro o alle quali è stato rifiutato l'accesso a detto porto nel corso del mese precedente siano pubblicate con cadenza quanto meno mensile.

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1.⁽²⁾ GU L 184 del 27.6.1998, pag. 40.⁽³⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19.⁽⁴⁾ GU L 276 del 13.10.1998, pag. 7.

2. Le informazioni disponibili nel sistema Sirenac relative alle navi ispezionate in porti degli Stati membri di cui all'allegato VIII, parte I e parte II, devono essere rese pubbliche grazie a dispositivi tecnici appropriati, non appena possibile ad ultimazione completata dell'ispezione o a revoca del fermo.
 3. Gli Stati membri e la Commissione cooperano per instaurare i dispositivi appropriati di cui al paragrafo 2.
 4. Se del caso, il sistema di informazione Sirenac è modificato per dare esecuzione agli obblighi sopra menzionati.»
- 3) L'allegato I è modificato come previsto nell'allegato alla presente direttiva.
 - 4) L'allegato II è così modificato:
 - a) Il punto 2, settimo trattino è sostituito dal seguente testo:

«— Certificato di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi.»
 - b) Dopo il punto 28, è inserito il seguente testo:

«29. Piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti.

30. Sistema di supporto all'assunzione di decisioni per capitani di navi passeggeri.

31. Piano di cooperazione SAR (servizio di ricerca e salvataggio) per navi passeggeri in servizio su rotte fisse.

32. Elenco dei limiti operativi per navi passeggeri.

33. Libretto per portarinfuse.

34. Piano di carico e scarico per portarinfuse.»
 - 5) È aggiunto un nuovo allegato VIII come indicato nell'allegato alla presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro 12 mesi dall'adozione della medesima. 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 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 13 dicembre 1999.

Per la Commissione

Loyola DE PALACIO

Vicepresidente

ALLEGATO

1) L'allegato I è così modificato:

- a) nella parte I, punto 6, i termini: «o ritirate» sono inseriti dopo il termine «sospese»;
- b) la parte II è sostituita dal seguente testo:

«II. Fattore di priorità ordinaria

L'ispezione delle seguenti navi deve essere considerata prioritaria:

1. Navi che approdano per la prima volta nel porto di uno Stato membro o dopo un'assenza di dodici mesi o più. Nell'applicare tali criteri gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del MOU. In mancanza di informazioni adeguate in materia, gli Stati membri si basano sui dati disponibili sul sistema Sirenac e ispezionano le navi che non risultano registrate nella banca dati Sirenac dopo l'entrata in vigore di quest'ultima il 1° gennaio 1993.
2. Navi non ispezionate da nessuno Stato membro nei sei mesi precedenti.
3. Navi i cui certificati obbligatori relativi alla costruzione e alle dotazioni rilasciati in conformità delle convenzioni, e i cui certificati di classificazione sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20).
4. Navi battenti bandiera di uno Stato che figura nella tabella delle navi con un tasso di fermi e ritardi superiore alla media nell'arco di tre anni, pubblicata nella relazione annuale del MOU.
5. Navi alle quali è consentito lasciare il porto di uno Stato membro a determinate condizioni:
 - a) per ogni carenza da correggere prima della partenza;
 - b) per ogni carenza da correggere nel porto successivo;
 - c) per le carenze da correggere entro 14 giorni;
 - d) per le carenze per le quali sono state specificate altre condizioni.È tenuto conto del fatto che siano state adottate iniziative riguardanti la nave e siano state corrette tutte le carenze.
6. Navi in cui sono state riscontrate carenze durante una precedente ispezione, a seconda del numero di carenze riscontrate.
7. Navi che sono state fermate in un porto precedente.
8. Navi battenti bandiera di uno Stato che non ha ratificato tutte le pertinenti convenzioni internazionali elencate all'articolo 2 della presente direttiva.
9. Navi battenti bandiera di uno Stato il cui tasso di carenze è superiore alla media.
10. Navi il cui tasso di sospensioni dalla classe è superiore alla media.
11. Navi appartenenti ad una categoria per la quale è prevista l'ispezione estesa di cui all'articolo 7 della presente direttiva.
12. Altre navi che hanno più di 13 anni.

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

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

2) È aggiunto un nuovo allegato VIII:

«ALLEGATO VIII

Pubblicazione di informazioni connesse ai fermi ed alle ispezioni in porti degli Stati membri

(conformemente all'articolo 15)

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

- nome della nave,
 - numero IMO,
 - tipo di nave,
 - stazza (sl),
 - anno di costruzione,
 - nome ed indirizzo dell'armatore o dell'operatore della nave,
 - Stato di bandiera,
 - la società di classificazione o le società di classificazione, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a detta nave certificati di classificazione della nave,
 - la società di classificazione o le società di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati,
 - numero di fermi nel corso dei precedenti 24 mesi,
 - paese e porto di fermo,
 - data in cui è stato tolto il fermo,
 - durata del fermo, in giorni,
 - numero di carenze rilevate e ragioni del fermo, in termini chiari ed espliciti,
 - quando alla nave è stato rifiutato l'accesso ad un porto della Comunità, i motivi di tale misura, in termini chiari ed espliciti,
 - indicazione delle eventuali responsabilità della società di classificazione o di altro organismo privato che ha proceduto alla pertinente ispezione relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo,
 - descrizione delle misure adottate nel caso in cui la nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato o in cui alla nave sia stato rifiutato l'accesso ad un porto della Comunità.
- II. Le informazioni relative alle navi oggetto di ispezione rese pubbliche conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, includono i seguenti dati:
- nome della nave,
 - numero IMO,
 - tipo di nave,
 - stazza (sl),
 - anno di costruzione,
 - nome e indirizzo dell'armatore o dell'operatore della nave,
 - Stato di bandiera,
 - la società di classificazione o le società di classificazione, ove pertinente, che hanno rilasciato eventualmente a detta nave certificati di classificazione della nave,
 - la società di classificazione o le società di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati,
 - paese, porto e data di ispezione,
 - numero di carenze, per categoria di carenze.»
-