

**DIRETTIVA 2001/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
del 19 dicembre 2001**

**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)**

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(3)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 13 novembre 2001,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 95/21/CE del Consiglio <sup>(5)</sup> istituisce nella Comunità europea un sistema di controllo delle navi ad opera dello Stato di approdo basato su procedure uniformi di ispezione e di fermo.
- (2) È necessario tener conto delle modifiche delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) già in vigore, nonché degli sviluppi intervenuti nell'ambito del memorandum di intesa di Parigi (MOU).
- (3) Resta inteso che nessun elemento della presente direttiva ha l'effetto di trasferire agli Stati di approdo le responsabilità degli Stati di bandiera, incluse quelle degli organismi riconosciuti che agiscono per conto di questi ultimi.
- (4) Alcune navi presentano a causa delle loro condizioni precarie, della loro bandiera e dei loro precedenti un rischio manifesto per la sicurezza in mare e per l'ambiente marino. Fra queste in particolare le navi battenti bandiera di uno Stato designato «ad altissimo rischio» o «ad alto rischio» nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU. È opportuno dunque rifiutare l'accesso di queste navi ai porti della Comunità, a meno di comprovare che possono essere operate senza pericoli nelle acque della Comunità. Devono essere stabiliti orientamenti per precisare le procedure applicabili al

siffatto provvedimento di rifiuto di accesso ed alla revoca del medesimo. Ai fini della trasparenza, l'elenco delle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti della Comunità dovrebbe essere reso pubblico.

- (5) Le navi che presentano un fattore di priorità elevato costituiscono un rischio particolarmente grave di incidenti o di inquinamento che giustifica la necessità di prevederne l'ispezione frequente allo scalo in un porto della Comunità.
- (6) Anche le categorie di navi elencate nell'allegato V della direttiva 95/21/CE presentano un rilevante rischio di incidenti o di inquinamento a partire da una certa età. L'ampia discrezionalità conferita all'autorità responsabile delle ispezioni di selezionare o meno tali navi per un'ispezione estesa non consente di ottenere un'applicazione uniforme delle prassi in ambito comunitario. È di conseguenza indispensabile rendere obbligatoria l'ispezione di queste navi. In particolare, tenuto conto dei rischi di grave inquinamento rappresentati dalle petroliere, nonché del fatto che la grande maggioranza delle carenze che comportano il fermo riguarda navi di età superiore ai quindici anni, occorrerebbe applicare il regime delle ispezioni estese alle petroliere a partire dall'età di quindici anni.
- (7) Il contenuto delle ispezioni estese oggetto degli orientamenti stabiliti può variare considerevolmente a discrezione dell'autorità d'ispezione. Per ottenere prassi uniformi all'interno della Comunità è di conseguenza indispensabile rendere tali orientamenti obbligatori. Tuttavia, è opportuno prevedere una deroga quando l'effettuazione di un'ispezione su tali navi, in particolare tenuto conto dello stato delle cisterne di carico della nave o dei vincoli operativi connessi alle operazioni di carico o di scarico, non è possibile o può comportare rischi eccessivi per la sicurezza della nave, del suo equipaggio, dell'ispettore o per la sicurezza all'interno dell'area portuale.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a organizzare le ispezioni obbligatorie in modo efficiente, allo scopo di ottenere il massimo vantaggio da un regime di ispezione rafforzato, tenendo conto delle varie condizioni operative e avvalendosi della cooperazione tra i porti e gli Stati membri, nel rispetto degli obiettivi quantitativi complessivi in materia di ispezioni.

<sup>(1)</sup> GU C 212 E del 25.7.2000, pag. 102 e GU C 154 del 29.4.2001, pag. 67.

<sup>(2)</sup> GU C 14 del 16.1.2001, pag. 22.

<sup>(3)</sup> GU C 22 del 24.1.2001, pag. 19.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 30 novembre 2000 (GU C 228 del 13.8.2001, pag. 133), posizione comune del Consiglio del 26 febbraio 2001 (GU C 101 del 30.3.2001, pag. 15) e decisione del Parlamento europeo del 16 maggio 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo, del 24 ottobre 2001 e decisione del Consiglio del 6 dicembre 2001.

<sup>(5)</sup> GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 1999/97/CE della Commissione (GU L 331 del 23.12.1999, pag. 67).

- (9) Poiché l'assunzione e la formazione di ispettori qualificati richiede un certo tempo, andrebbe consentito agli Stati membri di strutturare gradualmente il rispettivo servizio di ispezione. Per quanto riguarda il porto di Rotterdam, date le sue caratteristiche e in particolare il volume di traffico che vi fa scalo, è opportuno prevedere la possibilità di prorogare leggermente il termine per assumere e formare gli ispettori.
- (10) Le carenze strutturali di una nave possono aggravare il rischio di incidente in mare. Quando si tratta di una nave che trasporta carichi di idrocarburi alla rinfusa, questi incidenti possono avere conseguenze catastrofiche per l'ambiente. È opportuno che l'autorità d'ispezione proceda ad un esame visivo delle parti accessibili della nave per individuare un'eventuale eccessiva corrosione ed adottare le conseguenti misure che si impongono, in particolare per quanto riguarda le società di classifica responsabili della qualità strutturale delle navi.
- (11) Un'ispezione estesa basata sulla verifica obbligatoria di taluni aspetti della nave comporta tempi ed un'organizzazione notevoli. È opportuno agevolare la preparazione dell'ispezione aumentandone in tal modo l'efficacia. A questo fine il comandante o l'armatore di qualsiasi nave che intenda approdare in un porto della Comunità dovrebbe notificare un certo numero di informazioni di carattere operativo.
- (12) Il ruolo crescente del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo per combattere pratiche che non rispettano le norme minime comporta un aumento globale dei compiti degli ispettori. È quindi richiesto un impegno particolare per evitare le ispezioni inutili e migliorare le informazioni degli ispettori sul contenuto delle ispezioni effettuate nei porti precedenti. A tal fine il rapporto di ispezione redatto dall'ispettore al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa dovrebbe indicare le parti della nave che sono già state ispezionate. L'ispettore del porto di approdo successivo potrà eventualmente decidere di non procedere all'ispezione di una parte della nave se non è stata riscontrata alcuna carenza al momento della precedente ispezione.
- (13) Nel settore delle apparecchiature di bordo sono stati realizzati enormi progressi tecnologici, che consentono di registrare i dati di viaggio (mediante dispositivi di registrazione dei dati di viaggio — sistemi VDR o «scatole nere») allo scopo di facilitare le indagini a seguito di incidenti. Tenuto conto della loro importanza per la sicurezza marittima e parallelamente agli sforzi compiuti riguardo alla questione in sede di IMO, tali dispositivi dovrebbero essere resi obbligatori dopo un periodo massimo di cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva per le navi da carico costruite prima del 1° luglio 2002 che approdano in porti comunitari e, ove obbligatori, la loro assenza o mancanza dovrebbe giustificare il fermo della nave.
- (14) L'amministrazione dello Stato di bandiera di una nave sottoposta ad ispezione o la società di classifica interessata dovrebbe disporre delle informazioni sul risultato dell'ispezione al fine di garantire un controllo più efficace dell'evoluzione ed eventualmente del deterioramento delle condizioni della nave per adottare, quando si è ancora in tempo, i necessari rimedi.
- (15) Un inquinamento accidentale da idrocarburi può provocare danni considerevoli all'ambiente ed all'economia della regione interessata. È pertanto necessario verificare che le petroliere che approdano nei porti della Comunità europea beneficino di un'adeguata copertura di questi rischi.
- (16) La trasparenza delle informazioni relative alle navi sottoposte ad ispezione ed a fermo costituisce un elemento essenziale di qualsiasi politica intesa a dissuadere l'impiego di navi che non soddisfano le norme di sicurezza. In questo contesto occorre pertanto completare l'elenco delle informazioni pubblicate con l'identità del noleggiatore della nave. Converrebbe altresì fornire al pubblico informazioni più complete e più chiare sulle ispezioni e sui fermi effettuati nei porti della Comunità. Si tratta in particolare delle informazioni relative alle ispezioni più approfondite effettuate a bordo delle navi tanto ad opera delle autorità dello Stato di approdo che delle società di classifica, nonché di un'illustrazione delle misure adottate dalle autorità dello Stato di approdo o dalle società di classifica interessate a seguito di un fermo pronunciato in virtù della direttiva.
- (17) È essenziale controllare l'applicazione della direttiva per evitare il rischio di livelli disparati di sicurezza e di distorsioni della concorrenza tra porti e regioni della Comunità europea. A tal fine la Commissione dovrebbe disporre di informazioni più analitiche, relative in particolare ai movimenti delle navi nei porti, per poter effettuare un esame approfondito delle condizioni di applicazione della direttiva. Siffatte informazioni dovrebbero essere fornite alla Commissione con sufficiente regolarità per consentirle di intervenire più rapidamente quando sono constatate anomalie nell'applicazione della direttiva.
- (18) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 95/21/CE sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La direttiva 95/21/CE del Consiglio è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal testo seguente:

«Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo»;

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

2) l'articolo 2, paragrafi 1 e 2, è sostituito dal testo seguente:

«1. "Convenzioni":

- la convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966 (LL 66),
- la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74),
- la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi del 1973 e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73-78),
- la convenzione internazionale sugli standards per l'addestramento, la certificazione ed il servizio di guardia dei marittimi del 1978 (STCW 78),
- la convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare del 1972 (COLREG 72),
- la convenzione internazionale di Londra sulla stazza-tura delle navi mercantili del 1969 (ITC 69),
- la convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili del 1976 (ILO n. 147),
- la convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1992 (CLC 92),

unitamente ai protocolli e ai successivi emendamenti delle convenzioni in questione e relativi codici obbligatori in vigore il 19 dicembre 2001.

2. "MOU": il protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nel testo vigente al 19 dicembre 2001»;

3) l'articolo 4 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 4

#### **Organismo d'ispezione**

Gli Stati membri hanno idonee amministrazioni marittime nazionali, in seguito definite "autorità competenti", dotate di un organico adeguato, in particolare di ispettori qualificati, incaricate di ispezionare le navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che le loro autorità competenti svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva.»;

4) l'articolo 5, paragrafo 1, 2 e 3, è sostituito dal testo seguente:

«1. L'autorità competente di ciascuno Stato membro esegue ogni anno un numero complessivo di ispezioni delle navi di cui al paragrafo 2 e all'articolo 7 pari ad almeno il 25 % del numero medio annuo di singole navi approdate nei suoi porti calcolato in base agli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche.

2. a) Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 7 bis, l'autorità competente vigila affinché qualsiasi nave non soggetta ad ispezione estesa avente un fattore di priorità nel sistema informativo SIRENAC superiore a 50 sia sottoposta a ispezione a norma dell'articolo 6, a condizione che dall'ultima ispe-

zione effettuata in un porto della regione MOU sia trascorso almeno un mese.

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

- le navi di cui all'allegato I, parte I, sono selezionate per prime indipendentemente dal valore del fattore di priorità,
- le navi di cui all'allegato I, parte II, sono selezionate in ordine decrescente, secondo l'ordine di priorità risultante dal valore del rispettivo fattore di priorità riportato dal sistema informativo SIRENAC.

3. Gli Stati membri si astengono dall'ispezionare le navi già ispezionate da altro Stato membro nei sei mesi precedenti, a condizione che:

- la nave in questione non figuri nell'allegato I,
- un'ispezione precedente non abbia rilevato carenze,
- non esistano fondati motivi per eseguire l'ispezione,
- la nave non sia contemplata dal paragrafo 2, punto a);

5) l'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 7

#### **Ispezione estesa obbligatoria di talune navi**

1. Una nave appartenente a una categoria di cui all'allegato V, sezione A, è assoggettata ad ispezione estesa dopo un periodo di dodici mesi dall'ultima ispezione estesa effettuata nel porto di uno Stato firmatario del MOU.

2. Se tale nave è selezionata per un'ispezione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, punto b), l'ispezione da effettuare è un'ispezione estesa. Tuttavia, tra due ispezioni estese può essere effettuata un'ispezione di cui all'articolo 6.

3. a) L'armatore o il comandante di una nave di cui al paragrafo 1 notifica tutte le informazioni che figurano nell'allegato V, sezione B, all'autorità competente dello Stato membro di ciascun porto in cui la nave approda trascorsi dodici mesi dall'ultima ispezione estesa. Tali informazioni sono fornite almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o prima che la nave lasci il porto di partenza se la durata prevista del viaggio è inferiore a tre giorni.

b) Qualsiasi nave che non ha rispettato le disposizioni di cui al punto a) è oggetto di un'ispezione estesa nel porto di destinazione.

4. A norma dell'articolo 7 bis, gli Stati membri provvedono affinché una nave cui si applicano le disposizioni di cui al paragrafo 3 e avente un fattore di priorità pari o superiore a 7 sia sottoposta a un'ispezione estesa nel primo porto in cui approda trascorsi dodici mesi dall'ultima ispezione estesa.

Gli Stati membri che non fossero in grado di aumentare in tempo la propria capacità per effettuare tutte le ispezioni supplementari richieste, segnatamente a motivo di problemi legati all'assunzione e alla formazione di ispettori, beneficeranno di un termine che scade il 1° gennaio 2003 per strutturare gradualmente il rispettivo servizio di ispezione. Tale termine può essere prorogato di sei mesi per il porto di Rotterdam. La Commissione ne informerà gli Stati membri e il Parlamento europeo.

5. Le ispezioni estese sono effettuate secondo le procedure di cui all'allegato V, sezione C.

6. Qualora una modifica o un progetto di modifica del MOU rischi di limitare la portata dell'obbligo di ispezione estesa ai sensi del presente articolo, la Commissione presenta senza indugio al Comitato istituito ai sensi dell'articolo 18 un progetto di misure inteso a reintrodurre valori del fattore di priorità ordinaria conformi agli obiettivi della presente direttiva;

6) è inserito il seguente articolo 7 bis:

«Articolo 7 bis

#### **Procedure in caso di impossibilità ad effettuare l'ispezione di talune navi**

1. Lo Stato membro che per ragioni operative non può effettuare l'ispezione di una nave avente un fattore di priorità superiore a 50 di cui all'articolo 5, paragrafo 2, punto a), o l'ispezione estesa obbligatoria di cui all'articolo 7, paragrafo 4, informa tempestivamente il sistema SIRENAC che l'ispezione non è stata effettuata.

2. Tali casi sono notificati ogni sei mesi alla Commissione, indicando le ragioni della mancata ispezione della nave interessata.

3. In un anno civile il numero di mancate ispezioni non può essere superiore al 5 % del numero medio annuo di singole navi che dovrebbero essere soggette alle ispezioni di cui al paragrafo 1, approdate nei porti dello Stato membro calcolato in base agli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche.

4. Le navi di cui al paragrafo 1 sono soggette all'ispezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, punto b), o, ove opportuno, all'ispezione estesa obbligatoria di cui all'articolo 7, paragrafo 4, nel successivo porto di approdo della Comunità.

5. Entro il 22 luglio 2008 la percentuale del 5 % di cui al paragrafo 3 è modificata in base ad una valutazione della Commissione, se ritenuto opportuno, secondo la procedura di cui all'articolo 19»;

7) è inserito il seguente articolo 7 ter:

«Articolo 7 ter

#### **Provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi**

1. Lo Stato membro vigila affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso ai suoi porti, tranne

nei casi previsti dall'articolo 11, paragrafo 6, le navi classificate in una delle categorie dell'allegato XI, sezione A,

quando esse

— battono bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU e

— sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nei 24 mesi precedenti in un porto di uno Stato membro firmatario del MOU

o

— battono bandiera di uno Stato designato "ad altissimo rischio" o "ad alto rischio" nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU e

— sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di una volta nei 36 mesi precedenti in un porto di uno Stato firmatario del MOU.

Il provvedimento di rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave è stata autorizzata a lasciare il porto dove è stata oggetto del secondo o, secondo il caso, del terzo fermo.

2. Ai fini del paragrafo 1, gli Stati membri si conformano alle procedure di cui all'allegato XI, sezione B.

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

8) l'articolo 8 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 8

#### **Rapporto d'ispezione per il comandante**

Al termine di un'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige un rapporto a norma dell'allegato IX. Una copia del rapporto d'ispezione è consegnata al comandante della nave»;

9) all'articolo 9:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«1. Se l'ispezione di cui agli articoli 5, paragrafo 2 e 7, conferma o rivela carenze, l'autorità competente si accerta che siano o saranno corrette secondo le convenzioni»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«3. Nell'esercizio del suo potere discrezionale per valutare l'opportunità di fermare una nave, l'ispettore applica i criteri contenuti nell'allegato VI. In tale contesto la nave viene trattenuta qualora non sia equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR) quando il loro uso è prescritto dall'allegato XII. Qualora questa carenza non possa essere prontamente corretta presso il porto dove è stato disposto il fermo, l'autorità competente può consentire alla nave di raggiungere il porto più vicino, adeguatamente attrezzato per porvi rimedio o esigere che la carenza venga risolta entro trenta giorni. A tali scopi si applicano le procedure di cui all'articolo 11»;

- c) il paragrafo 5 è sostituito dal testo seguente:
- «5. Se le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 7 portano ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, accludendo il rapporto d'ispezione, l'amministrazione dello Stato del quale la nave batte bandiera (in seguito denominata "amministrazione di bandiera") o, quando ciò non è possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito alle circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Devono anche essere notificati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti, responsabili del rilascio dei certificati di classe o dei certificati rilasciati per conto dello Stato di bandiera secondo le convenzioni internazionali, laddove necessario»;
- 10) l'articolo 10, paragrafo 1, è sostituito dal testo seguente:
- «1. Il proprietario o l'armatore di una nave o il suo rappresentante in uno Stato membro ha il diritto di ricorrere contro una decisione di fermo o di rifiuto di accesso presa dall'autorità competente. Il ricorso non sospende il fermo o il rifiuto di accesso»;
- 11) l'articolo 14, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente:
- «2. Ciascuno Stato membro si adopera per garantire lo scambio di informazioni e la collaborazione tra le proprie autorità competenti e le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri nonché per mantenere il collegamento operativo già stabilito tra le sue autorità competenti, la Commissione e il sistema informativo SIRENAC di St. Malo (Francia).
- Per compiere le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 7, gli ispettori consultano le banche dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi accessibili attraverso il sistema di informazione EQUASIS»;
- 12) l'articolo 15, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente:
- «2. Le informazioni enumerate all'allegato VIII, parti I e II, nonché le informazioni sulle modifiche, sospensioni e revoca della classe di cui all'articolo 15, paragrafo 3, della direttiva 94/57/CE devono essere disponibili nel sistema SIRENAC. Esse sono oggetto di pubblicità nel quadro del sistema di informazioni EQUASIS, al più presto possibile dopo l'ispezione o la revoca del fermo»;
- 13) all'articolo 15 è aggiunto il paragrafo seguente:
- «5. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le legislazioni nazionali in materia di responsabilità»;
- 14) all'articolo 16 è inserito il paragrafo seguente:
- «2a. Qualora una nave sia sottoposta a fermo a causa di carenze o per la mancanza di certificati validi di cui all'articolo 9 e all'allegato VI, tutti i costi relativi al fermo in porto sono a carico del proprietario o dell'armatore della nave»;
- 15) gli articoli 17 e 18 sono sostituiti dal testo seguente:
- «Articolo 17
- Dati per il controllo dell'attuazione**
- Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni elencate nell'allegato X con la frequenza specificata nel predetto allegato.
- Articolo 18
- Comitato di regolamentazione**
1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
- Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.
3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno»;
- 16) all'articolo 19, la frase introduttiva e la lettera a) sono sostituite dal testo seguente:
- «Secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2, la presente direttiva può, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, essere modificata per:
- a) adeguare gli obblighi di cui all'articolo 5, esclusa la percentuale del 25 % di cui al paragrafo 1 ed agli articoli 6, 7, 7 bis, 7ter, 8, 15 e 17, nonché agli allegati contemplati dai predetti articoli sulla base dell'esperienza acquisita nell'attuazione della presente direttiva e tenendo conto degli sviluppi nell'ambito del MOU»;
- 17) è inserito il seguente articolo 19 bis:
- «Articolo 19 bis
- Sanzioni**
- Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive»;
- 18) all'articolo 20 è aggiunto il seguente paragrafo:
- «4. Inoltre, la Commissione informa sistematicamente il Parlamento europeo e il Consiglio dei progressi realizzati nell'attuazione della direttiva all'interno degli Stati membri»;
- 19) l'allegato I, parte II, è sostituito dal testo che figura nell'allegato I della presente direttiva;
- 20) nell'allegato II:
- a) il punto 10 è sostituito dai punti seguenti:
- «10. Documento attestante la tabella minima d'armamento;
- 10 bis. Certificati rilasciati secondo la convenzione STCN»;

- b) è aggiunto il seguente punto 35:
- «35. Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivati da inquinamento da idrocarburi, 1992)»;
- 21) all'allegato III, punto 1, i termini «II-8 e II-11» sono sostituiti dai termini «e II-8»;
- 22) l'allegato V è sostituito dal testo che figura nell'allegato II della presente direttiva;
- 23) l'allegato VI è modificato come segue:
- a) al punto 2 «Applicazione dei criteri principali» è aggiunto il testo seguente:
- «14. fornire tutte le informazioni possibili in caso di incidente»;
- b) al punto 3.1, i termini «Mancanza dei certificati validi» sono sostituiti dai termini «Mancanza dei certificati e documenti validi»;
- c) al punto 3.2, sono aggiunti i seguenti punti:
- «15. Mancata esecuzione del programma di ispezioni estese in virtù della SOLAS 74, capitolo XI, regolamento 2.
16. Assenza o guasto di un VDR, qualora l'impiego sia obbligatorio»;
- d) al punto 3.6 è aggiunto il punto seguente:
- «5. Documentazione dei rapporti di ispezione mancante o non conforme alla norma 13G(3)(b) della convenzione MARPOL»;
- 24) l'allegato VIII è sostituito dal testo che figura nell'allegato III della presente direttiva;
- 25) sono aggiunti gli allegati IX, X, XI e XII, il cui testo figura nell'allegato IV della presente direttiva.

#### Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per confor-

marsi alla presente direttiva entro il 22 luglio 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. 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.

3. 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 Commissione procede ad un riesame dell'attuazione della presente direttiva entro il 22 luglio 2006. Tale riesame prevede tra l'altro la verifica del numero di ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo in ogni Stato membro nonché il numero di ispezioni effettuate, ivi comprese le ispezioni estese obbligatorie. La Commissione comunica i risultati del riesame al Parlamento europeo e al Consiglio e determina sulla base di tale riesame la necessità di proporre una direttiva modificatrice o ulteriori disposizioni legislative in materia.

#### Articolo 4

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

#### Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 19 dicembre 2001.

Per il Parlamento europeo

La Presidente

N. FONTAINE

Per il Consiglio

Il Presidente

A. NEYTS-UYTTEBROECK

## ALLEGATO I

## «II. Fattore di priorità ordinaria

L'ispezione delle navi elencate in appresso deve essere considerata prioritaria.

1. Navi che approdano nel porto di uno Stato membro per la prima volta 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 memorandum di intesa. In mancanza di informazioni adeguate in materia, gli Stati membri si basano sui dati disponibili nella banca dati SIRENAC e ispezionano le navi che non risultano registrate in tale banca dati dopo la sua costituzione il 1° gennaio 1993.
  2. Navi non ispezionate da alcuno 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 classe sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio.
  4. Navi battenti bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nella relazione annuale del memorandum di intesa.
  5. Navi alle quali è consentito lasciare il porto di uno Stato membro a determinate condizioni quali:
    - a) carenze da correggere prima della partenza;
    - b) carenze da correggere nel successivo porto di approdo;
    - c) carenze da correggere entro 14 giorni;
    - d) carenze per le quali sono state specificate altre condizioni.
- È tenuto conto del fatto che siano state adottate iniziative riguardanti la nave e che siano state corrette tutte le carenze.
6. Navi in cui sono state riscontrate carenze durante una precedente ispezione, a seconda del numero di carenze già 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 classificate con una società di classifica il cui tasso di carenze è superiore alla media.
  10. Navi delle categorie di cui all'allegato V, sezione A.
  11. Navi che hanno più di 13 anni.

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

Tuttavia, ai fini dell'articolo 7, paragrafo 4, il fattore di priorità ordinaria non tiene conto del punto 10.»

---

## ALLEGATO II

## «ALLEGATO V

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

1. Navi gasiere e chimichiere di età superiore ai 10 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
2. Navi portarinfusa di età superiore a 12 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
3. Petroliere di stazza lorda superiore a 3 000 tonnellate e di età superiore a 15 anni calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.
4. Navi passeggeri di età superiore ai 15 anni, diverse dalle navi passeggeri di cui all'articolo 2, lettere (a) e (b) della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea <sup>(1)</sup>.

## B. INFORMAZIONI DA NOTIFICARE ALL'AUTORITÀ COMPETENTE [in virtù dell'articolo 7, paragrafo 3, lettera a)]

- A. nome
- B. bandiera
- C. eventuale numero IMO
- D. portata lorda
- E. data di costruzione della nave, determinata in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave
- F. per le navi cisterna:
  - F.a. configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT (cisterna di zavorra segregata), doppio scafo,
  - F.b. condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, inertizzate
  - F.c. volume e natura del carico
- G. ora probabile di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, come richiesto dall'autorità competente
- H. durata prevista dello scalo
- I. operazioni previste nel porto di destinazione (carico, scarico, altro)
- J. ispezioni obbligatorie pianificate e lavori di manutenzione e riparazione sostanziali da eseguire nel posto di destinazione

## C. PROCEDURE RELATIVE ALL'ISPEZIONE ESTESA DI ALCUNE CATEGORIE DI NAVI (di cui all'articolo 7, paragrafo 5)

Salva restando la loro fattibilità materiale o eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, devono rientrare nel concetto di ispezione estesa quantomeno gli elementi indicati di seguito. Gli ispettori sono consapevoli del fatto che l'esecuzione in condizioni di sicurezza di alcune operazioni a bordo - ad esempio le movimentazioni del carico - può essere pregiudicata se nel corso di queste vengono effettuate prove aventi conseguenze dirette sulle stesse.

## 1. NAVI IN GENERALE (tutte le categorie della sezione A)

- Black-out e avvio del generatore di emergenza,
- Ispezione dell'illuminazione di emergenza,
- Funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due manichette antincendio collegate alla linea antincendio principale,

<sup>(1)</sup> GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

- Funzionamento delle pompe di sentina,
- Chiusura delle porte a tenuta stagna,
- Messa in mare di un'imbarcazione di salvataggio,
- Prova di arresto di emergenza a distanza per, ad esempio, caldaie, pompe di ventilazione e combustibile,
- Prove dell'apparecchio di governo, compreso quello ausiliario,
- Ispezione dell'alimentazione di emergenza per gli impianti radio,
- Ispezione e, per quanto possibile, verifica del separatore nella sala macchine.

## 2. GASIERE E CHIMICHIERE

Oltre agli elementi di cui al punto 1, l'ispezione estesa delle gasiere e delle chimichiere deve comprendere i seguenti elementi:

- dispositivi di controllo e sicurezza della cisterna di carico per quanto concerne la temperatura, la pressione e lo spazio libero,
- dispositivi per l'analisi dell'ossigeno e la valutazione dell'esplosività, compresa la loro taratura. Disponibilità di attrezzatura per l'individuazione di prodotti chimici (mantici) con un numero adeguato di appositi tubi per l'individuazione del gas per il carico specifico a bordo,
- attrezzature di emergenza per le cabine che offrano un'adeguata protezione dell'apparato respiratorio e degli occhi per ciascuna persona a bordo (se richiesto per prodotti elencati, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato di idoneità al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti),
- controllo che il prodotto trasportato sia elencato, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato di idoneità al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti,
- dispositivo fisso antincendio sul ponte, funzionante a schiuma o con prodotto chimico secco o con altra sostanza, secondo il prodotto caricato.

## 3. NAVI PORTARINFUSE

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle navi portarinfuse deve comprendere i seguenti elementi:

- eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari ausiliari da ponte,
- eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti,
- eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali,
- accesso ai vani carico,
- verifica della presenza a bordo dei seguenti documenti, loro revisione e conferma della loro convalida da parte dello Stato di bandiera o della società di classifica:
  - 1) rapporti di visita della struttura,
  - 2) rapporti di valutazione delle condizioni della nave,
  - 3) rapporti sulle misurazioni dello spessore,
  - 4) documento descrittivo di cui alla risoluzione IMO A. 744(18).

## 4. PETROLIERE

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle petroliere deve comprendere i seguenti elementi:

- sistemi d'inondazione di schiumogeno sul ponte,
- attrezzature antincendio in generale,
- ispezione delle serrande tagliafuoco della sala macchine, sala pompe e alloggi,
- controllo della pressione del gas inerte e relativo contenuto di ossigeno,
- cisterne di zavorra: in primo luogo, esame di almeno una delle cisterne di zavorra nei vani carico dal passo d'uomo della cisterna/accesso al ponte e dall'interno, ove l'ispettore constati l'esistenza di fondati motivi per un'ulteriore ispezione,
- verifica della presenza a bordo dei seguenti documenti, loro revisione e conferma della loro convalida da parte dello Stato di bandiera o della società di classifica:
  - 1) rapporti di visita della struttura,
  - 2) rapporti di valutazione delle condizioni della nave,
  - 3) rapporti sulle misurazioni dello spessore,
  - 4) documento descrittivo di cui alla risoluzione IMO A.744(18).

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

Oltre agli elementi indicati alla sezione C 1 l'ispezione estesa delle navi passeggeri può comprendere anche i seguenti elementi:

- prove del sistema di rilevamento di incendio e di allarme,
- verifica della corretta chiusura delle porte tagliafuoco,
- prove del sistema di diffusione sonora,
- esercitazione antincendio con dimostrazione di almeno tutti i set di indumenti antincendio, cui deve partecipare parte dell'equipaggio addetto alla ristorazione,
- dimostrazione che i membri chiave dell'equipaggio conoscono le misure da adottare in caso di avaria.

Se opportuno, l'ispezione può essere continuata con il consenso del comandante o dell'armatore, mentre la nave è in navigazione da o verso il porto dello Stato membro. Gli ispettori non devono ostacolare le attività operative della nave né provocare situazioni che, a giudizio del comandante, possano compromettere la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave.»

---

## ALLEGATO III

L'allegato VIII è sostituito dal testo seguente:

## «ALLEGATO VIII

**Pubblicazione di informazioni connesse ai fermi ed alle ispezioni in porti degli Stati membri** (di cui all'articolo 15)

I. Le informazioni pubblicate a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, devono comprendere i seguenti dati:

- nome della nave,
- numero IMO,
- tipo di nave,
- stazza (GT),
- anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave,
- nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave,
- per le navi portarinfusa liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio,
- Stato di bandiera,
- la/le società di classifica, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a detta nave i certificati di classifica,
- la/le società di classifica 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,
- porto e data dell'ultima ispezione estesa ed eventualmente indicazione che è stato pronunciato un fermo,
- porto e data dell'ultima visita speciale e indicazione dell'organismo che ha effettuato tale visita,
- numero di fermi nel corso dei precedenti 24 mesi,
- paese e porto di fermo,
- data in cui è stato revocato il fermo,
- durata del fermo, in giorni,
- numero di carenze riscontrate e ragioni del fermo, in termini chiari ed espliciti,
- descrizione delle misure adottate dall'autorità competente ed eventualmente dalla società di classifica a seguito di un fermo,
- se alla nave è stato rifiutato l'accesso ad un porto della Comunità, motivi di tale misura, in termini chiari ed espliciti,
- indicazione, ove pertinente, delle eventuali responsabilità della società di classifica o di altro organismo privato che ha effettuato la visita 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 a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, devono comprendere i seguenti dati:

- nome della nave,
- numero IMO,
- tipo di nave,
- stazza (GT),
- anno di costruzione,
- nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave,
- per le navi portarinfusa liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio,

- Stato di bandiera,
  - la/le società di classifica, ove pertinente, che hanno rilasciato eventualmente a detta nave i certificati di classifica,
  - la/le società di classifica 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 e natura delle carenze.»
-

## ALLEGATO IV

Sono aggiunti i seguenti allegati IX, X, XI e XII:

«ALLEGATO IX

**Rapporto d'ispezione redatto in applicazione dell'articolo 8**

Il rapporto d'ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi:

*I. Informazioni generali*

1. Autorità competente che ha redatto il rapporto
2. Data e luogo dell'ispezione
3. Nome della nave ispezionata
4. Bandiera
5. Tipo di nave
6. Numero IMO
7. Indicativo radio
8. Stazza (GT)
9. Portata lorda (eventuale)
10. Anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave
11. La/le società di classifica, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a tale nave i certificati di classifica
12. La/le società di classifica e/o altre parti che hanno rilasciato a tale nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera
13. Nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave
14. Nome ed indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio per le navi portarinfusa liquide o secche
15. Data finale di stesura del rapporto di ispezione
16. Indicazione dell'eventualità che informazioni dettagliate relative a un'ispezione o a un fermo siano pubblicate.

*II. Informazioni relative all'ispezione*

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

*III. Informazioni supplementari in caso di fermo*

1. Data della decisione di fermo
2. Data della revoca del fermo
3. Natura delle carenze che hanno motivato la decisione di fermo (eventuali riferimenti alle convenzioni)
4. Informazioni sull'ultima visita intermedia o annuale

5. Indicazione dell'eventuale responsabilità della società di classifica o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo
6. Misure adottate.

## ALLEGATO X

**Dati da fornire nel quadro della vigilanza dell'attuazione in applicazione dell'articolo 17**

1. Ogni anno gli Stati membri forniscono alla Commissione i seguenti dati relativi all'anno precedente entro il 1° aprile.

- 1.1. Numero di ispettori incaricati del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo

Le informazioni vanno trasmesse alla Commissione conformandosi alla tabella tipo sotto presentata.

| Porto/Zona    | Numero di ispettori a tempo pieno | Numero di ispettori a tempo parziale <sup>(1)</sup> | Conversione a tempo pieno |
|---------------|-----------------------------------|---|---------------------------|
| Porto X ..... |                                   |   |                           |
| Porto Y ..... |                                   |   |                           |
| TOTALE        |                                   |   |                           |

<sup>(1)</sup> Quando le ispezioni effettuate dagli ispettori nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo non costituiscono che una parte dei compiti affidati a tali ispettori, il numero totale di ispettori deve essere convertito in numero di ispettori che esercitano funzioni a tempo pieno.

Queste informazioni sono fornite su scala nazionale per ciascuno dei porti dello Stato membro in questione. Ai fini del presente allegato, con il termine porto si intende un porto singolo nonché la zona geografica coperta da un ispettore o da un gruppo di ispettori e che comprende eventualmente vari porti singoli. Il medesimo ispettore può essere chiamato ad intervenire in più di un porto/zona geografica.

- 1.2. Numero totale di singole navi entrate nei loro porti a livello nazionale.

2. Gli Stati membri devono fornire:

- a) alla Commissione con cadenza semestrale l'elenco dei movimenti di singole navi, esclusi i servizi traghetto regolari, entrate nei loro porti compresi il numero IMO delle navi e la data di arrivo; oppure, in alternativa;
- b) al sistema Sirenac, i numeri IMO e la data di arrivo delle navi, esclusi i servizi traghetto regolari, entrate giornalmente nei loro porti.

Gli Stati membri devono fornire alla Commissione l'elenco dei servizi traghetto regolari di cui alle lettere a) e b) entro sei mesi dalla data di attuazione della presente direttiva e successivamente ogniqualvolta vengono apportate variazioni a detti servizi.

## ALLEGATO XI

**A. CATEGORIE DI NAVI SOGGETTE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI DELLA COMUNITÀ (di cui all'articolo 7ter, paragrafo 1)**

1. Gasiere e chimichiere
2. Navi portarinfuse
3. Petroliere
4. Navi passeggeri

**B. PROCEDURE RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI DELLA COMUNITÀ (di cui all'articolo 7ter, paragrafo 2)**

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

L'autorità competente informa del provvedimento anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classifica interessata, gli altri Stati membri, la Commissione delle Comunità europee, il Centre administratif des Affaires Maritimes e il Segretariato del MOU.

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

2. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. La domanda è corredata di una dichiarazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali. La domanda di revoca del rifiuto di accesso va altresì corredata eventualmente di una certificazione della società di classifica, presso la quale la nave è classificata, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione.

3. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato solo a seguito di una nuova ispezione effettuata, in un porto concordato, da ispettori dell'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso e fornendo a detto Stato membro elementi di prova sufficienti a dimostrare la piena conformità della nave alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali.

Se il porto concordato è situato nel territorio della Comunità, l'autorità competente dello Stato membro del porto di destinazione, previo accordo dell'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave a raggiungere il porto in questione al solo scopo di verificare che essa ottemperi alle condizioni specificate al paragrafo 2.

La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguardi quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato V, sezione C.

I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.

4. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano lo Stato membro a norma del paragrafo 2, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato. Il proprietario o l'armatore della nave ne sono informati per iscritto.

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

5. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti della Comunità sono rese disponibili nel sistema Sirenac e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'articolo 15 e dell'allegato VIII.

#### ALLEGATO XII

#### **Disposizioni internazionali e comunitarie relative ai dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR)**

Al momento dell'approdo in porti comunitari, le navi che rientrano nelle seguenti categorie devono essere equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione conformi agli standard di prova per le prestazioni previsti nella risoluzione dell'Assemblea IMO A.861(20) nonché agli standard per i test fissati dalla Commissione elettrotecnica internazionale (CEI) (standard n. 61996):

- le navi passeggeri costruite a partire dal 1° luglio 2002,
- le navi passeggeri ro-ro costruite prima del 1° luglio 2002 e non oltre la prima ispezione effettuata a partire dal 1° luglio 2002,
- le navi passeggeri diverse dalle navi passeggeri ro-ro, costruite anteriormente al 1° luglio 2002 e non oltre il 1° gennaio 2004,
- le navi diverse dalle navi passeggeri, con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite a partire del 1° luglio 2002.

Al momento dell'approdo in porti comunitari, le navi che rientrano nelle seguenti categorie, costruite prima del 1° luglio 2002, devono essere equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione conformi agli standard IMO:

- le navi da carico con stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate, non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza di una decisione dell'IMO, non oltre il 1° gennaio 2007,
  - le navi da carico con stazza lorda tra le 3 000 e le 20 000 tonnellate, non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza di una decisione dell'IMO, non oltre il 1° gennaio 2008.»
-