

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- ★ **Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima** ⁽¹⁾ 1
- ★ **Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio** 10

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**REGOLAMENTO (CE) N. 1406/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 27 giugno 2002**

che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nella Comunità sono stati adottati numerosi atti normativi volti a migliorare la sicurezza ed a prevenire l'inquinamento nei trasporti marittimi. Per risultare efficaci tali disposizioni devono essere correttamente ed uniformemente applicate in tutto il territorio comunitario. Ciò garantirà parità di condizioni, facendo sì che la concorrenza subisca minori distorsioni risultanti dall'esistenza di vantaggi economici per le navi non conformi agli standard, con beneficio dei soggetti marittimi coscienti.
- (2) Alcuni dei compiti attualmente svolti a livello comunitario o nazionale potrebbero essere eseguiti da un organismo specializzato di esperti. Di fatto, vi è la necessità di un sostegno tecnico e scientifico e di solide competenze di alto livello per dare corretta applicazione alla legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e

prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, per monitorare tale applicazione e per valutare l'efficacia delle misure in vigore. Occorre pertanto costituire un'Agenzia europea per la sicurezza marittima («l'Agenzia»), nel quadro delle esistenti strutture istituzionali comunitarie e dell'attuale equilibrio tra i poteri.

- (3) L'Agenzia dovrebbe rappresentare, in termini generali, l'organismo tecnico in grado di fornire alla Comunità i mezzi necessari per intervenire efficacemente al fine di migliorare la sicurezza marittima nel suo complesso e le regole di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi. L'Agenzia dovrebbe assistere la Commissione nel costante processo di aggiornamento e sviluppo della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, e dovrebbe fornire il sostegno necessario per assicurare che tale legislazione trovi applicazione in tutto il territorio comunitario in maniera efficace e convergente, assistendo la Commissione nello svolgere i compiti attribuiti a quest'ultima dalla vigente e futura legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

- (4) Per realizzare adeguatamente gli obiettivi per i quali l'Agenzia è istituita, è opportuno che essa svolga una serie di altri importanti compiti destinati a migliorare la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi nelle acque degli Stati membri. In tal senso, l'Agenzia dovrebbe collaborare con gli Stati membri per organizzare idonee attività di formazione sulle questioni del controllo dello Stato di approdo e di bandiera e per fornire assistenza tecnica per l'attuazione della legislazione comunitaria. Essa dovrebbe favorire la cooperazione fra gli Stati membri e la Commissione, come previsto dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio ⁽⁵⁾, in particolare sviluppando e rendendo operativi i sistemi di informazione necessari ai fini degli obiettivi di tale direttiva e nelle

⁽¹⁾ GU C 120 E del 24.4.2001, pag. 83, e GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 184.

⁽²⁾ GU C 221 del 7.8.2001, pag. 64.

⁽³⁾ GU C 357 del 14.12.2001, pag. 1.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 giugno 2001 (GU C 53 E del 28.2.2002, pag. 312), posizione comune del Consiglio del 7 marzo 2002 (GU C 119 E del 22.5.2002, pag. 27) e decisione del Parlamento europeo del 12 giugno 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 25 giugno 2002.

⁽⁵⁾ Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.

attività di indagine su gravi incidenti marittimi. Essa dovrebbe fornire alla Commissione ed agli Stati membri informazioni e dati oggettivi, attendibili e comparabili sulla sicurezza marittima e sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi, tali da permettere loro di avviare le iniziative necessarie per migliorare le misure in vigore e per valutarne l'efficacia. Essa dovrebbe mettere le conoscenze comunitarie in materia di sicurezza marittima a disposizione degli Stati candidati all'adesione. Essa dovrebbe essere aperta alla partecipazione di tali Stati e di altri paesi terzi che hanno concluso accordi con la Comunità, qualora questi adottino ed attuino la legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

- (5) L'Agenzia dovrebbe promuovere una più efficace cooperazione fra gli Stati membri e dovrebbe sviluppare e diffondere le migliori pratiche nella Comunità, contribuendo in tal modo a migliorare il sistema generale di sicurezza marittima nella Comunità e a ridurre il rischio di incidenti marittimi, di inquinamento marino e di perdita di vite umane in mare.
- (6) Per svolgere correttamente i compiti assegnati all'Agenzia, è opportuno che il suo personale effettui visite presso gli Stati membri per monitorare nel suo complesso il funzionamento del sistema comunitario di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi. Dette visite dovrebbero svolgersi conformemente ad un orientamento che dovrà essere definito dal consiglio d'amministrazione dell'Agenzia e dovrebbero essere agevolate dalle autorità degli Stati membri.
- (7) L'Agenzia dovrebbe applicare la pertinente legislazione comunitaria in materia di accesso del pubblico ai documenti e di protezione delle persone rispetto al trattamento dei dati personali. Essa dovrebbe fornire al pubblico e a qualsiasi parte interessata informazioni oggettive, affidabili e facilmente comprensibili in merito alla propria attività.
- (8) In materia di responsabilità contrattuale dell'Agenzia, che è disciplinata dal diritto applicabile ai contratti da essa conclusi, dovrebbe essere competente a giudicare la Corte di giustizia conformemente alla clausola compromissoria contenuta nel contratto. La Corte di giustizia dovrebbe anche essere competente a conoscere delle controversie relative al risarcimento dei danni derivanti da responsabilità extracontrattuale dell'Agenzia.
- (9) Per garantire un efficace adempimento delle funzioni dell'Agenzia, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero essere rappresentati in un consiglio di amministrazione dotato dei necessari poteri di predisporre il bilancio, verificarne l'esecuzione, adottare l'appropriato regolamento finanziario, fissare procedure di

lavoro trasparenti per l'adozione delle deliberazioni dell'Agenzia, approvare il suo programma di lavoro, esaminare richieste di assistenza tecnica da parte degli Stati membri, definire un orientamento per le visite negli Stati membri e nominare il direttore esecutivo. Tenendo conto della missione e dei compiti altamente tecnici e scientifici dell'Agenzia, è opportuno che il consiglio di amministrazione si componga di un rappresentante di ogni Stato membro e quattro rappresentanti della Commissione, membri con un alto livello di competenza. Ad ulteriore garanzia del massimo livello di competenza e di esperienza all'interno del consiglio di amministrazione, e al fine di coinvolgere i settori maggiormente interessati nei compiti dell'Agenzia, la Commissione dovrebbe nominare professionisti indipendenti di detti settori in qualità di membri del consiglio di amministrazione senza diritto di voto, in base al loro merito personale e alla loro esperienza nel campo della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, e non in quanto rappresentanti di particolari organizzazioni professionali.

- (10) Per il corretto funzionamento dell'Agenzia è necessario che il suo direttore esecutivo sia nominato in base al merito e a documentate capacità amministrative e gestionali, nonché in ragione della competenza ed esperienza in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato da navi, e che adempia ai propri compiti con totale indipendenza e flessibilità per l'organizzazione del funzionamento interno dell'Agenzia. A tal fine egli dovrebbe predisporre e porre in essere tutti i passi necessari per assicurare che il programma di lavoro dell'Agenzia sia adeguatamente realizzato, preparare ogni anno un progetto di relazione generale da presentare al consiglio di amministrazione, fornire una stima delle entrate e delle spese dell'Agenzia e dare esecuzione al bilancio.
- (11) Per garantire all'Agenzia piena autonomia ed indipendenza, è necessario dotarla di un bilancio autonomo le cui entrate sono essenzialmente costituite da contributi della Comunità.
- (12) Negli ultimi anni, con la creazione di nuove agenzie decentrate, l'autorità di bilancio ha cercato di migliorare la trasparenza e il controllo sulla gestione dei fondi comunitari ad esse attribuiti, in particolare per quanto concerne l'iscrizione in bilancio dei diritti, il controllo finanziario, il potere di scarico, i contributi al regime pensionistico e la procedura di bilancio interna (codice di condotta). Analogamente, il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) ⁽¹⁾, dovrebbe applicarsi senza restrizioni all'Agenzia, che dovrebbe pure essere soggetta all'applicazione dell'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999 tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione

⁽¹⁾ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.

delle Comunità europee relativo alle indagini interne svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) ⁽¹⁾.

- (13) Entro cinque anni dalla data in cui l'Agenzia ha assunto le proprie funzioni, il consiglio di amministrazione dovrebbe commissionare una valutazione indipendente esterna al fine di valutare l'impatto del presente regolamento, dell'Agenzia e dei suoi metodi di lavoro nel garantire un elevato livello di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi,

b) assiste la Commissione nell'efficace attuazione, in tutto il territorio comunitario, della legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e sulla prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi. In particolare, l'Agenzia:

- i) controlla nel suo insieme il funzionamento del regime comunitario di controllo dello Stato di approdo, compresa l'eventuale effettuazione di visite presso gli Stati membri, e suggerisce alla Commissione qualsiasi possibile miglioramento in tale settore;
- ii) fornisce alla Commissione l'assistenza tecnica necessaria per partecipare ai lavori degli organismi tecnici del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo;
- iii) assiste la Commissione nella realizzazione di qualsiasi altro compito assegnato a quest'ultima per effetto della vigente e futura legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, in particolare la legislazione relativa alle società di classificazione, alla sicurezza delle navi passeggeri, nonché quella relativa alla sicurezza, alla formazione, al rilascio dei brevetti e alla guardia degli equipaggi delle navi;

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO I

OBIETTIVI E COMPITI

Articolo 1

Obiettivi

1. Il presente regolamento istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima («l'Agenzia»), al fine di assicurare un livello elevato, efficace ed uniforme di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi nella Comunità.

2. L'Agenzia fornisce agli Stati membri e alla Commissione l'assistenza tecnica e scientifica necessaria, nonché le capacità di alto livello, per coadiuvarli nel dare corretta applicazione, nel settore della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, alla legislazione comunitaria, nel monitorare tale applicazione e nel valutare l'efficacia delle misure in vigore.

Articolo 2

Compiti

Per assicurare che gli obiettivi indicati all'articolo 1 siano realizzati in modo appropriato, l'Agenzia svolge i seguenti compiti:

- a) assiste la Commissione, se del caso, nei lavori preparatori per aggiornare e sviluppare la legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, con particolare riguardo all'evoluzione della relativa normativa internazionale. Tale compito comprende l'analisi di progetti di ricerca realizzati nel settore della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi;

c) collabora con gli Stati membri per:

- i) organizzare, se del caso, le opportune iniziative di formazione nelle materie di competenza dello Stato di approdo o dello Stato di bandiera;
- ii) sviluppare soluzioni tecniche e fornire assistenza tecnica per l'attuazione della legislazione comunitaria;

d) facilita la cooperazione fra gli Stati membri e la Commissione nel settore contemplato dalla direttiva 2002/59/CE. In particolare, essa:

- i) promuove la cooperazione tra Stati rivieraschi nelle aree di navigazione interessate nei settori cui si applica tale direttiva;
- ii) sviluppa e rende operativi i sistemi d'informazione necessari al raggiungimento degli obiettivi di cui a tale direttiva;

e) facilita la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'elaborazione, tenendo nel debito conto le differenze tra gli ordinamenti giuridici degli Stati membri, di una metodologia comune di indagine sugli incidenti marittimi conformemente ai principi riconosciuti a livello internazionale, nel sostegno agli Stati membri nelle attività legate alle indagini relative a gravi incidenti marittimi e nell'analisi dei rapporti esistenti sugli accertamenti relativi ad incidenti;

⁽¹⁾ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 15.

- f) fornisce alla Commissione ed agli Stati membri informazioni e dati oggettivi, attendibili e comparabili sulla sicurezza marittima e sull'inquinamento marino causato dalle navi, per consentire loro di adottare le misure necessarie per migliorare la sicurezza marittima e la prevenzione di tale inquinamento e di valutare l'efficacia delle misure in vigore. Rientrano in tali compiti la rilevazione, registrazione e valutazione di dati tecnici nel campo della sicurezza marittima e del traffico marittimo nonché nel campo dell'inquinamento marino, sia accidentale che intenzionale, la sistematica utilizzazione delle banche dati esistenti, compreso il reciproco scambio di dati e, se del caso, la realizzazione di banche dati complementari. Sulla base dei dati raccolti l'Agenzia assiste la Commissione nella pubblicazione semestrale delle informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso ai porti comunitari in applicazione della direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo) ⁽¹⁾. L'Agenzia assisterà inoltre la Commissione e gli Stati membri nelle attività volte a facilitare l'identificazione delle navi che procedono a scarichi illeciti in acqua e l'applicazione delle relative sanzioni;
- g) nel corso di negoziati con Stati candidati all'adesione l'Agenzia può fornire l'assistenza tecnica per l'attuazione della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi. Tale compito è svolto in coordinamento con i programmi di cooperazione regionale esistenti e comprende, se del caso, l'organizzazione di attività di formazione in materia.

Articolo 3

Visite presso gli Stati membri

1. Per lo svolgimento dei compiti che le sono assegnati, l'Agenzia può effettuare visite presso gli Stati membri conformemente all'orientamento definito dal consiglio di amministrazione. Le autorità nazionali degli Stati membri facilitano il lavoro del personale dell'Agenzia.
2. L'Agenzia informa dello Stato membro interessato, comunicando l'identità dei funzionari cui ha dato mandato e la data di inizio della visita stessa. I funzionari dell'Agenzia incaricati delle visite le effettuano dietro presentazione di una deliberazione del direttore esecutivo dell'Agenzia, dalla quale risultano l'oggetto e lo scopo della missione.
3. A conclusione di ciascuna visita, l'Agenzia redige una relazione e la trasmette alla Commissione e allo Stato membro interessato.

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 19 del 22.1.2002, pag. 17).

Articolo 4

Trasparenza e protezione delle informazioni

1. Per l'esame delle domande di accesso ai documenti in suo possesso l'Agenzia applica i principi enunciati nel regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione ⁽²⁾.
2. L'Agenzia può comunicare informazioni di propria iniziativa nell'ambito dei settori contemplati dal suo mandato. In particolare fa sì che il pubblico e qualsiasi altra parte interessata possano disporre rapidamente di informazioni obiettive, affidabili e facilmente comprensibili riguardanti la sua attività.
3. Il consiglio di amministrazione stabilisce la normativa interna necessaria per l'applicazione dei paragrafi 1 e 2.
4. Le informazioni raccolte dalla Commissione e dall'Agenzia in conformità del presente regolamento sono soggette alle disposizioni del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati ⁽³⁾.

CAPITOLO II

STRUTTURA INTERNA E FUNZIONAMENTO

Articolo 5

Status giuridico, centri regionali

1. L'Agenzia è un organismo della Comunità dotato di personalità giuridica.
2. In ciascuno degli Stati membri, l'Agenzia ha la più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dalle rispettive legislazioni nazionali. In particolare, può acquistare o alienare beni mobili e immobili e stare in giudizio.
3. Su richiesta della Commissione, il consiglio di amministrazione può decidere, previo accordo degli Stati membri interessati, di istituire i centri regionali necessari per svolgere i compiti legati al monitoraggio sulla navigazione e sul traffico marittimo, come previsto dalla direttiva 2002/59/CE.
4. L'Agenzia è rappresentata dal suo direttore esecutivo.

⁽²⁾ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

⁽³⁾ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

*Articolo 6***Personale**

1. Al personale dell'Agenzia si applicano lo statuto dei funzionari delle Comunità europee, il regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee e le regole adottate congiuntamente dalle istituzioni delle Comunità europee per l'applicazione di detti statuto e regime. Il consiglio di amministrazione, previo accordo della Commissione, ne stabilisce le necessarie modalità d'applicazione.

2. Fatto salvo il disposto dell'articolo 16, l'Agenzia esercita nei confronti del proprio personale i poteri conferiti dallo statuto dei funzionari delle Comunità europee e dal regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee all'autorità che ha il potere di nomina.

3. Il personale dell'Agenzia è composto da funzionari, effettivi o distaccati dalla Commissione o dagli Stati membri, a titolo temporaneo, e da altri agenti assunti dall'Agenzia per quanto necessario all'adempimento dei suoi compiti.

*Articolo 7***Privilegi e immunità**

All'Agenzia e al suo personale si applica il protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità europee.

*Articolo 8***Responsabilità**

1. La responsabilità contrattuale dell'Agenzia è disciplinata dal diritto applicabile al contratto di cui trattasi.

2. La Corte di giustizia è competente a giudicare in virtù di eventuali clausole compromissorie contenute nei contratti stipulati dall'Agenzia.

3. In materia di responsabilità extracontrattuale, l'Agenzia risarcisce, conformemente ai principi generali comuni al diritto degli Stati membri, i danni causati dai suoi servizi o dai suoi agenti nell'esercizio delle loro funzioni.

4. La Corte di giustizia è competente a conoscere delle controversie relative al risarcimento dei danni di cui al paragrafo 3.

5. La responsabilità personale degli agenti verso l'Agenzia è disciplinata dalle disposizioni dello statuto del personale o del regime ad essi applicabile.

*Articolo 9***Lingue**

1. All'Agenzia si applicano le disposizioni previste nel regolamento n. 1 del 15 aprile 1958 che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea ⁽¹⁾.

2. I servizi di traduzione necessari per il funzionamento dell'Agenzia sono forniti dal Centro di traduzione degli organismi dell'Unione europea.

*Articolo 10***Istituzione e poteri del consiglio di amministrazione**

1. È istituito un consiglio di amministrazione.
2. Il consiglio di amministrazione:
 - a) nomina il direttore esecutivo in applicazione dell'articolo 16;
 - b) adotta entro il 30 aprile di ogni anno la relazione generale dell'Agenzia per l'anno precedente e la trasmette agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione;
 - c) nell'ambito della preparazione del programma di lavoro, esamina richieste di assistenza tecnica da parte degli Stati membri, di cui all'articolo 2, lettera c), punto ii);
 - d) adotta entro il 31 ottobre di ogni anno, tenuto conto del parere della Commissione, il programma di lavoro dell'Agenzia per l'anno seguente e lo trasmette agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione.

Tale programma di lavoro è adottato nel rispetto della procedura annuale di bilancio della Comunità. Qualora la Commissione si esprima, entro 15 giorni dalla data dell'adozione del programma di lavoro, a sfavore di tale programma, il consiglio di amministrazione lo riesamina e lo adotta, possibilmente in versione modificata entro un termine di due mesi, in seconda lettura o con votazione a maggioranza di due terzi, compresi i rappresentanti della Commissione, o all'unanimità dei rappresentanti degli Stati membri;

⁽¹⁾ GU C 17 del 6.10.1958, pag. 385/58. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

- e) adotta il bilancio definitivo dell'Agenzia prima dell'inizio dell'esercizio finanziario e, se del caso, vi opera i necessari aggiustamenti in funzione del contributo della Comunità e di qualsiasi altra entrata dell'Agenzia;
- f) fissa le procedure per l'assunzione delle deliberazioni del direttore esecutivo;
- g) definisce un orientamento relativo alle visite da effettuare a norma dell'articolo 3;
- h) esercita le proprie funzioni in materia di bilancio dell'Agenzia in applicazione degli articoli 18, 19 e 21;
- i) esercita l'autorità disciplinare sul direttore esecutivo e sui capi unità in virtù dell'articolo 15, paragrafo 3;
- j) adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 11

Composizione del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione è composto da un rappresentante di ogni Stato membro e da quattro rappresentanti della Commissione, nonché da quattro professionisti dei settori maggiormente interessati, designati dalla Commissione, non aventi diritto di voto.

I membri del Consiglio sono nominati in base al grado di esperienza maturata nel settore e alla loro competenza nel campo della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

2. Ogni Stato membro e la Commissione nominano i rispettivi membri del Consiglio di amministrazione nonché un supplente per rappresentarli in caso di assenza.

3. La durata del mandato è di cinque anni. Il mandato può essere rinnovato una sola volta.

4. Se del caso, la partecipazione di rappresentanti di paesi terzi e le condizioni ad essa relative sono definite negli accordi di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

Articolo 12

Presidenza del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione elegge fra i suoi membri un presidente e un vicepresidente. Il vicepresidente sostituisce d'ufficio il presidente in caso di impedimento di quest'ultimo.

2. Il mandato del presidente e del vicepresidente ha durata di tre anni e termina quando essi cessano di far parte del consiglio di amministrazione. Tale mandato è rinnovabile una sola volta.

Articolo 13

Riunioni

1. Il consiglio di amministrazione si riunisce su convocazione del presidente.

2. Il direttore esecutivo dell'Agenzia partecipa alle deliberazioni.

3. Il consiglio di amministrazione tiene una riunione ordinaria due volte all'anno. Esso si riunisce inoltre su iniziativa del presidente o su richiesta della Commissione o di un terzo degli Stati membri.

4. Qualora si ponga una questione di riservatezza o di conflitto di interessi, il consiglio di amministrazione può decidere di esaminare punti specifici dell'ordine del giorno in assenza dei membri designati in qualità di professionisti dei settori maggiormente interessati. Norme dettagliate per l'applicazione della presente disposizione possono essere fissate nel regolamento interno.

5. Il consiglio di amministrazione può invitare ad assistere alle proprie riunioni come osservatore qualsiasi persona il cui parere possa presentare interesse.

6. I membri del consiglio di amministrazione possono, nel rispetto delle disposizioni del regolamento interno, essere assistiti da consiglieri o esperti.

7. L'Agenzia svolge le funzioni di segretariato del consiglio di amministrazione.

Articolo 14

Votazioni

1. Il consiglio di amministrazione prende le sue decisioni a maggioranza di due terzi di tutti i membri aventi diritto di voto.

2. Ogni membro dispone di un voto. Il direttore esecutivo dell'Agenzia non ha diritto di voto.

In assenza di un membro, il suo supplente è legittimato ad esercitare il diritto di voto.

3. Il regolamento interno stabilisce le disposizioni di voto più dettagliate, in particolare le condizioni in cui un membro può agire per conto di un altro.

Articolo 15

Funzioni e poteri del direttore esecutivo

1. L'Agenzia è diretta dal direttore esecutivo, che è completamente indipendente nell'espletamento delle sue funzioni ferme restando le rispettive competenze della Commissione e del consiglio di amministrazione.

2. Il direttore esecutivo ha le funzioni e i poteri seguenti:

Articolo 17

- a) elabora il programma di lavoro e lo presenta al consiglio di amministrazione, previa consultazione della Commissione. Adotta le misure necessarie per darvi attuazione. Risponde a tutte le richieste di assistenza avanzate dalla Commissione o da uno Stato membro, conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, lettera c);
- b) decide dell'esecuzione delle visite di cui all'articolo 3, previa consultazione della Commissione e seguendo l'orientamento definito dal Consiglio di amministrazione in conformità dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera g);
- c) adotta tutte le misure necessarie, emanando in particolare istruzioni amministrative interne e pubblicando avvisi, per assicurare il corretto funzionamento dell'Agenzia conformemente al presente regolamento;
- d) predispone un efficace sistema di monitoraggio per valutare i risultati dell'Agenzia rispetto agli obiettivi operativi. Su tale base, elabora ogni anno un progetto di relazione generale che sottopone al consiglio di amministrazione. Egli predispone un regolare sistema di controllo conforme a criteri professionali riconosciuti;
- e) esercita nei confronti del personale i poteri previsti dall'articolo 6, paragrafo 2;
- f) elabora una stima delle entrate e delle spese dell'Agenzia conformemente all'articolo 18 ed esegue il bilancio conformemente al disposto dell'articolo 19.

3. Il direttore esecutivo può essere coadiuvato da uno o più capi unità, uno dei quali lo sostituisce in caso di assenza o impedimento.

Articolo 16

Nomina del direttore esecutivo

1. Il direttore esecutivo dell'Agenzia è nominato dal consiglio di amministrazione in base al merito e alle provate capacità in campo amministrativo e gestionale, nonché alla competenza ed esperienza in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi. Il consiglio di amministrazione prende la decisione con la maggioranza dei quattro quinti di tutti i membri aventi diritto di voto. La Commissione può proporre uno o più candidati.

Il potere di revoca di tale nomina spetta al consiglio di amministrazione, secondo la stessa procedura.

2. Il mandato del direttore esecutivo è di cinque anni ed è rinnovabile una sola volta.

Partecipazione di paesi terzi

1. La partecipazione all'Agenzia è aperta ai paesi terzi che hanno concluso con la Comunità europea accordi in virtù dei quali hanno adottato ed applicano il diritto comunitario nel settore della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

2. Nel rispetto delle pertinenti disposizioni di tali accordi, saranno elaborate intese nelle quali verranno fra l'altro specificate natura e portata delle regole dettagliate che disciplinano la partecipazione dei paesi in questione ai lavori dell'Agenzia, comprese le disposizioni in materia finanziaria e di personale.

CAPITOLO III

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 18

Bilancio

1. Le entrate dell'Agenzia sono costituite da:

- a) un contributo della Comunità;
- b) eventuali contributi di qualsiasi paese terzo che partecipi ai lavori dell'Agenzia conformemente all'articolo 17;
- c) corrispettivi di pubblicazioni, corsi di formazione e/o altri servizi forniti dall'Agenzia.

2. Le spese dell'Agenzia comprendono spese di personale, amministrative, di infrastruttura e di esercizio.

3. Il direttore esecutivo elabora una stima delle entrate e delle spese dell'Agenzia per l'esercizio finanziario successivo e la trasmette al consiglio di amministrazione insieme ad una tabella dell'organico.

4. Entrate e spese devono essere in pareggio.

5. Entro il 30 aprile di ogni anno al più tardi, il consiglio di amministrazione adotta il progetto di bilancio, corredato del programma di lavoro preliminare, e li trasmette alla Commissione e ai paesi terzi che partecipano ai lavori dell'Agenzia conformemente all'articolo 17.

In base al progetto di bilancio, la Commissione forma stime corrispondenti nel progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea, che sottopone al Consiglio ai sensi dell'articolo 272 del trattato. Deve essere rispettato il massimale delle prospettive finanziarie della Comunità approvate per gli anni a venire.

6. Dopo l'adozione del bilancio generale dell'Unione europea, il consiglio di amministrazione adotta il bilancio dell'Agenzia e il programma di lavoro definitivo, apportando gli eventuali aggiustamenti necessari per adeguarli al contributo della Comunità, e li trasmette senza indugio alla Commissione, all'autorità di bilancio e ai paesi terzi che partecipano ai lavori dell'Agenzia.

Articolo 19

Esecuzione e controllo del bilancio

1. Il direttore esecutivo dà esecuzione al bilancio dell'Agenzia.
2. Il controllo degli impegni e dei pagamenti di tutte le spese nonché il controllo dell'esistenza e della riscossione di tutte le entrate dell'Agenzia sono effettuati dal controllore finanziario della Commissione.
3. Entro e non oltre il 31 marzo di ogni anno, il direttore esecutivo sottopone alla Commissione, al consiglio di amministrazione e alla Corte dei conti la contabilità dettagliata di tutte le entrate e di tutte le spese relative all'esercizio precedente.

La Corte dei conti esamina tale contabilità conformemente all'articolo 248 del trattato e pubblica ogni anno una relazione sulle attività dell'Agenzia.

4. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del consiglio di amministrazione, dà scarico dell'esecuzione del bilancio al direttore esecutivo dell'Agenzia.

Articolo 20

Lotta antifrode

1. Nella lotta contro la frode, la corruzione ed altre attività illegali si applicano all'Agenzia, senza limitazioni, le disposizioni del regolamento (CE) n. 1073/1999.
2. L'Agenzia aderisce all'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999, relativo alle indagini interne dell'OLAF, e adotta immediatamente le appropriate disposizioni applicabili a tutto il suo personale.
3. Le decisioni in materia di finanziamento, nonché gli accordi e gli strumenti di esecuzione che ne conseguono, prevedono espressamente la possibilità che la Corte dei conti e l'OLAF effettuino, se del caso, controlli sul posto sui beneficiari delle risorse dell'Agenzia nonché sugli agenti responsabili della loro allocazione.

Articolo 21

Disposizioni finanziarie

Il consiglio di amministrazione, previo accordo della Commissione e parere della Corte dei conti, adotta il regolamento finanziario dell'Agenzia. Tale regolamento finanziario specifica in particolare la procedura da seguire per l'elaborazione e l'esecuzione del bilancio dell'Agenzia, conformemente all'articolo 142 del regolamento finanziario del 21 dicembre 1977 applicabile al bilancio generale delle Comunità europee ⁽¹⁾.

CAPITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 22

Valutazione

1. Entro cinque anni dalla data in cui l'Agenzia ha assunto le proprie funzioni, il consiglio di amministrazione commissiona una valutazione esterna indipendente sull'attuazione del presente regolamento. La Commissione mette a disposizione dell'Agenzia ogni informazione che quest'ultima giudichi pertinente per tale valutazione.
2. La valutazione è volta a stabilire quale impatto il presente regolamento, l'Agenzia ed i suoi metodi di lavoro hanno avuto nel garantire un elevato livello di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi. Il consiglio di amministrazione stabilisce, in accordo con la Commissione, precisi termini di riferimento, previa consultazione delle parti interessate.
3. La valutazione è comunicata al consiglio di amministrazione che presenta alla Commissione raccomandazioni in merito alle modifiche da apportare al presente regolamento, all'Agenzia ed ai suoi metodi di lavoro. Sia i risultati della valutazione che le raccomandazioni sono trasmessi dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio e sono pubblicati.

Articolo 23

Inizio dell'attività dell'Agenzia

L'Agenzia è operativa entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 24

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

⁽¹⁾ GU L 356 del 31.12.1977, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE, CECA, Euratom) n. 762/2001 (GU L 111 del 20.4.2001, pag. 1).

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

Fatto a Lussemburgo, addì 27 giugno 2002.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il Presidente

M. ARIAS CAÑETE

DIRETTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 27 giugno 2002

relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio

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 Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nella comunicazione del 24 febbraio 1993 per una politica comune della sicurezza marittima la Commissione ricorda, tra gli obiettivi da conseguire a livello comunitario, l'introduzione di un sistema di informazione obbligatorio grazie al quale gli Stati membri possano rapidamente accedere a tutte le informazioni importanti relative ai movimenti delle navi che trasportano prodotti pericolosi ed inquinanti, nonché sulla natura esatta di tali carichi.
- (2) La direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti ⁽⁵⁾, ha istituito un sistema per l'informazione delle autorità competenti sulle navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti, nonché sugli incidenti in mare. Tale direttiva prevede che la Commissione presenti nuove proposte per l'introduzione di un più completo sistema di notificazione nella Comunità e che tali propo-

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

- (3) La risoluzione del Consiglio dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari ⁽⁶⁾ riconosce che tra i principali obiettivi dell'azione comunitaria rientra l'adozione di un sistema di informazione più completo.
- (4) L'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione dovrebbe contribuire a prevenire gli incidenti e gli inquinamenti in mare, nonché a ridurre al minimo le loro conseguenze sull'ambiente marino e costiero, sull'economia e sulla salute delle popolazioni locali. L'efficienza del traffico marittimo e, in particolare, della gestione dello scalo delle navi nei porti, dipende dall'osservanza dell'obbligo per le navi di annunciare con sufficiente anticipo il loro arrivo nei porti.
- (5) Lungo le coste europee sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di notifica delle navi in conformità con le pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). È opportuno provvedere affinché le navi osservino gli obblighi di notifica prescritti da tali sistemi.
- (6) Sono stati inoltre istituiti servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS) e sistemi di organizzazione del traffico che svolgono un'importante funzione ai fini della prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento in talune zone marittime pericolose per la navigazione o nelle quali il traffico è particolarmente intenso. È necessario che le navi utilizzino i servizi di assistenza al traffico e osservino le norme applicabili ai sistemi di organizzazione del traffico approvati dall'IMO.
- (7) Nel settore degli equipaggiamenti di bordo sono stati realizzati progressi tecnologici fondamentali che consentono oggi l'identificazione automatica delle navi (sistemi AIS) e quindi un loro migliore monitoraggio, nonché la registrazione dei dati di viaggio (sistemi VDR o «scatole nere») che facilitano le indagini dopo gli incidenti. In considerazione della loro importanza ai fini della definizione di una politica di prevenzione degli incidenti in mare è opportuno rendere obbligatoria la presenza di queste apparecchiature a bordo delle navi che effettuano viaggi nazionali ed internazionali con scalo nei porti della Comunità. I dati forniti da un sistema VDR possono essere utilizzati sia dopo un incidente per indagare

⁽¹⁾ GU C 120 E del 24.4.2001, pag. 67 e GU C 362 E del 18.12.2001, pag. 255.

⁽²⁾ GU C 221 del 7.8.2001, pag. 54.

⁽³⁾ GU C 357 del 14.12.2001, pag. 1.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 giugno 2001 (GU C 53 E del 28.2.2002, pag. 304), posizione comune del Consiglio del 19 dicembre 2001 (GU C 58 E del 5.3.2002, pag. 14) e decisione del Parlamento europeo del 10 aprile 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 25 giugno 2002.

⁽⁵⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/74/CE della Commissione (GU L 276 del 13.10.1998, pag. 7).

⁽⁶⁾ GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

- sulle sue cause sia a titolo preventivo per trarre insegnamenti da questo tipo di situazioni. Gli Stati membri dovrebbero promuovere l'impiego di tali dati per entrambi i fini.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero accertarsi che le stazioni costiere delle autorità competenti dispongano di personale sufficiente e debitamente qualificato, oltre alle attrezzature tecniche appropriate.
- (9) La conoscenza esatta delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo delle navi e di altre informazioni pertinenti dal punto di vista della sicurezza, come quelle relative a incidenti avvenuti in mare, è un fattore essenziale per poter preparare ed effettuare con la dovuta efficacia le operazioni di intervento in caso di inquinamento o di rischio di inquinamento in mare. Le navi dirette ai porti degli Stati membri o che ne escono devono notificare queste informazioni alle autorità competenti o alle autorità portuali di tali Stati membri.
- (10) Per semplificare e accelerare la trasmissione e l'utilizzazione di informazioni sul carico, che possono talora essere voluminose, è opportuno che tali informazioni vengano trasmesse, qualora ciò sia possibile, per via elettronica all'autorità competente o all'autorità portuale interessata. Per gli stessi motivi, gli scambi di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero aver luogo per via elettronica.
- (11) Se gli Stati membri si sono accertati che le compagnie interessate hanno istituito procedure interne atte a garantire che le informazioni prescritte dalla direttiva vengano inviate all'autorità competente senza alcun indugio, deve essere possibile esentare i servizi di linea fra due o più Stati, di cui almeno uno sia uno Stato membro, dall'obbligo di notificazione per ciascun viaggio.
- (12) Talune navi presentano, in ragione del loro comportamento o delle loro condizioni, rischi potenziali per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente. È opportuno che gli Stati membri riservino una particolare attenzione al monitoraggio di tali navi, che adottino i provvedimenti appropriati per evitare l'aggravamento dei rischi che tali navi pongono e che trasmettano agli altri Stati membri interessati le informazioni pertinenti di cui dispongono in merito a tali navi. Tali provvedimenti appropriati potrebbero essere misure previste nell'ambito delle attività di controllo dello Stato di approdo.
- (13) Gli Stati membri devono premunirsi contro i rischi per la sicurezza marittima, la sicurezza degli individui e dell'ambiente marino e costiero creati da incidenti o talune altre situazioni in mare o dalla presenza di perdite di inquinanti o di colli alla deriva. A tal fine i comandanti delle navi che si trovano nella zona di ricerca e di soccorso/zona economica esclusiva o zona equivalente degli Stati membri dovrebbero riferire alle autorità costiere i fatti eventualmente rilevati, fornendo ogni opportuna informazione. In base alla loro situazione specifica, gli Stati membri dovrebbero disporre di un margine di manovra nel determinare a quale delle suddette zone geografiche debba applicarsi l'obbligo di notifica.
- (14) In caso di incidente in mare, la piena e totale cooperazione delle parti implicate nel trasporto contribuisce in modo significativo all'efficacia degli interventi delle autorità competenti.
- (15) Quando sulla base di previsioni meteorologiche e sullo stato del mare diffuse da un servizio d'informazione meteorologica qualificato ritiene che le condizioni meteorologiche o del mare siano eccezionalmente sfavorevoli e creino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, l'autorità competente designata da uno Stato membro dovrebbe informarne il capitano di una nave che intende entrare o uscire dal porto e può adottare ogni altra misura appropriata. Fatto salvo il dovere di assistenza alle navi in difficoltà, dette misure possono comprendere eventualmente il divieto di entrare o uscire dal porto fino al ritorno alla normalità. In caso di rischio per la sicurezza o di rischio di inquinamento e tenuto conto della situazione specifica del porto in questione, l'autorità competente può raccomandare alle navi di non uscire dal porto. Il comandante, qualora decida di uscire dal porto, lo fa in ogni caso sotto la propria responsabilità e dovrebbe motivare la sua decisione.
- (16) La mancata disponibilità di luoghi di rifugio può avere gravi conseguenze in caso di incidente in mare. Gli Stati membri dovrebbero quindi elaborare piani per consentire, se la situazione lo richiede, di accogliere nelle migliori condizioni possibili le navi in difficoltà nei loro porti o in ogni altra zona protetta. Ove necessario e praticabile, tali piani dovrebbero comprendere la fornitura di mezzi e strutture adeguati in ordine all'assistenza, al salvataggio e all'intervento antinquinamento. I porti che accolgono una nave in difficoltà dovrebbero poter contare su un rapido rimborso e un indennizzo delle spese sostenute e dei danni eventuali che l'operazione comporta. La Commissione dovrebbe pertanto esaminare le possibilità di istituire un sistema adeguato di indennizzo per i porti comunitari che accolgono una nave in difficoltà e di esigere che le navi dirette verso un porto comunitario siano adeguatamente assicurate.
- (17) È necessario creare un quadro di cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione onde migliorare la realizzazione del sistema di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo, dando vita a canali di comunicazione adeguati tra le autorità competenti e i porti degli Stati membri. Inoltre, la copertura del sistema di identifi-

cazione e monitoraggio delle navi deve essere completata nelle zone marittime della Comunità nelle quali esso è ancora insufficiente. In aggiunta, nelle regioni marittime della Comunità dovranno essere creati centri di gestione delle informazioni con il compito di agevolare lo scambio o la comunicazione dei dati utili in relazione al monitoraggio del traffico e all'attuazione della presente direttiva. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero altresì cercare di cooperare con i paesi terzi per realizzare tali obiettivi.

- (18) L'applicazione della presente direttiva sarà tanto più efficace quanto più rigoroso sarà il controllo che gli Stati membri eserciteranno sulla sua osservanza. A tal fine gli Stati membri devono effettuare regolarmente ispezioni adeguate o adottare qualsiasi altra disposizione necessaria per assicurarsi che i canali di comunicazione istituiti in applicazione della presente direttiva funzionino in maniera soddisfacente. È opportuno che venga istituito un regime di sanzioni onde garantire che le parti interessate rispettino gli obblighi in materia di notifica e di presenza a bordo delle apparecchiature previste dalla direttiva.
- (19) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (20) Talune disposizioni della presente direttiva possono essere modificate secondo tale procedura allo scopo di tener conto dell'evoluzione degli strumenti comunitari e internazionali e dell'esperienza maturata nell'applicazione della direttiva stessa, purché tali modifiche non abbiano l'effetto di ampliare l'ambito d'applicazione della direttiva. Adeguate relazioni degli Stati membri sull'attuazione della direttiva costituiscono uno strumento utile affinché la Commissione possa valutare l'esperienza maturata al riguardo.
- (21) La presente direttiva rafforza, estende e modifica in modo significativo le disposizioni della direttiva 93/75/CEE. Di conseguenza, è opportuno abrogare la direttiva 93/75/CEE.
- (22) Dato che gli obiettivi dell'azione proposta, vale a dire una migliore sicurezza ed efficienza del traffico marittimo, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Secondo il principio di proporzionalità di cui al suddetto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di detti obiettivi,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Scopo

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

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

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, salvo diversamente specificato.
2. La presente direttiva non si applica:
 - a) alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie e alle altre navi appartenenti ad uno Stato membro o da questo esercitate e utilizzate per un servizio pubblico non commerciale;
 - b) alle navi da pesca, alle navi tradizionali e alle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri;
 - c) ai bunker fino a 5 000 tonnellate, alle scorte e alle attrezzature di bordo delle navi.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «strumenti internazionali pertinenti»: i seguenti strumenti:
 - «MARPOL»: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978,

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- «SOLAS»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e i relativi protocolli e modifiche,
 - la convenzione internazionale del 1969 per la stazza-tura delle navi,
 - la convenzione internazionale del 1969 sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare l'inquinamento da idrocarburi, e il relativo protocollo del 1973 sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi,
 - «SAR»: la convenzione internazionale del 1979 sulla ricerca ed il salvataggio marittimo,
 - «Codice ISM»: il codice internazionale per la gestione della sicurezza,
 - «Codice IMDG»: il Codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose,
 - «Codice IBC»: il Codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi,
 - «Codice IGC»: il Codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti,
 - «Codice BC»: il Codice dell'IMO delle norme pratiche per la sicurezza del trasporto alla rinfusa di carichi solidi,
 - «Codice INF»: il Codice dell'IMO relativo alle norme di sicurezza per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di scorie altamente radioattive in fusti a bordo di navi,
 - «Risoluzione IMO A 851 (20)»: la risoluzione 851 (20) dell'Organizzazione marittima internazionale, avente per titolo «Principi generali dei sistemi di rapportazione navale e prescrizioni per la rapportazione navale, comprese le linee guida per la rapportazione dei sinistri in cui sono coinvolte merci pericolose, sostanze nocive e/o sostanze inquinanti per l'ambiente marino»;
- b) «esercente»: l'armatore, il proprietario o il gestore della nave;
- c) «agente»: la persona incaricata o autorizzata a rilasciare le informazioni in nome dell'esercente della nave;
- d) «spedizioniere/caricatore»: la persona che ha stipulato con un vettore un contratto per il trasporto di merci via mare o la persona nel cui nome o per conto della quale è stipulato il contratto;
- e) «compagnia»: la compagnia ai sensi della regola 1, paragrafo 2 del capitolo IX della SOLAS;
- f) «nave»: qualsiasi nave o unità marittima;
- g) «merci pericolose»:
- le merci classificate nel Codice IMDG,
 - le sostanze liquide pericolose di cui al capitolo 17 del Codice IBC,
 - i gas liquefatti di cui al capitolo 19 del Codice IGC,
 - le sostanze solide di cui all'appendice B del Codice BC.
- Sono parimenti comprese le merci per il cui trasporto sono state prescritte condizioni preliminari conformemente al paragrafo 1.1.3 del Codice IBC o al paragrafo 1.1.6 del Codice IGC;
- h) «merci inquinanti»:
- gli idrocarburi, secondo la definizione della MARPOL, allegato I,
 - le sostanze liquide nocive, secondo la definizione della MARPOL, allegato II,
 - le sostanze dannose, secondo la definizione della MARPOL, allegato III;
- i) «unità di carico»: un veicolo stradale adibito al trasporto di merci, un veicolo ferroviario adibito al trasporto di merci, un contenitore, un veicolo cisterna stradale, un veicolo cisterna ferroviario o una cisterna mobile;
- j) «indirizzo»: il nome e i canali di comunicazione che consentono di stabilire, in caso di necessità, un contatto con l'esercente, l'agente, l'autorità portuale, l'autorità competente o qualsiasi altra persona o organismo abilitato in possesso di informazioni dettagliate riguardanti il carico della nave;
- k) «autorità competenti»: le autorità e gli organismi designati dagli Stati membri a ricevere e a diffondere le informazioni comunicate a norma della presente direttiva;
- l) «autorità portuale»: l'autorità o l'organismo competente designato dagli Stati membri, per ciascun porto, a ricevere e a diffondere le informazioni comunicate a norma della presente direttiva;

- m) «luogo di rifugio»: il porto, la parte di un porto o qualsiasi altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o qualsiasi altra area riparata individuati da uno Stato membro per accogliere una nave in pericolo;
- n) «stazione costiera»: il servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS), l'impianto a terra incaricato di gestire un sistema di rapportazione obbligatorio approvato dall'IMO o l'organismo incaricato di coordinare le operazioni di ricerca e di salvataggio o di lotta contro l'inquinamento dell'ambiente marino, designati dagli Stati membri in applicazione della presente direttiva;
- o) «servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS)»: il servizio finalizzato a migliorare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo e a tutelare l'ambiente, in grado di interagire con il traffico e di rispondere alle condizioni di traffico che si verificano nell'area coperta dal VTS;
- p) «sistema di rotte navali»: qualsiasi sistema che organizza uno o più corsie di traffico o prevede misure di organizzazione del traffico al fine di ridurre il rischio di sinistri; esso comprende schemi di separazione del traffico, corsie di traffico a doppio senso, rotte raccomandate, zone da evitare, zone di traffico costiero, rotatorie, zone di prudenza e corsie di traffico in acque profonde;
- q) «nave tradizionale»: qualsiasi tipo di nave storica e relative ricostruzioni, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e l'arte marinaresca tradizionali e nel contempo identificabili come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;
- r) «sinistro»: il sinistro quale definito nel Codice dell'IMO in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

TITOLO I

RAPPORTAZIONE E MONITORAGGIO NAVALI

Articolo 4

Notifica preventiva dell'ingresso nei porti degli Stati membri

1. L'esercente, l'agente o il comandante della nave diretta verso un porto di uno Stato membro notifica all'autorità portuale le informazioni di cui all'allegato I, parte 1:
 - a) con almeno ventiquattr'ore d'anticipo, oppure
 - b) al più tardi al momento in cui la nave esce dal porto precedente, se la durata del viaggio è inferiore a ventiquattr'ore, oppure

- c) se il porto di scalo non è noto o se è cambiato durante il viaggio, non appena quest'informazione è disponibile.

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

Articolo 5

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

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

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

Articolo 6

Impiego dei sistemi di identificazione automatica

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

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

Articolo 7

Impiego dei sistemi di rotte navali

1. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutte le navi che entrano nell'area coperta da un sistema di rotte navali obbligatorio, adottato dall'IMO in base alla convenzione SOLAS, capitolo V, regola 10 e utilizzato da uno o più Stati,

fra cui almeno uno Stato membro, impieghino detto sistema conformemente alle linee guida e ai criteri pertinenti emanati dall'IMO.

2. Gli Stati membri che applicano, sotto la loro responsabilità, un sistema di rotte navali non adottato dall'IMO seguono, per quanto possibile, le linee guida e i criteri elaborati dall'IMO e diffondono tutte le informazioni per un impiego sicuro ed efficace dei sistemi di rotte navali adottati.

Articolo 8

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

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

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

Articolo 9

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

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

2. La creazione di tutti gli impianti e installazioni a terra necessari per attuare la presente direttiva deve essere comple-

tata entro il 2007. Gli Stati membri provvedono a che gli impianti appropriati per convogliare le informazioni e scambiarle tra i sistemi nazionali degli Stati membri siano in funzione entro un anno a decorrere da tale data.

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

Articolo 10

Registratori dei dati di viaggio

1. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che le navi che fanno scalo in un porto di uno Stato membro siano dotate di un registratore dei dati di viaggio (sistema VDR) secondo le disposizioni dell'allegato II, parte II. Le esenzioni eventualmente accordate ai traghetti roll-on/roll-off e alle unità veloci da passeggeri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea ⁽¹⁾, cessano il 5 agosto 2002.

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

Articolo 11

Indagini sui sinistri

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

⁽¹⁾ GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

TITOLO II

NOTIFICA DELLE MERCI PERICOLOSE O INQUINANTI A BORDO DELLA NAVI (HAZMAT)*Articolo 12***Obblighi dello spedizioniere/caricatore**

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

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

*Articolo 13***Notifica delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo**

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

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

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

La procedura istituita deve garantire che l'autorità competente, in caso di necessità, possa accedere alle informazioni di cui all'allegato I, parte 3, in ogni momento. A tal fine, l'autorità portuale pertinente conserva le informazioni di cui all'allegato I, parte 3 per un periodo sufficiente a consentire la loro utiliz-

zazione in caso di incidente in mare. L'autorità portuale adotta i provvedimenti necessari per fornire immediatamente per via elettronica, 24 ore su 24, tali informazioni, a richiesta dell'autorità competente.

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

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

*Articolo 14***Scambio telematico di dati fra Stati membri**

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

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

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

*Articolo 15***Esenzioni**

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

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

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

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

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

parte 1, della direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo ⁽¹⁾.

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

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

TITOLO III

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

Articolo 16

Trasmissione delle informazioni relative a determinate navi

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

- a) navi che, nel corso del viaggio:
 - sono rimaste coinvolte in incidenti in mare ai sensi dell'articolo 17, oppure
 - hanno violato gli obblighi di notificazione e di reportazione imposti dalla presente direttiva, oppure
 - hanno violato le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali e dei VTS posti sotto la responsabilità di uno Stato membro;
- b) le navi nei cui confronti esistono prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della Marpol nelle acque poste sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- c) le navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti degli Stati membri o che sono state oggetto di un rapporto o di una notifica di uno Stato membro a norma dell'allegato I,

Articolo 17

Rapportazione di incidenti in mare

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

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

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 19 del 22.1.2002, pag. 17).

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

Articolo 18

Misure da adottare in presenza di condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse

1. Quando le autorità competenti designate dagli Stati membri ritengono che, a causa di condizioni meteorologiche o marittime eccezionalmente avverse, sussista un grave rischio di inquinamento delle loro zone marittime o costiere, o delle zone marittime o costiere di altri Stati o sia in pericolo la vita umana:

- a) esse dovrebbero, ove possibile, fornire al capitano di una nave che si trova nella zona portuale interessata e intende entrare o uscire dal porto tutte le informazioni sulle condizioni marittime e meteorologiche e, ove opportuno e possibile, sui pericoli che queste possono comportare per la sua nave, il carico, l'equipaggio e i passeggeri;
- b) fatto salvo il dovere di assistenza alle navi in difficoltà e a norma dell'articolo 20, esse possono adottare tutte le altre misure idonee, compresi la raccomandazione o il divieto a una nave particolare o a navi in generale di entrare o uscire dal porto nella zona colpita, finché non si sia stabilito che non sussiste più rischio per la vita umana e/o l'ambiente;
- c) esse adottano misure idonee per limitare quanto più possibile o, se del caso, vietare il rifornimento di combustibile in mare nelle loro acque territoriali.

2. Il comandante informa la compagnia delle misure o raccomandazioni appropriate di cui al paragrafo 1. Queste lasciano tuttavia impregiudicata la decisione che il comandante deve prendere in base al suo giudizio professionale conformemente alla convenzione SOLAS. Il comandante comunica alle autorità competenti i motivi della sua decisione, qualora essa non sia conforme alle misure di cui al paragrafo 1.

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

Articolo 19

Misure relative agli incidenti in mare

1. Quando si verificano incidenti in mare di cui all'articolo 17, gli Stati membri adottano, per quanto necessario, tutte le

misure appropriate in conformità al diritto internazionale per garantire la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero.

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

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

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

Articolo 20

Luoghi di rifugio

Gli Stati membri, sentite le parti interessate e tenuto conto delle pertinenti linee guida dell'IMO, stabiliscono dei piani per accogliere nelle acque sotto la loro giurisdizione le navi in pericolo. Detti piani indicano le necessarie modalità e procedure, tenuto conto dei vincoli operativi e ambientali, per assicurare che le navi in pericolo possano recarsi immediatamente in un luogo di rifugio una volta ottenuta l'autorizzazione dell'autorità competente. Ove gli Stati membri lo ritengano necessario e praticabile, i piani devono contenere dispositivi per la fornitura di mezzi e strutture adeguati in ordine all'assistenza, al salvataggio e all'intervento anti-inquinamento.

I piani predisposti per accogliere le navi in pericolo sono comunicati a richiesta. Entro il 5 febbraio 2004 gli Stati membri informano la Commissione delle misure che adottano in applicazione del primo comma.

Articolo 21

Informazione delle parti interessate

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

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

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

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

TITOLO IV

MISURE SUPPLEMENTARI

Articolo 22

Designazione e pubblicazione dell'elenco degli organismi competenti

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

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

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

Articolo 23

Cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione

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

a) fare il miglior uso possibile delle informazioni notificate ai sensi della presente direttiva, anche allacciando collega-

menti telematici adeguati tra le stazioni costiere e le autorità portuali per lo scambio dei dati relativi ai movimenti ed alle previsioni di arrivo delle navi nei porti nonché dei dati relativi al loro carico;

b) sviluppare e rafforzare l'efficacia dei collegamenti telematici tra le stazioni costiere degli Stati membri ai fini di una migliore conoscenza del traffico marittimo, di un migliore monitoraggio delle navi in transito e di un'armonizzazione e, per quanto possibile, di una semplificazione dei rapporti prescritti alle navi durante la rotta;

c) estendere la copertura del sistema di monitoraggio e d'informazione per il traffico marittimo, e/o aggiornarlo, allo scopo di migliorare l'identificazione e il monitoraggio delle navi. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire, quando necessario, sistemi obbligatori di reportazione, servizi obbligatori di assistenza al traffico e sistemi di rotte navali appropriati allo scopo di presentarli all'IMO per approvazione;

d) stabilire, se del caso, piani concertati per l'accoglienza delle navi in pericolo.

Articolo 24

Riservatezza delle informazioni

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

Articolo 25

Controllo dell'attuazione della presente direttiva e sanzioni

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

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

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

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

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

Articolo 26

Valutazione

1. Gli Stati membri devono riferire alla Commissione entro il 5 febbraio 2005 in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della presente direttiva e, in particolare, delle disposizioni previste agli articoli 9, 10, 18, 20, 22, 23 e 25. Gli Stati membri devono riferire alla Commissione entro il 31 dicembre 2009 in merito alla piena attuazione della presente direttiva.

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

3. La Commissione esamina l'esigenza e l'attuabilità di misure a livello comunitario volte ad agevolare il rimborso o l'indennizzo dei costi e dei danni per l'accoglienza di navi in difficoltà, compresi idonei requisiti in materia di assicurazione o di altra garanzia finanziaria.

Entro il 5 febbraio 2007 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai risultati di tale esame.

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 27

Procedura di modifica

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

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

Articolo 28

Comitatologia

1. La Commissione è assistita da un comitato.

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

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 29

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 5 febbraio 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

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

Articolo 30

La direttiva 93/75/CEE è abrogata con effetto a decorrere del 5 febbraio 2004.

Articolo 31

Fatto a Lussemburgo, addì 27 giugno 2002.

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

Articolo 32

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

*Per il Parlamento europeo**Il Presidente*

P. COX

*Per il Consiglio**Il Presidente*

M. ARIAS CAÑETE

ALLEGATO I

ELENCO DELLE INFORMAZIONI DA NOTIFICARE

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

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

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

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

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

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

B. Informazioni sul carico

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

4. Informazioni di cui all'articolo 5

- A. Identificazione della nave (nome, codice identificativo, numero di identificazione IMO o numero MMSI).
- B. Data e ora.

-
- C o D. Posizione con coordinate di latitudine e longitudine o rilevamento effettivo e distanza in miglia nautiche da un punto di riferimento chiaramente identificato.
 - E. Rotta.
 - F. Velocità.
 - I. Porto di destinazione e orario stimato di arrivo.
 - P. Carico e, se a bordo sono presenti merci pericolose, quantità e classe IMO.
 - T. Indirizzo per la comunicazione di informazioni relative al carico.
 - W. Numero totale di persone a bordo.
 - X. Informazioni varie:
 - caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile «bunker», per le navi che ne trasportano più di 5 000 tonnellate,
 - status di navigazione.
5. Il comandante della nave deve informare immediatamente l'autorità competente o l'autorità portuale interessata di qualsiasi modifica delle informazioni notificate ai sensi del presente allegato.
-

ALLEGATO II

PRESCRIZIONI APPLICABILI ALLE APPARECCHIATURE DI BORDO**I. Sistemi di identificazione automatica (AIS)**

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

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

2. Navi costruite prima del 1° luglio 2002

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

- a) navi da passeggeri: entro il 1° luglio 2003;
- b) navi cisterna: al più tardi al momento della prima visita del materiale di sicurezza effettuata dopo il 1° luglio 2003;
- c) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 50 000: entro il 1° luglio 2004;
- d) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 10 000 ma inferiore a 50 000: entro il 1° luglio 2005 ovvero, per quanto riguarda le navi operanti su rotte internazionali, una data anteriore decisa nel quadro dell'IMO;
- e) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 3 000 ma inferiore a 10 000: entro il 1° luglio 2006 ovvero, per quanto riguarda le navi operanti su rotte internazionali, una data anteriore decisa nel quadro dell'IMO;
- f) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 300 ma inferiore a 3 000: entro il 1° luglio 2007 ovvero, per quanto riguarda le navi operanti su rotte internazionali, una data anteriore decisa nel quadro dell'IMO.

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

II. Registratori dei dati di viaggio (sistemi VDR)

1. Le navi delle seguenti classi che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunità devono essere dotate di un sistema di registrazione dei dati di viaggio conforme agli standard di prestazione della risoluzione A.861 (20) dell'IMO e agli standard di prova definiti dalla norma n. 61996 della Commissione elettronica internazionale (IEC):
 - a) le navi da passeggeri costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: entro il 5 luglio 2002;
 - b) le navi da passeggeri ro/ro costruite prima del 1° luglio 2002: al più tardi al momento della prima visita effettuata a partire dal 1° luglio 2002 compreso;
 - c) le navi da passeggeri diverse dalle ro/ro costruite prima del 1° luglio 2002: entro il 1° gennaio 2004;
 - d) le navi diverse dalle navi da passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 3 000, costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: entro il 5 luglio 2002.

2. Le navi delle seguenti classi, costruite prima del 1° luglio 2002, che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunità devono essere dotate di un sistema di registrazione dei dati di viaggio conforme ai pertinenti standard dell'IMO:
 - a) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 20 000: non oltre la data fissata dall'IMO o, in assenza di decisione dell'IMO, entro il 1° gennaio 2007;
 - b) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 3 000 ma inferiore a 20 000: non oltre la data fissata dall'IMO o, in assenza di decisione dell'IMO, entro il 1° gennaio 2008.
3. Gli Stati membri possono esentare dagli obblighi relativi ai registratori dei dati di viaggio stabiliti nella presente direttiva le navi da passeggeri adibite esclusivamente a viaggi nazionali in tratti di mare diversi da quelli coperti dalla classe A, secondo quanto stabilito nell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1.

ALLEGATO III

MESSAGGI ELETTRONICI

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

⁽¹⁾ GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

ALLEGATO IV

Misure che gli Stati membri possono prendere in presenza di minaccia per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente

(in applicazione dell'articolo 19, paragrafo 1)

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

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