

# Gazzetta ufficiale

# L 131

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

52° anno  
28 maggio 2009

### Sommario

I *Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria*

#### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (CE) n. 390/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, recante modifica dell'istruzione consolare comune diretta alle rappresentanze diplomatiche e consolari di prima categoria in relazione all'introduzione di elementi biometrici e comprendente norme sull'organizzazione del ricevimento e del trattamento delle domande di visto** 1
- ★ **Regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi <sup>(1)</sup>** ..... 11
- ★ **Regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente <sup>(1)</sup>** ..... 24

#### DIRETTIVE

- ★ **Direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime <sup>(1)</sup>** ..... 47
- ★ **Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo <sup>(1)</sup>** ..... 57

Prezzo: 26 EUR

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

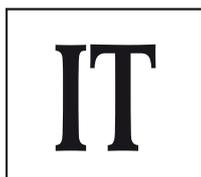
(segue)

# IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

- ★ **Direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione** <sup>(1)</sup> ..... 101
  
- ★ **Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio** <sup>(1)</sup> ..... 114
  
- ★ **Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi** <sup>(1)</sup> ..... 128
  
- ★ **Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera** <sup>(1)</sup> ..... 132



---

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (CE) N. 390/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 aprile 2009

**recante modifica dell'istruzione consolare comune diretta alle rappresentanze diplomatiche e consolari di prima categoria in relazione all'introduzione di elementi biometrici e comprendente norme sull'organizzazione del ricevimento e del trattamento delle domande di visto**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 62, paragrafo 2, lettera b), punto ii),

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del garante europeo della protezione dei dati <sup>(1)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) Per garantire l'affidabile verifica e identificazione dei richiedenti è necessario introdurre dati biometrici nel sistema di informazione visti (VIS) istituito con la decisione 2004/512/CE del Consiglio <sup>(3)</sup>, e stabilire un quadro giuridico per il rilevamento di tali identificatori biometrici. Inoltre, l'attuazione del VIS richiede nuove forme di organizzazione per il ricevimento delle domande di visto.

(2) L'introduzione di identificatori biometrici nel VIS è un passo importante verso l'uso di nuovi elementi diretti a stabilire un nesso più affidabile tra il titolare del visto e il

passaporto e a prevenire l'uso di false identità. Pertanto, la presentazione di persona del richiedente — almeno per la prima domanda — dovrebbe essere uno dei requisiti fondamentali per il rilascio del visto con registrazione degli identificatori biometrici nel VIS.

(3) La scelta degli identificatori biometrici è fatta nel regolamento (CE) n. 767/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, concernente il sistema di informazione visti (VIS) e lo scambio di dati tra Stati membri sui visti per soggiorni di breve durata («regolamento VIS») <sup>(4)</sup>.

(4) Il presente regolamento definisce le norme applicabili al rilevamento di tali identificatori in riferimento alle pertinenti disposizioni dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO). Non sono necessarie altre specifiche tecniche per garantire l'interoperabilità.

(5) Qualsiasi documento, dato o identificatore biometrico che uno Stato membro riceve nell'ambito di una domanda di visto è considerato un documento consolare ai sensi della convenzione di Vienna sulle relazioni consolari del 24 aprile 1963 ed è trattato in modo appropriato.

(6) Per facilitare la registrazione dei richiedenti e ridurre i costi a carico degli Stati membri, occorre prevedere nuove modalità organizzative oltre all'attuale quadro di rappresentanza. In primo luogo, dovrebbe essere aggiunto all'istruzione consolare comune diretta alle rappresentanze diplomatiche e consolari di prima categoria <sup>(5)</sup> un tipo specifico di rappresentanza, limitato alla raccolta delle domande e al rilevamento degli identificatori biometrici.

<sup>(1)</sup> GU C 321 del 29.12.2006, pag. 38.

<sup>(2)</sup> Parere del Parlamento europeo del 10 luglio 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 5 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del 25 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> GU L 213 del 15.6.2004, pag. 5.

<sup>(4)</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 60.

<sup>(5)</sup> GU C 326 del 22.12.2005, pag. 1.

- (7) È opportuno introdurre altre opzioni, come la coubicazione, centri comuni per la presentazione delle domande di visto, consoli onorari e cooperazione con fornitori esterni di servizi. È opportuno fissare un quadro giuridico adeguato per queste opzioni, che tenga conto, in particolare, delle questioni relative alla protezione dei dati. Conformemente alle condizioni stabilite in tale quadro normativo, gli Stati membri dovrebbero stabilire il tipo di struttura organizzativa da adottare in ciascun paese terzo. La Commissione dovrebbe pubblicare le caratteristiche di tali strutture.
- (8) Nell'organizzare la cooperazione, è opportuno che gli Stati membri provvedano affinché i richiedenti siano indirizzati verso lo Stato membro competente per il trattamento delle loro domande.
- (9) È necessario fissare modalità per le situazioni in cui gli Stati membri decidano, per agevolare la procedura, di cooperare con un fornitore esterno di servizi per la raccolta delle domande. Una decisione del genere è opportuna se, in particolari circostanze o per ragioni legate alle condizioni locali, la cooperazione con altri Stati membri in forma di rappresentanza limitata, coubicazione o di un centro comune per la presentazione delle domande non risulta appropriata per lo Stato membro interessato. Dette modalità dovrebbero essere stabilite secondo i principi generali di rilascio dei visti, nel rispetto delle esigenze in materia di protezione dei dati di cui alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati <sup>(1)</sup>. Si dovrebbe inoltre tener conto dell'esigenza di evitare il «visa shopping» al momento di concludere e attuare accordi di questo genere.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero cooperare con i fornitori esterni di servizi sulla base di uno strumento giuridico che stabilisca con precisione le responsabilità degli stessi, nonché un accesso diretto e totale ai loro locali, le informazioni da dare ai richiedenti, gli obblighi di riservatezza e le circostanze, le condizioni e le procedure per la sospensione o la risoluzione della cooperazione.
- (11) Il presente regolamento, consentendo agli Stati membri di cooperare con un fornitore esterno di servizi per la raccolta delle domande e stabilendo nel contempo il principio «una tantum» per la presentazione delle domande, crea una deroga alla regola generale secondo cui il richiedente deve presentarsi di persona, prevista nella parte III, punto 4 dell'istruzione consolare comune. Ciò lascia impregiudicati la possibilità di convocare il richiedente per un colloquio e futuri strumenti giuridici a disciplina della materia.
- (12) Per garantire la conformità con gli obblighi in materia di protezione dei dati, è stato consultato il gruppo di lavoro istituito dall'articolo 29 della direttiva 95/46/CE.
- (13) La direttiva 95/46/CE si applica agli Stati membri per quanto riguarda il trattamento dei dati personali ai sensi del presente regolamento.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero mantenere la possibilità per tutti i richiedenti di presentare domanda di visto direttamente presso le loro rappresentanze diplomatiche o consolari.
- (15) Per agevolare la procedura relativa alle domande successive, dovrebbe essere possibile copiare le impronte digitali da quelle inserite per la prima volta nel VIS entro un periodo di 59 mesi. Trascorso tale periodo di tempo, le impronte digitali dovrebbero essere nuovamente rilevate.
- (16) Dato l'obbligo di rilevare gli identificatori biometrici, è opportuno che non si faccia più ricorso ad intermediari commerciali quali le agenzie di viaggio per la prima domanda, ma soltanto per quelle successive.
- (17) L'istruzione consolare comune dovrebbe pertanto essere modificata di conseguenza.
- (18) È opportuno che tre anni dopo l'entrata in funzione del VIS, e in seguito ogni quattro anni, la Commissione presenti una relazione sull'attuazione del presente regolamento.
- (19) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire il ricevimento e il trattamento delle domande per quanto concerne l'inserimento dei dati biometrici nel VIS e l'introduzione di norme comuni e identificatori biometrici interoperabili e di norme comuni per tutti gli Stati membri che partecipano alla politica comune della Comunità in materia di visti, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (20) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo sulla posizione della Danimarca allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, la Danimarca non partecipa all'adozione del presente regolamento e non è vincolata da esso o tenuta ad applicarlo. Poiché il presente regolamento si basa sull'acquis di Schengen in forza delle disposizioni della parte terza, titolo IV del trattato che istituisce la Comunità europea, la Danimarca decide, a norma dell'articolo 5 di detto protocollo, entro un periodo di sei mesi dalla data di adozione del presente regolamento da parte del Consiglio, se intende recepirlo nel suo diritto interno.

<sup>(1)</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

(21) Per quanto riguarda l'Islanda e la Norvegia, il presente regolamento costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen ai sensi dell'accordo concluso dal Consiglio dell'Unione europea con la Repubblica d'Islanda e il Regno di Norvegia sull'associazione di questi due Stati all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen <sup>(1)</sup>, che rientrano nel settore di cui all'articolo 1, punto B, della decisione 1999/437/CE del Consiglio <sup>(2)</sup> relativa a talune modalità di applicazione dell'accordo.

(22) Il presente regolamento costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen a cui il Regno Unito non partecipa, ai sensi della decisione 2000/365/CE del Consiglio, del 29 maggio 2000, riguardante la richiesta del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen <sup>(3)</sup>. Il Regno Unito non partecipa pertanto alla sua adozione non è vincolato da esso o tenuto ad applicarlo.

(23) Il presente regolamento costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen a cui l'Irlanda non partecipa, ai sensi della decisione 2002/192/CE del Consiglio, del 28 febbraio 2002, riguardante la richiesta dell'Irlanda di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen <sup>(4)</sup>. L'Irlanda non partecipa pertanto alla sua adozione e non è vincolata da esso o tenuta ad applicarlo.

(24) Per quanto riguarda la Svizzera, il presente regolamento costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen ai sensi dell'accordo concluso tra l'Unione europea, la Comunità europea e la Confederazione svizzera, riguardante l'associazione della Confederazione svizzera all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen <sup>(5)</sup>, che rientrano nel settore di cui all'articolo 1, punto B, della decisione 1999/437/CE, in combinato disposto con l'articolo 3 della decisione 2008/146/CE del Consiglio <sup>(6)</sup>.

(25) Per quanto riguarda il Liechtenstein, il presente regolamento costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen ai sensi del protocollo tra l'Unione europea, la Comunità europea, la Confederazione svizzera e il Principato del Liechtenstein sull'adesione del Principato del Liechtenstein all'accordo concluso tra l'Unione europea, la Comunità europea e la Confederazione

svizzera riguardante l'associazione della Confederazione svizzera all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen, che rientrano nel settore di cui all'articolo 1, punto B, della decisione 1999/437/CE, in combinato disposto con l'articolo 3 della decisione 2008/261/CE del Consiglio <sup>(7)</sup>.

(26) Per quanto riguarda Cipro, il presente regolamento costituisce un atto basato sull'acquis di Schengen o ad esso altrimenti connesso ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, dell'atto di adesione del 2003.

(27) Il presente regolamento costituisce un atto basato sull'acquis di Schengen o ad esso altrimenti connesso ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'atto di adesione del 2005,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Modifiche dell'istruzione consolare comune

L'istruzione consolare comune diretta alle rappresentanze diplomatiche e consolari di prima categoria è modificata come segue:

1) la parte II è modificata come segue:

a) al punto 1.2, lettera b) sono aggiunti i seguenti paragrafi:

«Uno Stato membro può anche rappresentare uno o più altri Stati membri in modo limitato soltanto per la raccolta delle domande e il rilevamento degli identificatori biometrici. Si applicano le pertinenti disposizioni del punto 1.2, lettere c) ed e). La raccolta e la trasmissione delle pratiche e dei dati allo Stato membro rappresentato si effettuano nel rispetto delle norme applicabili in materia di protezione dei dati e di sicurezza.

Lo Stato membro o gli Stati membri rappresentati provvedono alla cifratura totale dei dati trasferiti per via elettronica o fisicamente su un supporto di memorizzazione elettronica dalle autorità dello Stato membro rappresentante alle autorità dello Stato membro rappresentato.

<sup>(1)</sup> GU L 176 del 10.7.1999, pag. 36.

<sup>(2)</sup> GU L 176 del 10.7.1999, pag. 31.

<sup>(3)</sup> GU L 131 dell'1.6.2000, pag. 43.

<sup>(4)</sup> GU L 64 del 7.3.2002, pag. 20.

<sup>(5)</sup> GU L 53 del 27.2.2008, pag. 52.

<sup>(6)</sup> GU L 53 del 27.2.2008, pag. 1.

<sup>(7)</sup> GU L 83 del 26.3.2008, pag. 3.

Nei paesi terzi che vietano la cifratura di dati da trasmettere per via elettronica dalle autorità dello Stato membro rappresentante alle autorità dello Stato membro o degli Stati membri rappresentati, lo Stato membro o gli Stati membri rappresentati non permettono allo Stato membro rappresentante di trasferire dati per via elettronica.

In tal caso lo Stato membro o gli Stati membri rappresentati interessati provvedono al trasferimento fisico dei dati elettronici in forma totalmente cifrata su un supporto di memorizzazione elettronica dalle autorità dello Stato membro rappresentante alle autorità dello Stato membro o degli Stati membri rappresentati da parte di un agente consolare di uno Stato membro o, qualora questo tipo di trasferimento richieda il ricorso a misure sproporzionate o irragionevoli, in un altro modo sicuro e protetto, ad esempio ricorrendo a operatori con esperienza nel trasporto di documenti e dati sensibili stabiliti nel paese terzo in questione.

In tutti i casi il livello di sicurezza del trasferimento è adeguato alla natura sensibile dei dati.

Gli Stati membri o la Comunità si adoperano per raggiungere un accordo con i paesi terzi interessati al fine di revocare il divieto della cifratura dei dati da trasferire per via elettronica tra le autorità degli Stati membri interessati.»;

b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) La rappresentanza e la rappresentanza limitata per il rilascio di visti uniformi di cui alle lettere a) e b) è indicata nella sintesi relativa ai meccanismi di rappresentanza in materia di rilascio di visti uniformi di cui all'allegato 18.»;

2) la parte III è modificata come segue:

a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

#### «1. Domande di visti

##### 1.1. Modulo di domanda di visto — Numero di domande

Il richiedente deve inoltre compilare il modulo di domanda di visto uniforme. La domanda di visto uniforme deve essere presentata mediante il modulo armonizzato conforme al modello di cui all'allegato 16.

Almeno una copia del modulo di domanda è compilata in modo da poterla usare per la consultazione delle autorità centrali. Ove le procedure amministra-

tive nazionali lo richiedano, gli Stati membri possono richiedere varie copie del modulo.

#### 1.2. Identificatori biometrici

a) Gli Stati membri rilevano gli identificatori biometrici del richiedente comprendenti l'immagine del volto e le impronte delle dieci dita, conformemente alle garanzie previste dalla convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, dalla carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e dalla convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del fanciullo.

Il richiedente che introduce la prima domanda deve presentarsi di persona. In tale occasione sono rilevati i seguenti identificatori biometrici:

- una fotografia, scansionata o presa al momento della domanda, e
- le impronte delle dieci dita prese a dita piatte, rilette digitalmente.

Se le impronte digitali del richiedente rilevate per una domanda precedente sono state inserite per la prima volta nel sistema di informazione visti (VIS) meno di 59 mesi prima della data della nuova domanda, esse sono copiate nella domanda successiva.

Tuttavia, in caso di dubbi ragionevoli sull'identità dei richiedenti, la rappresentanza diplomatica o consolare rileva le impronte digitali entro il termine precisato sopra.

Inoltre, se al momento della presentazione della domanda non può essere confermato immediatamente che le impronte digitali sono state rilevate entro i termini precisati sopra, il richiedente può chiedere che siano rilevate.

A norma dell'articolo 9, punto 5, del regolamento VIS, la fotografia allegata ad ogni domanda è inserita nel VIS. Non è necessario che il richiedente si presenti di persona a tal fine.

I requisiti tecnici della fotografia sono conformi alle norme internazionali di cui al documento ICAO 9303, parte 1, 6<sup>a</sup> edizione.

Le impronte digitali sono rilevate in conformità delle norme ICAO e della decisione 2006/648/CE della Commissione, del 22 settembre 2006, che stabilisce le specifiche tecniche in relazione alle norme sulle caratteristiche biometriche per lo sviluppo del sistema informazione visti (\*).

Gli identificatori biometrici sono rilevati da personale qualificato e debitamente autorizzato della rappresentanza diplomatica o consolare e delle autorità competenti per il rilascio dei visti alla frontiera. Sotto la supervisione delle rappresentanze diplomatiche o consolari, gli identificatori biometrici possono essere rilevati anche da personale qualificato e debitamente autorizzato del console onorario o di un fornitore esterno di servizi di cui alla parte VII, punti 1.3 e 1.4.

I dati sono inseriti nel VIS soltanto da personale consolare debitamente autorizzato a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, dell'articolo 7, dell'articolo 9, paragrafo 5, e dell'articolo 9, paragrafo 6, del regolamento VIS.

Gli Stati membri provvedono affinché siano pienamente utilizzati tutti i criteri di ricerca di cui all'articolo 15 del regolamento VIS onde evitare respingimenti ingiustificati e false identificazioni.

#### b) Eccezioni

Sono esentati dall'obbligo di rilevamento delle impronte digitali i seguenti richiedenti:

— bambini di età inferiore a 12 anni,

— le persone per le quali è fisicamente impossibile rilevarle. Se tuttavia è possibile rilevare un numero di impronte digitali inferiore a dieci, si procede al rilevamento del corrispondente numero di impronte. Tuttavia, qualora l'impossibilità sia temporanea, il richiedente è invitato a fornire le impronte digitali in occasione della domanda successiva. Le rappresentanze diplomatiche o consolari e le autorità competenti per il rilascio dei visti alla frontiera sono autorizzate a chiedere ulteriori chiarimenti in merito ai motivi dell'impossibilità temporanea. Gli Stati membri provvedono affinché siano predisposte procedure idonee a garanzia della dignità del richiedente in caso di difficoltà nel rilevamento. L'impossibilità fisica di rilevare le impronte digitali non influisce sulla concessione o sul rifiuto del visto,

— capi di Stato o di governo e membri dei governi nazionali, accompagnati dai consorti, e membri della loro delegazione ufficiale quando sono invitati dai governi degli Stati membri o da organizzazioni internazionali in missione ufficiale,

— sovrani ed altri importanti membri di una famiglia reale quando sono invitati dai governi degli Stati membri o da organizzazioni internazionali in missione ufficiale.

In ciascuno di questi casi va inserita nel VIS la menzione "non applicabile".

(\*) GU L 267 del 27.9.2006, pag. 41.»;

b) è aggiunto il seguente punto:

#### «5. Condotta del personale

Le missioni diplomatiche o consolari degli Stati membri garantiscono che i richiedenti siano accolti cortesemente.

Il personale consolare, nell'esercizio delle sue funzioni, rispetta pienamente la dignità umana. Tutti i provvedimenti adottati sono proporzionati agli obiettivi da essi perseguiti.

Nello svolgimento delle sue mansioni il personale consolare non pone in atto discriminazioni nei confronti delle persone per motivi di sesso, razza od origine etnica, religione o convinzioni personali, disabilità, età od orientamento sessuale.»;

3) alla parte VII, il punto 1 è sostituito dal seguente:

#### «1. Organizzazione delle sezioni di visto

##### 1.1. Organizzazione del ricevimento e del trattamento delle domande di visto

Ciascuno Stato membro è responsabile dell'organizzazione del ricevimento e del trattamento delle domande. In linea di principio, le domande sono presentate presso una rappresentanza diplomatica o consolare di uno Stato membro.

Gli Stati membri:

— dotano del materiale necessario per la rilevazione degli identificatori biometrici le loro rappresentanze diplomatiche o consolari e le autorità competenti per il rilascio dei visti alla frontiera nonché gli uffici dei consoli onorari qualora ricorrano ad essi per il rilevamento degli identificatori biometrici conformemente al punto 1.3, e/o

- cooperano con uno o più altri Stati membri, nell'ambito della cooperazione consolare locale o tramite altri contatti appropriati, in forma di rappresentanza limitata, coubicazione o tramite un centro comune per la presentazione delle domande, conformemente al punto 1.2.

In particolari circostanze o per motivi attinenti alla situazione locale, come nel caso in cui:

- il numero dei richiedenti è tale da non consentire la raccolta delle domande e dei dati che deve essere organizzata in maniera tempestiva e in condizioni adeguate, o
- non è possibile garantire diversamente una buona copertura territoriale del paese terzo interessato,

e nei casi in cui le succitate forme di cooperazione non risultino appropriate per lo Stato membro in questione, uno Stato membro, in ultima istanza, può cooperare con un fornitore esterno di servizi, conformemente al punto 1.4.

Fatto salvo il diritto di convocare il richiedente per un colloquio, come previsto alla parte III, punto 4, la scelta di un tipo di organizzazione non comporta l'obbligo, per il richiedente, di presentarsi di persona in più di una sede per presentare una domanda.

### 1.2. *Forme di cooperazione tra gli Stati membri*

- a) Se prevale l'opzione della coubicazione, il personale delle rappresentanze diplomatiche o consolari di uno o più Stati membri tratta le domande (identificatori biometrici compresi) presso la rappresentanza diplomatica o consolare di un altro Stato membro e condivide le attrezzature di quest'ultimo. Gli Stati membri interessati decidono di comune accordo la durata e le modalità di cessazione della coubicazione, nonché la quota di diritti per la concessione dei visti dovuta allo Stato membro di cui viene utilizzata la rappresentanza diplomatica o consolare.
- b) Se prevale l'opzione dei centri comuni per la presentazione delle domande, il personale delle rappresentanze diplomatiche o consolari di due o più Stati membri viene riunito in un unico edificio per ricevere le domande (identificatori biometrici compresi). I richiedenti sono indirizzati verso lo Stato membro competente per il trattamento della domanda. Gli Stati membri decidono di comune accordo la durata e le modalità di cessazione di tale cooperazione, nonché la ripartizione dei costi tra gli Stati membri partecipanti. Un solo Stato membro è

responsabile dei contratti per quanto riguarda la logistica e le relazioni diplomatiche con il paese ospitante.

### 1.3. *Ricorso ai consoli onorari*

I consoli onorari possono anche essere autorizzati a svolgere alcuni o tutti i compiti di cui al punto 1.5. Sono prese disposizioni adeguate per garantire la sicurezza e la protezione dei dati.

Qualora il console onorario non sia funzionario di uno Stato membro, lo svolgimento di tali compiti è conforme ai requisiti riportati nell'allegato 19, fatta eccezione per le disposizioni di cui alla parte C, lettera c), di detto allegato.

Qualora il console onorario sia funzionario di uno Stato membro, lo Stato membro interessato provvede affinché siano applicati requisiti comparabili a quelli che verrebbero applicati se i compiti fossero svolti dalla sua rappresentanza diplomatica o consolare.

### 1.4. *Cooperazione con fornitori esterni di servizi*

Gli Stati membri si adoperano per cooperare con un fornitore esterno di servizi assieme ad uno o più Stati membri fatte salve le norme in materia di appalti pubblici e concorrenza.

La cooperazione con un fornitore esterno di servizi si basa su uno strumento giuridico conforme ai requisiti riportati nell'allegato 19.

Gli Stati membri scambiano informazioni, nel quadro della cooperazione consolare locale, sulla selezione dei fornitori esterni di servizi e sulla definizione delle modalità e delle condizioni dei rispettivi strumenti giuridici.

### 1.5. *Tipi di cooperazione con i fornitori esterni di servizi*

Un fornitore esterno di servizi può essere autorizzato a svolgere uno o più dei seguenti compiti:

- a) fornire informazioni generali sui requisiti per presentare domanda di visto e sui moduli di domanda;
- b) informare il richiedente dei documenti giustificativi richiesti, sulla scorta di una lista di controllo;
- c) raccogliere dati e domande (fra cui gli identificatori biometrici) e trasmettere la domanda alla rappresentanza diplomatica o consolare;

- d) riscuotere diritti;
- e) gestire gli appuntamenti dei richiedenti che devono presentarsi di persona nella rappresentanza diplomatica o consolare o presso il fornitore esterno di servizi;
- f) ritirare i documenti di viaggio (compresa, se del caso, la notificazione del rifiuto) presso la rappresentanza diplomatica o consolare e restituirli al richiedente.

#### 1.6. *Obblighi degli Stati membri*

Nel selezionare un fornitore esterno di servizi, lo Stato membro o gli Stati membri interessati verificano la solvibilità e l'affidabilità dell'impresa (comprese le licenze necessarie, l'iscrizione al registro delle imprese, lo statuto e i contratti bancari) e si assicurano che non intervengano conflitti di interesse.

Lo Stato membro o gli Stati membri interessati provvedono affinché le modalità e condizioni che lo riguardano nello strumento giuridico di cui al punto 1.4 siano rispettate dal fornitore esterno di servizi selezionato.

Lo Stato membro o gli Stati membri interessati mantengono la responsabilità per l'ottemperanza alle norme sulla protezione dei dati nel trattamento dei dati e sono controllati conformemente all'articolo 28 della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (\*).

La cooperazione con un fornitore esterno di servizi non limita o esclude responsabilità derivanti dalla legislazione nazionale dello Stato membro o degli Stati membri interessati per le violazioni degli obblighi in materia di dati personali dei richiedenti e di trattamento dei visti. Questa disposizione non pregiudica eventuali azioni che possono essere intraprese contro il fornitore esterno di servizi in base alla legislazione nazionale del paese terzo interessato.

Lo Stato membro o gli Stati membri interessati provvedono alla cifratura totale dei dati trasferiti per via elettronica o fisicamente su un supporto di memorizzazione elettronica dal fornitore esterno di servizi alle autorità dello Stato membro o degli Stati membri in questione.

Nei paesi terzi che vietano la cifratura di dati da trasmettere per via elettronica dal fornitore esterno di

servizi alle autorità dello Stato membro o degli Stati membri interessati, lo Stato membro o gli Stati membri interessati non permettono al fornitore esterno di servizi di trasferire dati per via elettronica.

In un caso siffatto, lo Stato membro o gli Stati membri interessati provvedono al trasferimento fisico dei dati elettronici in forma totalmente cifrata su un supporto di memorizzazione elettronica dal fornitore esterno di servizi alle autorità dello Stato membro o degli Stati membri interessati da parte di un agente consolare di uno Stato membro o, qualora questo tipo di trasferimento richieda il ricorso a misure sproporzionate o irragionevoli, in un altro modo sicuro e protetto, ad esempio ricorrendo a operatori con esperienza nel trasporto di documenti e dati sensibili stabiliti nel paese terzo in questione.

In tutti i casi il livello di sicurezza del trasferimento è adeguato alla natura sensibile dei dati.

Gli Stati membri o la Comunità si adoperano per raggiungere un accordo con i paesi terzi interessati al fine di revocare il divieto della cifratura dei dati da trasferire per via elettronica dal fornitore esterno di servizi alle autorità dello Stato membro o degli Stati membri interessati.

Lo Stato membro o gli Stati membri interessati assicurano la formazione del fornitore esterno di servizi nei settori necessari per fornire servizi adeguati e informazioni sufficienti ai richiedenti.

Lo Stato membro o gli Stati membri interessati, in caso di dubbi, prevedono la possibilità di verificare nella rappresentanza diplomatica o consolare le impronte digitali che sono state rilevate dal fornitore esterno di servizi.

L'esame delle domande, gli eventuali colloqui, la procedura di autorizzazione nonché la stampa e l'apposizione dei visti adesivi competono esclusivamente alla rappresentanza diplomatica o consolare.

I fornitori esterni di servizi non hanno in alcun caso accesso al VIS, che è riservato esclusivamente al personale debitamente autorizzato delle rappresentanze diplomatiche o consolari.

Lo Stato membro o gli Stati membri interessati sorvegliano strettamente l'esecuzione dello strumento giuridico di cui al punto 1.4 e verificano in particolare:

- a) le informazioni generali sui requisiti per ottenere un visto e sui moduli di domanda date dal fornitore esterno di servizi ai richiedenti;
- b) tutte le misure di sicurezza tecniche e organizzative necessarie per tutelare i dati personali dalla distruzione accidentale o illecita, dalla perdita accidentale, dall'alterazione, dall'accesso o divulgazione non autorizzati, in particolare quando la cooperazione comporti la trasmissione di pratiche e dati alla rappresentanza diplomatica o consolare dello Stato membro o degli Stati membri interessati, e da qualsiasi altra forma illecita di trattamento di dati personali;
- c) la raccolta e trasmissione degli identificatori biometrici;
- d) le misure prese per assicurare la conformità con le norme sulla protezione dei dati.

A tal fine la rappresentanza diplomatica o consolare dello Stato membro o degli Stati membri interessati effettuano periodicamente controlli nei locali del fornitore esterno di servizi.

#### 1.7. *Diritti per servizi prestati*

I fornitori esterni di servizi possono addebitare un importo per i servizi prestati oltre ai diritti da riscuotere di cui all'allegato 12. I diritti per servizi prestati sono proporzionali alle spese sostenute dal fornitore esterno di servizi nello svolgere uno o più dei compiti di cui al punto 1.5.

L'importo dei diritti per servizi prestati è precisato nello strumento giuridico di cui al punto 1.4.

Nell'ambito della cooperazione consolare locale, gli Stati membri garantiscono che l'importo richiesto al richiedente rifletta debitamente i servizi proposti dal fornitore esterno di servizi e sia adattato in funzione delle circostanze locali. Inoltre, essi si propongono di armonizzare l'importo applicato per i servizi prestati.

Tale importo non supera la metà dell'importo relativo al visto di cui all'allegato 12, indipendentemente dalle eventuali deroghe ai diritti per la concessione dei visti di cui al medesimo allegato.

Lo Stato membro o gli Stati membri interessati mantengono la possibilità per tutti i richiedenti di presentare domanda di visto direttamente presso le loro rappresentanze diplomatiche o consolari.

#### 1.8. *Informazioni*

Le rappresentanze diplomatiche e consolari degli Stati membri espongono per il pubblico informazioni precise sulle modalità per ottenere un appuntamento e presentare domanda.

#### 1.9. *Continuità di servizio*

Nell'eventualità che cessi la cooperazione con altri Stati membri o con un qualsiasi fornitore esterno di servizi, gli Stati membri assicurano la continuità del servizio completo.

#### 1.10. *Decisione e pubblicazione*

Gli Stati membri comunicano alla Commissione le modalità con cui intendono organizzare il ricevimento e il trattamento delle domande in ciascuna rappresentanza consolare. La Commissione ne dà adeguata pubblicità.

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una copia dello strumento giuridico di cui al punto 1.4.

(\*) GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.;

4) alla parte VIII il punto 5.2 è modificato come segue:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«5.2. *Cooperazione delle rappresentanze diplomatiche e consolari degli Stati membri con intermediari commerciali*»;

b) tra il titolo e il punto 5.2, lettera a) è inserita la seguente frase:

«Per le domande successive ai sensi della parte III, punto 1.2, gli Stati membri possono consentire alle proprie rappresentanze diplomatiche o consolari di cooperare con intermediari commerciali (vale a dire agenzie private amministrative e di trasporto o di viaggi, quali operatori turistici e loro venditori).»;

5) è aggiunto il seguente allegato:

«ALLEGATO 19

**Elenco dei requisiti minimi da includere nello strumento giuridico in caso di cooperazione con fornitori esterni di servizi**

- A. Per quanto riguarda lo svolgimento delle sue attività il fornitore esterno di servizi in merito alla protezione dei dati:
- a) impedisce in qualsiasi momento che i dati siano letti, copiati, modificati o soppressi senza autorizzazione, soprattutto durante la trasmissione alla rappresentanza diplomatica o consolare dello Stato membro o degli Stati membri responsabili del trattamento della domanda;
  - b) conformemente alle istruzioni impartite dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati, trasmette i dati:
    - per via elettronica in forma cifrata, o
    - fisicamente, in modo protetto;
  - c) trasmette i dati il più presto possibile:
    - se si tratta di dati trasmessi fisicamente, almeno una volta alla settimana,
    - se si tratta di dati cifrati trasferiti per via elettronica, almeno alla fine del giorno della loro raccolta;
  - d) sopprime immediatamente i dati dopo la loro trasmissione e provvede affinché gli unici dati che possono essere conservati siano il nome e il recapito del richiedente al fine di fissare appuntamenti, nonché il numero di passaporto fino alla restituzione del passaporto al richiedente, se del caso;
  - e) mette in atto tutte le misure di sicurezza tecniche e organizzative necessarie per tutelare i dati personali dalla distruzione accidentale o illecita, dalla perdita accidentale, dall'alterazione, dall'accesso o divulgazione non autorizzati, in particolare quando la cooperazione comporti la trasmissione di pratiche e dati alla rappresentanza diplomatica o consolare dello Stato membro o degli Stati membri interessati, e da qualsiasi altra forma illecita di trattamento di dati personali;
  - f) tratta i dati solo ai fini del trattamento dei dati personali contenuti nelle domande per conto dello Stato membro o degli Stati membri interessati;
  - g) applica norme di protezione dei dati almeno equivalenti a quelle contenute nella direttiva 95/46/CE;
  - h) fornisce ai richiedenti le informazioni previste all'articolo 37 del regolamento VIS.
- B. Per quanto riguarda lo svolgimento delle sue attività il fornitore esterno di servizi in merito alla condotta del personale:
- a) provvede affinché il suo personale riceva un'adeguata formazione;
  - b) garantisce che il suo personale, nell'espletamento delle proprie mansioni:
    - riceva i richiedenti con cortesia,
    - rispetti la dignità umana e l'integrità dei richiedenti,
    - non ponga in atto discriminazioni nei confronti delle persone per motivi di sesso, razza od origine etnica, religione o convinzioni personali, disabilità, età od orientamento sessuale, e
    - si attenga agli obblighi di riservatezza che vigono anche quando detto personale cessa dalle sue funzioni o in seguito a sospensione o risoluzione dello strumento giuridico;
  - c) fornisce in qualsiasi momento l'identità del proprio personale;
  - d) dimostra che il personale non ha precedenti penali e ha la competenza necessaria.
- C. Per quanto riguarda la verifica dello svolgimento delle sue attività il fornitore esterno di servizi:
- a) consente al personale autorizzato dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati di accedere in qualsiasi momento agli uffici senza preavviso, in particolare a fini ispettivi;
  - b) garantisce la possibilità di un accesso a distanza al suo sistema di organizzazione degli appuntamenti a fini ispettivi;
  - c) garantisce l'uso di mezzi di sorveglianza pertinenti (ad esempio domande di prova, webcam);
  - d) garantisce la possibilità di accertare l'osservanza delle norme in materia di protezione dei dati, anche attraverso relazioni obbligatorie, revisioni esterne e controlli regolari in loco;
  - e) comunica senza indugio allo Stato membro o agli Stati membri interessati ogni violazione della sicurezza o qualsiasi altro reclamo da parte dei richiedenti in merito ad un uso illecito dei dati o a un accesso non autorizzato e si coordina con lo Stato membro o gli Stati membri interessati per trovare una soluzione e fornire prontamente risposte esplicative ai richiedenti che hanno presentato reclami.

D. Per quanto riguarda i requisiti generali, il fornitore esterno di servizi:

- a) si attiene alle istruzioni dello Stato membro o degli Stati membri responsabili del trattamento della domanda;
- b) adotta le opportune misure anticorruzione (ad esempio disposizioni riguardanti retribuzioni del personale, cooperazione nella selezione del personale assegnato a tale compito, controllo incrociato, principio di rotazione);
- c) rispetta in pieno le disposizioni dello strumento giuridico, in cui figurano una clausola di sospensione o di risoluzione, in particolare in caso di violazione delle norme stabilite, nonché una clausola di revisione volta a garantire che lo strumento giuridico rifletta le migliori prassi.»

#### *Articolo 2*

#### **Relazioni**

Tre anni dopo l'entrata in funzione del VIS e in seguito ogni quattro anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione del presente regolamento, che riferisce circa l'attuazione della raccolta e dell'uso degli identificatori biometrici, l'adeguatezza della norma ICAO

scelta, la conformità con le norme sulla protezione dei dati, l'esperienza con i fornitori esterni di servizi con un particolare riferimento alla raccolta dei dati biometrici, l'attuazione della regola dei 59 mesi per copiare le impronte digitali e l'organizzazione del ricevimento e trattamento delle domande. La relazione include inoltre, in base all'articolo 17, paragrafi 12, 13 e 14 e all'articolo 50, paragrafo 4, del regolamento VIS, i casi in cui non è stato possibile fornire le impronte digitali per ragioni di fatto o non era obbligatorio fornirle per motivi giuridici, rispetto al numero di casi in cui le impronte digitali sono state rilevate. La relazione include informazioni sui casi di rifiuto del visto a persone che non hanno potuto fornire le impronte digitali per ragioni di fatto. La relazione è corredata, se del caso, di adeguate proposte di modifica del presente regolamento.

La prima relazione riguarda altresì il problema della sufficiente affidabilità ai fini dell'identificazione e verifica delle impronte digitali di bambini di età inferiore a 12 anni e, in particolare, il modo in cui le impronte digitali evolvono con l'età, in base ai risultati di una ricerca effettuata sotto la responsabilità della Commissione.

#### *Articolo 3*

#### **Entrata in vigore**

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

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli Stati membri conformemente al trattato che istituisce la Comunità europea.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

## REGOLAMENTO (CE) N. 391/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 aprile 2009

relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, alla luce del testo comune approvato dal comitato di conciliazione il 3 febbraio 2009 <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime <sup>(4)</sup>, ha subito diverse e sostanziali modifiche. In occasione di nuove modifiche è opportuno, per un'esigenza di chiarezza, procedere alla rifusione.
- (2) In considerazione della natura delle disposizioni della direttiva 94/57/CE, appare opportuno procedere alla rifusione delle sue disposizioni in due diversi atti giuridici comunitari, vale a dire una direttiva e un regolamento.
- (3) È opportuno che gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi siano in grado di offrire i loro servizi in tutta la Comunità e competere fra loro,

dando al tempo stesso uguali livelli di sicurezza e di tutela dell'ambiente. È, pertanto, opportuno fissare e applicare uniformemente in tutta la Comunità le norme professionali necessarie per le loro attività.

- (4) Tale obiettivo dovrebbe essere perseguito mediante misure che siano adeguatamente coordinate con i lavori dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in materia e, se del caso, li sviluppino e li integrino. Inoltre, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero promuovere l'elaborazione a cura dell'IMO di un codice internazionale per gli organismi riconosciuti.
- (5) È opportuno fissare criteri minimi per il riconoscimento degli organismi al fine di migliorare la sicurezza delle navi e prevenire l'inquinamento da esse causato. È opportuno pertanto rafforzare i criteri minimi previsti nella direttiva 94/57/CE.
- (6) Ai fini del rilascio del primo riconoscimento agli organismi che desiderano essere autorizzati a operare per conto degli Stati membri, la conformità ai criteri minimi di cui al presente regolamento potrebbe essere valutata più efficacemente in modo armonizzato e centralizzato da parte della Commissione, insieme agli Stati membri che chiedono il riconoscimento.
- (7) È opportuno concedere il riconoscimento esclusivamente sulla base delle prestazioni dell'organismo in termini di qualità e sicurezza. È opportuno garantire che il grado di tale riconoscimento sia sempre correlato all'effettiva capacità dell'organismo interessato. È inoltre opportuno che il riconoscimento tenga conto delle differenze nelle forme giuridiche e nelle strutture societarie degli organismi riconosciuti, pur continuando a garantire l'applicazione uniforme dei criteri minimi di cui al presente regolamento e l'efficacia dei controlli comunitari. Indipendentemente dalla struttura societaria, l'organismo da riconoscere dovrebbe prestare servizi a livello mondiale e i suoi soggetti giuridici dovrebbero essere soggetti ad una responsabilità solidale in tutto il mondo.
- (8) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 632), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 190 E del 29.7.2008, pagina 1), posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

<sup>(5)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (9) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare il presente regolamento al fine di integrarlo con le modifiche successive delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni internazionali ad esso attinenti, di aggiornare i criteri di cui all'allegato I e di adottare i criteri minimi intesi a misurare l'efficacia delle norme, delle procedure e delle prestazioni degli organismi riconosciuti quanto alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento delle loro navi classificate. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (10) È di fondamentale importanza poter trattare in modo tempestivo, efficace e proporzionato il mancato rispetto degli obblighi da parte di un organismo riconosciuto. L'obiettivo principale dovrebbe essere correggere eventuali mancanze al fine di eliminare fin dall'inizio qualsiasi potenziale minaccia alla sicurezza o all'ambiente. È opportuno, pertanto, conferire alla Commissione i poteri necessari per imporre all'organismo riconosciuto l'adozione di debite azioni preventive e correttive, nonché per imporre misure coercitive sotto forma di ammende e penali di mora. La Commissione dovrebbe esercitare tali poteri nel rispetto dei diritti fondamentali e dovrebbe assicurare all'organismo la possibilità di far conoscere la propria posizione per l'interesse della procedura.
- (11) Secondo l'approccio comunitario la decisione di revocare il riconoscimento di un organismo che non osservi gli obblighi del presente regolamento, ove le misure di cui sopra si dimostrino prive di efficacia o l'organismo rappresenti, altrimenti, una minaccia inaccettabile alla sicurezza o all'ambiente, deve essere adottata a livello comunitario, vale a dire dalla Commissione, sulla base di una procedura di comitato.
- (12) Il continuo controllo a posteriori degli organismi riconosciuti per valutare la loro conformità al presente regolamento può essere più efficacemente garantito in modo armonizzato e centralizzato. Di conseguenza, è opportuno che la Commissione, insieme allo Stato membro che chiede il riconoscimento, si vedano affidare tale compito a nome della Comunità.
- (13) Nell'ambito del controllo delle attività degli organismi riconosciuti, è di fondamentale importanza che gli ispettori della Commissione abbiano accesso alle navi e alla documentazione relativa alle navi indipendentemente dalla bandiera che battono, per accertarsi se gli organismi riconosciuti rispettino i criteri minimi stabiliti nel presente regolamento riguardo a tutte le navi nelle rispettive classi di appartenenza.
- (14) La capacità degli organismi riconosciuti di individuare e correggere rapidamente i punti deboli presenti nelle loro norme, procedure e controlli interni è di fondamentale importanza per la sicurezza delle navi che gli organismi stessi ispezionano e certificano. È opportuno che tale capacità sia rafforzata per mezzo di un soggetto con funzione di valutazione e certificazione della qualità, che dovrebbe essere indipendente da interessi commerciali e politici, e che possa proporre azioni comuni per il continuo miglioramento di tutti gli organismi riconosciuti e garantire una proficua cooperazione con la Commissione.
- (15) Le norme e le procedure degli organismi riconosciuti sono un fattore chiave per aumentare la sicurezza e prevenire gli incidenti e l'inquinamento. Gli organismi riconosciuti hanno avviato un processo che dovrebbe portare all'armonizzazione delle loro norme e procedure. Tale processo dovrebbe essere promosso e sostenuto dalla legislazione comunitaria, in quanto dovrebbe avere un impatto positivo sulla sicurezza marittima nonché sulla competitività dell'industria navale europea.
- (16) L'armonizzazione delle norme degli organismi riconosciuti per la progettazione, la costruzione e il controllo periodico delle navi mercantili è un processo in corso. Pertanto, l'obbligo di avere una serie di proprie norme o la comprovata capacità di avere proprie norme dovrebbero essere considerati nel contesto del processo di armonizzazione e non dovrebbero costituire un ostacolo alle attività degli organismi riconosciuti o di potenziali aspiranti al riconoscimento.
- (17) È opportuno obbligare gli organismi riconosciuti ad aggiornare le rispettive norme tecniche e ad applicarle in modo coerente al fine di armonizzare le disposizioni relative alla sicurezza e di assicurare un'applicazione uniforme delle norme internazionali all'interno della Comunità. Ove le norme tecniche degli organismi riconosciuti siano identiche o molto simili, sarà opportuno prendere in considerazione il riconoscimento reciproco dei certificati relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti nei casi appropriati, prendendo come riferimento le norme più rigorose ed esigenti.
- (18) Anche se, in linea teorica, ciascun organismo riconosciuto dovrebbe essere ritenuto responsabile soltanto ed esclusivamente in relazione alle parti che certifica, la responsabilità degli organismi riconosciuti e dei costruttori si conformerà alle condizioni concordate oppure, a seconda del caso, alla legge applicabile in ciascun singolo caso.
- (19) Poiché la trasparenza e lo scambio di informazioni tra gli interessati, nonché il diritto del pubblico di accedere alle informazioni, sono strumenti fondamentali per prevenire gli incidenti in mare, gli organismi riconosciuti dovrebbero fornire tutte le informazioni di carattere obbligatorio riguardanti le condizioni delle navi da loro classificate alle autorità di controllo dello Stato di approdo e metterle a disposizione del pubblico.

- (20) Al fine di impedire alle navi di cambiare classe per sottrarsi alle riparazioni necessarie, gli organismi riconosciuti dovrebbero procedere allo scambio di tutte le informazioni utili relative alle condizioni delle navi che cambiano classe e coinvolgere, ove necessario, lo Stato di bandiera.
- (21) La protezione dei diritti di proprietà intellettuale dei soggetti marittimi interessati, compresi cantieri navali, fornitori di equipaggiamento e armatori non dovrebbe impedire le normali operazioni commerciali e i servizi concordati contrattualmente tra le suddette parti.
- (22) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> dovrebbe fornire il sostegno necessario a garantire l'applicazione del presente regolamento.
- (23) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire stabilire le misure che devono essere adottate dagli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi che operano nella Comunità, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, vista l'entità dell'intervento, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (24) Le misure che devono adottare gli Stati membri nelle relazioni con gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi sono stabilite nella direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime <sup>(2)</sup>,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Il presente regolamento stabilisce le misure che devono essere adottate dagli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino, perseguendo nel contempo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. Ciò comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici e di controllo delle navi che

rientrano nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali.

#### Articolo 2

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- a) «nave»: qualsiasi nave che rientri nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali;
- b) «convenzioni internazionali»: la convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) ad eccezione del capo XI-2 del relativo allegato, la convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico e la convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri nelle loro versioni aggiornate;
- c) «organismo»: un soggetto giuridico, le sue controllate e qualsiasi altro soggetto sotto il suo controllo che, congiuntamente o separatamente, svolgono compiti che rientrano nell'ambito d'applicazione del presente regolamento;
- d) «controllo»: ai fini del punto c): i diritti, i contratti o ogni altro mezzo, giuridico o di fatto che, separatamente o in combinazione tra di loro, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su un soggetto giuridico oppure consentono a tale soggetto di svolgere i compiti che rientrano nell'ambito d'applicazione del presente regolamento;
- e) «organismo riconosciuto»: qualsiasi organismo riconosciuto a norma del presente regolamento;
- f) «autorizzazione»: l'atto con cui uno Stato membro autorizza o delega un organismo riconosciuto;
- g) «certificato statutario»: il certificato rilasciato da uno Stato di bandiera oppure per suo conto conformemente alle convenzioni internazionali;
- h) «norme e procedure»: le prescrizioni fissate da un organismo riconosciuto per la progettazione, la costruzione, l'equipaggiamento, la manutenzione e il controllo tecnico delle navi;
- i) «certificato di classe»: il documento rilasciato da un organismo riconosciuto che certifica l'idoneità delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e le procedure da esso fissate e rese pubbliche;
- j) «sede»: la località in cui è situata la sede legale, l'amministrazione centrale oppure in cui si svolge l'attività principale di un organismo.

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Cfr. pagina 47 della presente Gazzetta ufficiale.

### Articolo 3

1. Gli Stati membri che desiderano autorizzare un organismo non ancora riconosciuto presentano alla Commissione una richiesta di riconoscimento corredata di informazioni esaurienti e documenti di prova circa il rispetto da parte dell'organismo dei criteri minimi definiti nell'allegato I e il requisito e il suo impegno a conformarsi alle disposizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 4, e agli articoli 9, 10 e 11.

2. La Commissione, unitamente agli Stati membri che hanno presentato le rispettive richieste, procede alla valutazione degli organismi oggetto di una richiesta di riconoscimento al fine di verificarne la conformità e l'impegno a conformarsi ai requisiti di cui al paragrafo 1.

3. La Commissione, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, rifiuta il riconoscimento agli organismi che non rispettino i requisiti di cui al paragrafo 1 o le cui prestazioni costituiscano, sulla base dei criteri fissati conformemente all'articolo 14, una minaccia inaccettabile per la sicurezza o l'ambiente.

### Articolo 4

1. Il riconoscimento è concesso dalla Commissione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

2. Il riconoscimento è concesso esclusivamente agli organismi che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 3.

3. Il riconoscimento è concesso al pertinente soggetto giuridico capogruppo dell'insieme di soggetti giuridici che compongono l'organismo riconosciuto. Il riconoscimento include tutti i soggetti giuridici che contribuiscono a che detto organismo assicuri la copertura dei suoi servizi in tutto il mondo.

4. La Commissione, in base a modalità determinate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, può limitare il riconoscimento per taluni tipi di navi, per navi di una determinata stazza, per certe operazioni commerciali o per una combinazione di questi elementi, a seconda della capacità e delle competenze dimostrate dell'organismo interessato. In tal caso, la Commissione motiva la limitazione e indica le condizioni alle quali la medesima è eliminata o può essere estesa. La limitazione può essere riesaminata in qualsiasi momento.

5. La Commissione redige e tiene regolarmente aggiornato un elenco di tutti gli organismi riconosciuti ai sensi del presente articolo. Tale elenco è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

### Articolo 5

Qualora la Commissione ritenga che un organismo riconosciuto non abbia rispettato i criteri minimi fissati nell'allegato I o i suoi

obblighi a norma del presente regolamento, oppure che le prestazioni di un organismo riconosciuto in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento siano peggiorate significativamente pur non costituendo, tuttavia, una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente, essa prescrive all'organismo riconosciuto interessato di adottare i necessari provvedimenti preventivi e correttivi entro i termini fissati al fine di garantire il pieno rispetto di tali criteri minimi e obblighi e, in particolare, eliminare ogni potenziale minaccia per la sicurezza o per l'ambiente o al fine di far fronte, altrimenti, alle cause del peggioramento delle prestazioni.

I provvedimenti preventivi e correttivi possono comprendere misure di protezione provvisorie nel caso in cui la minaccia potenziale per la sicurezza o per l'ambiente sia immediata.

Tuttavia, ferma restando la loro applicazione immediata, la Commissione comunica preliminarmente le misure che intende adottare a tutti gli Stati membri che hanno concesso l'autorizzazione all'organismo riconosciuto interessato.

### Articolo 6

1. Oltre ai provvedimenti adottati a norma dell'articolo 5, la Commissione può, secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 12, paragrafo 2, infliggere ammende ad un organismo riconosciuto:

a) — ove il mancato rispetto, in forma ripetuta o grave, dei criteri minimi fissati nell'allegato I o degli obblighi ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, o degli articoli 9, 10 e 11,

oppure

— il peggioramento delle prestazioni, rivelino gravi deficienze nei suoi sistemi, strutture, procedure o controlli interni; o

b) ove esso abbia intenzionalmente fornito alla Commissione informazioni inesatte, incomplete o fuorvianti nell'ambito della valutazione condotta dalla stessa a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, o abbia altrimenti ostacolato tale valutazione.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, qualora l'organismo riconosciuto non intraprenda i provvedimenti preventivi e correttivi prescritti dalla Commissione, o intervenga con un ritardo ingiustificato, la Commissione può infliggere a detto organismo una penalità di mora fino a quando i provvedimenti richiesti non siano pienamente posti in essere.

3. Le ammende e le penalità di mora di cui ai paragrafi 1 e 2 sono dissuasive e commisurate sia alla gravità del caso che alla capacità economica dell'organismo riconosciuto interessato, tenendo conto, in particolare, della misura in cui la sicurezza o la tutela dell'ambiente ne è risultata compromessa.

Le ammende e le penalità di mora sono inflitte solo dopo che l'organismo riconosciuto e gli Stati membri interessati abbiano avuto la possibilità di presentare le loro osservazioni.

L'importo complessivo delle ammende e delle penalità di mora comminate non deve superare il 5 % del fatturato medio totale dell'organismo riconosciuto nel triennio di attività precedente, relativamente alle attività che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

4. La Corte di giustizia delle Comunità europee ha competenza giurisdizionale anche di merito per decidere sui ricorsi presentati avverso le decisioni con le quali la Commissione ha inflitto un'ammenda o una penalità di mora. Essa può estinguere, ridurre o aumentare l'ammenda o la penalità di mora inflitta.

#### Articolo 7

1. La Commissione revoca il riconoscimento di un organismo:

- a) se il mancato rispetto in forma ripetuta e grave dei criteri minimi fissati nell'allegato I o dei suoi obblighi a norma del presente regolamento è tale da costituire una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente;
- b) se le mancate prestazioni in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento sono, in forma ripetuta e grave, tali da costituire una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente;
- c) se impedisce o ostacola ripetutamente la valutazione da parte della Commissione;
- d) se non paga le ammende e/o le penalità di mora di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2; o
- e) se cerca di ottenere la copertura finanziaria o il rimborso delle ammende inflitte ai sensi dell'articolo 6.

2. Ai fini delle lettere a) e b) del paragrafo 1, la Commissione decide sulla base di tutte le informazioni disponibili, ed in particolare in base:

- a) ai risultati della propria valutazione dell'organismo riconosciuto interessato, a norma dell'articolo 8, paragrafo 1;
- b) alle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 della direttiva 2009/15/CE;
- c) alle analisi dei sinistri in cui sono state coinvolte navi classificate dagli organismi riconosciuti;

d) ad ogni eventuale ripetersi delle deficienze di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a);

e) alla misura in cui è colpita la flotta classificata dall'organismo riconosciuto; e

f) all'inefficacia dei provvedimenti di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

3. La revoca del riconoscimento è decisa dalla Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, e dopo aver dato all'organismo riconosciuto interessato la possibilità di presentare le proprie osservazioni.

#### Articolo 8

1. Tutti gli organismi riconosciuti sono valutati dalla Commissione in collaborazione con lo Stato membro che ha presentato la corrispondente richiesta di riconoscimento, su base regolare e almeno ogni due anni, onde verificare se rispettano gli obblighi in applicazione del presente regolamento e se soddisfano i criteri minimi di cui all'allegato I. La valutazione deve limitarsi alle attività degli organismi riconosciuti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

2. Nel selezionare gli organismi riconosciuti ai fini della valutazione, la Commissione dedica particolare attenzione alle prestazioni dell'organismo riconosciuto in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, alla documentazione sui sinistri e alle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 della direttiva 2009/15/CE.

3. La valutazione può comprendere una visita alle sedi regionali dell'organismo riconosciuto nonché un'ispezione a campione delle navi, sia in servizio sia in costruzione, a fini di verifica delle prestazioni dell'organismo riconosciuto. In tal caso la Commissione informa, ove opportuno, gli Stati membri in cui sono ubicate le sedi regionali. La Commissione comunica agli Stati membri una relazione sui risultati della valutazione.

4. Ciascun organismo riconosciuto mette annualmente a disposizione del comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, i risultati dell'esame della gestione del suo sistema di qualità.

#### Articolo 9

1. Gli organismi riconosciuti garantiscono che la Commissione abbia accesso alle informazioni necessarie ai fini della valutazione di cui all'articolo 8, paragrafo 1. Nessuna clausola contrattuale può essere invocata per limitare tale accesso.

2. Gli organismi riconosciuti fanno sì che, nei contratti da essi conclusi con armatori o operatori ai fini del rilascio di certificati statutari o di certificati di classe per una determinata nave, il rilascio stesso sia subordinato alla condizione che i soggetti terzi non si oppongano all'accesso degli ispettori della Commissione alla nave ai fini dell'articolo 8, paragrafo 1.

#### Articolo 10

1. Gli organismi riconosciuti si consultano periodicamente per mantenere l'equivalenza e tendere all'armonizzazione delle rispettive norme e procedure e della loro applicazione. Essi collaborano tra loro ai fini di un'interpretazione coerente delle convenzioni internazionali, fatti salvi i poteri degli Stati di bandiera. Gli organismi riconosciuti, nei casi in cui ciò sia opportuno, concordano le condizioni tecniche e procedurali in base alle quali essi riconoscono reciprocamente i certificati di classe relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti, rilasciati in base a norme equivalenti, prendendo come riferimento le norme più rigorose ed esigenti.

Qualora non sia possibile raggiungere un accordo sul riconoscimento reciproco per gravi motivi di sicurezza, gli organismi riconosciuti ne indicano chiaramente le ragioni.

Qualora un organismo riconosciuto accerti mediante ispezione o altrimenti che il materiale, un elemento dell'equipaggiamento o un componente non è conforme al suo certificato, detto organismo può rifiutare di autorizzare la sistemazione a bordo di tale materiale, elemento dell'equipaggiamento o componente. L'organismo riconosciuto informa senza indugio gli altri organismi riconosciuti, indicando le ragioni del suo rifiuto.

Gli organismi riconosciuti riconoscono, ai fini della classificazione, i certificati dell'equipaggiamento marittimo recante il marchio di conformità a norma della direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo <sup>(1)</sup>.

Essi trasmettono periodicamente alla Commissione e agli Stati membri relazioni periodiche sui principali sviluppi relativi alle norme e al riconoscimento reciproco dei certificati per materiali, equipaggiamento e componenti.

2. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 17 giugno 2014, una relazione basata su uno studio indipendente, riguardo al livello raggiunto nel processo di armonizzazione delle norme e delle procedure e al riconoscimento reciproco dei certificati relativi a materiale, equipaggiamento e componenti.

3. Gli organismi riconosciuti collaborano con l'amministrazione del controllo dello Stato d'approdo riguardo alle navi che rientrano nella loro classe, in particolare per agevolare l'eliminazione delle deficienze o delle altre irregolarità accertate.

4. Gli organismi riconosciuti forniscono alle amministrazioni di tutti gli Stati membri che hanno concesso una delle auto-

rizzazioni previste all'articolo 3 della direttiva 2009/15/CE e alla Commissione tutte le informazioni pertinenti in merito alla flotta iscritta nella loro classe, ai trasferimenti, alle modifiche, alle sospensioni e alle revoche di classe, indipendentemente dalla bandiera battuta dalle navi.

Le informazioni relative ai trasferimenti, alle modifiche, alle sospensioni e alle revoche di classe, comprese le informazioni sulle visite programmate, ma non effettuate, o sui ritardi nell'applicazione delle raccomandazioni o delle condizioni di classe, sulle condizioni operative o sulle restrizioni operative stabilite nei confronti delle navi della loro classe, indipendentemente dalla bandiera battuta, sono altresì comunicate elettronicamente alla banca dati comune delle ispezioni utilizzata dagli Stati membri per l'attuazione della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo <sup>(2)</sup>, nello stesso momento in cui sono registrate all'interno dei sistemi dell'organismo riconosciuto e comunque entro 72 ore dall'evento che ha fatto sorgere l'obbligo di comunicare le informazioni. Tali informazioni, ad eccezione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe i cui termini di adempimento non siano ancora scaduti, sono pubblicate nel sito web di detti organismi riconosciuti.

5. Gli organismi riconosciuti non rilasciano certificati statutari ad una nave, indipendentemente dalla bandiera battuta, che venga declassata o che cambi classe per motivi di sicurezza se non dopo aver dato l'opportunità all'amministrazione competente dello Stato di bandiera di pronunciarsi entro un termine ragionevole sulla necessità o meno di un'ispezione completa.

6. In caso di trasferimento della classe di una nave da un organismo riconosciuto ad un altro, l'organismo precedente fornisce senza indugio all'organismo ricevente il fascicolo completo dei precedenti della nave e, in particolare, gli comunica:

- a) gli eventuali ritardi nell'esecuzione delle visite;
- b) gli eventuali ritardi nell'applicazione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe;
- c) le condizioni operative stabilite nei confronti della nave; e
- d) le restrizioni operative stabilite nei confronti della nave.

L'organismo ricevente può rilasciare nuovi certificati della nave solo una volta che saranno state effettuate con successo tutte le visite in ritardo e sarà stato dato seguito alle raccomandazioni o condizioni di classe precedentemente pronunciate nei confronti della nave, come stabilito dall'organismo precedente.

Prima del rilascio dei certificati l'organismo ricevente deve notificare al precedente la data di rilascio dei certificati e confermare la data, il luogo e le misure adottate per porre rimedio ai ritardi nell'esecuzione delle visite o nell'applicazione delle raccomandazioni e delle condizioni di classe.

<sup>(1)</sup> GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

<sup>(2)</sup> Cfr. pagina 57 della presente Gazzetta ufficiale.

Gli organismi riconosciuti fissano e attuano prescrizioni comuni adeguate per i casi di trasferimento di classe che richiedono precauzioni particolari. Tali casi devono comprendere, quanto meno, il trasferimento di classe di navi di quindici anni o più e il trasferimento da un organismo non riconosciuto ad un organismo riconosciuto.

Gli organismi riconosciuti collaborano per dare corretta attuazione alle disposizioni del presente paragrafo.

#### Articolo 11

1. Entro il 17 giugno 2011, gli organismi riconosciuti istituiscono e mantengono, conformemente alle norme internazionali di qualità applicabili, un soggetto indipendente con funzione di valutazione e di certificazione della qualità, al quale possono partecipare, con funzioni consultive, le associazioni professionali interessate che operano nell'industria della navigazione.

2. Il soggetto con funzione di valutazione e di certificazione della qualità espleta i seguenti compiti:

- a) valutazione frequente e regolare dei sistemi di gestione della qualità degli organismi riconosciuti, in conformità dei criteri delle norme di qualità ISO 9001;
- b) certificazione dei sistemi di gestione della qualità degli organismi riconosciuti, compresi gli organismi per i quali una richiesta di riconoscimento è stata presentata conformemente all'articolo 3;
- c) elaborazione di interpretazioni delle norme di gestione della qualità riconosciute a livello internazionale, in particolare per adeguarle alla natura specifica e agli obblighi degli organismi riconosciuti; e
- d) adozione di raccomandazioni individuali e collettive in vista del miglioramento delle procedure e dei meccanismi di controllo interno degli organismi riconosciuti.

3. Il soggetto con funzione di valutazione e di certificazione della qualità è dotato del regime di autorità interna e delle competenze necessari per operare in modo indipendente rispetto agli organismi riconosciuti e dispone dei mezzi necessari per svolgere efficacemente le sue funzioni conformemente alle norme professionali più elevate, salvaguardando l'indipendenza delle persone che svolgono dette funzioni. Il soggetto con funzione di valutazione e di certificazione della qualità stabilisce i suoi metodi di lavoro e le sue norme procedurali.

4. Il soggetto con funzione di valutazione e di certificazione della qualità può richiedere l'assistenza di altri organismi esterni di valutazione della qualità.

5. Il soggetto con funzione di valutazione e di certificazione della qualità fornisce alle parti interessate, compresi gli Stati di bandiera e la Commissione, tutte le informazioni relative al proprio piano di lavoro annuale, nonché le proprie osservazioni e raccomandazioni, in particolare per quanto riguarda le situazioni in cui la sicurezza possa essere stata compromessa.

6. Il soggetto con funzione di valutazione e di certificazione della qualità è oggetto di una valutazione periodica da parte della Commissione.

7. La Commissione riferisce agli Stati membri sui risultati e sulle conseguenze della sua valutazione.

#### Articolo 12

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

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

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

#### Articolo 13

1. Il presente regolamento può essere modificato, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, per aggiornare i criteri minimi di cui all'allegato I prendendo in considerazione in particolare le pertinenti decisioni dell'IMO.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 4.

2. Le modifiche delle convenzioni internazionali definite all'articolo 2, lettera b), del presente regolamento possono essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento in base all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

<sup>(1)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

*Articolo 14*

1. La Commissione adotta e pubblica:

- a) i criteri intesi a misurare l'efficacia delle norme e delle procedure, così come delle prestazioni degli organismi riconosciuti quanto alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento relativamente alle loro navi classificate, tenendo conto, in particolare, dei dati prodotti dal memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo da parte dello Stato di approdo e/o da altri programmi analoghi; e
- b) i criteri intesi a determinare quando tali prestazioni debbano essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente, tenendo conto delle circostanze specifiche relative a organismi di piccole dimensioni o altamente specializzati.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 4.

2. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento completandolo relativamente all'attuazione dell'articolo 6 e, se del caso, dell'articolo 7, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 4.

3. Fatta salva l'applicazione immediata dei criteri minimi di cui all'allegato I, la Commissione può, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, adottare norme sulla loro interpretazione e considerare la possibilità di fissare obiettivi per i criteri minimi generali di cui alla parte A, punto 3, dell'allegato I.

*Articolo 15*

1. Gli organismi che, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, abbiano ottenuto il riconoscimento conformemente alla direttiva 94/57/CE, conservano tale riconoscimento, alle condizioni di cui al paragrafo 2.

2. Fatti salvi gli articoli 5 e 7, la Commissione riesamina tutti i riconoscimenti limitati concessi in applicazione della direttiva 94/57/CE alla luce dell'articolo 4, paragrafo 3, del presente regolamento entro il 17 giugno 2010, al fine di decidere, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, se occorra sostituire o eliminare le limitazioni. Le limitazioni restano in vigore fino a quando la Commissione non abbia preso una decisione in proposito.

*Articolo 16*

Nel corso della valutazione effettuata ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, la Commissione verifica che il titolare del riconoscimento sia, in seno all'organismo, il soggetto giuridico pertinente cui si applicano le disposizioni del presente regolamento. In caso contrario, essa prende una decisione che modifica detto riconoscimento.

Ove la Commissione modifichi il riconoscimento, gli Stati membri adeguano gli accordi da essi conclusi con l'organismo riconosciuto tenendo conto della modificazione stessa.

*Articolo 17*

La Commissione informa ogni due anni il Parlamento europeo ed il Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

*Articolo 18*

I riferimenti alla direttiva 94/57/CE nella normativa comunitaria e nazionale sono considerati, se del caso, come riferimenti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di corrispondenza contenuta nell'allegato II.

*Articolo 19*

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

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

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

## ALLEGATO I

**CRITERI MINIMI PER GLI ORGANISMI PER OTTENERE O CONTINUARE A GODERE DEL RICONOSCIMENTO COMUNITARIO****(di cui all'articolo 3)**

## A. CRITERI MINIMI GENERALI

1. Un organismo riconosciuto deve avere personalità giuridica nello Stato in cui ha sede. La sua contabilità deve essere certificata da revisori indipendenti.
2. L'organismo riconosciuto deve poter dimostrare di avere una vasta esperienza in materia di valutazione degli aspetti inerenti alla progettazione e alla costruzione di navi mercantili.
3. L'organismo riconosciuto deve disporre, in ogni momento, di personale dirigente, tecnico, di supporto e di ricerca proporzionato alla dimensione della flotta iscritta nella sua classe, alla sua composizione e alla partecipazione dell'organismo alla costruzione e alla conversione delle navi. L'organismo riconosciuto deve essere in grado di assegnare a tutte le sedi di lavoro, in funzione delle esigenze, mezzi e personale proporzionati ai compiti da svolgere conformemente ai criteri generali minimi di cui ai punti 6 e 7 e ai criteri minimi specifici di cui alla parte B.
4. L'organismo riconosciuto deve avere ed applicare una serie di proprie norme e procedure complete, o la corrispondente comprovata capacità, in materia di progettazione, costruzione e controllo periodico delle navi mercantili, tali da possedere la qualità di norme riconosciute a livello internazionale. Tali norme e procedure devono essere pubblicate nonché tenute costantemente aggiornate e migliorate attraverso programmi di ricerca e sviluppo.
5. L'organismo riconosciuto deve pubblicare annualmente il proprio registro navale o mantenerlo in una banca dati elettronica accessibile al pubblico.
6. L'organismo riconosciuto non deve essere controllato dagli armatori o dai costruttori, né da altri terzi coinvolti commercialmente nella costruzione, nell'armamento, nella riparazione o nell'esercizio di navi. L'organismo riconosciuto non deve dipendere essenzialmente da un'unica impresa commerciale per quanto concerne le sue entrate. L'organismo riconosciuto non deve svolgere attività di classificazione o statutarie se è esso stesso armatore o esercente della nave oppure ha legami professionali, personali o familiari con questi ultimi. Tale incompatibilità si applica parimenti agli ispettori alle dipendenze dell'organismo riconosciuto.
7. L'organismo riconosciuto deve operare conformemente alle disposizioni stabilite nell'allegato della risoluzione A.789(19) dell'IMO relativa alle disposizioni in materia di visite di controllo e funzioni di certificazione degli organismi riconosciuti che agiscono per conto dell'amministrazione, nella misura in cui tali disposizioni siano applicabili ai sensi del presente regolamento.

## B. CRITERI SPECIFICI MINIMI

1. L'organismo riconosciuto deve assicurare una copertura mondiale grazie ai suoi ispettori esclusivi o, in casi eccezionali e debitamente giustificati, grazie agli ispettori esclusivi di altri organismi riconosciuti.
2. L'attività dell'organismo riconosciuto deve essere disciplinata da un codice etico.
3. L'organismo riconosciuto deve essere gestito e amministrato in modo tale da tutelare il carattere riservato delle informazioni richieste dall'amministrazione.
4. L'organismo riconosciuto deve fornire le informazioni pertinenti all'amministrazione, alla Commissione e agli interessati.

5. L'organismo riconosciuto, come pure gli ispettori e il personale tecnico da esso impiegati, svolgono le proprie attività senza alcun pregiudizio dei diritti di proprietà intellettuale di cantieri navali, fornitori di equipaggiamento e armatori, compresi brevetti, licenze, know-how o qualunque tipo di conoscenza la cui utilizzazione sia giuridicamente protetta a livello internazionale, comunitario o nazionale; in nessun caso, e fermi restando i poteri di valutazione degli Stati membri e della Commissione e, in particolare, il disposto dell'articolo 9, né l'organismo riconosciuto, né gli ispettori, né il personale tecnico da esso impiegato possono trasmettere o divulgare dati commercialmente sensibili ottenuti nel corso delle loro attività di ispezione, verifica e supervisione di nuove costruzioni e riparazioni di navi.
6. La direzione dell'organismo riconosciuto deve definire, documentare e programmare la propria politica, i propri obiettivi ed impegni in materia di qualità e deve assicurare che tale politica sia compresa, attuata e mantenuta a tutti i livelli nell'organismo riconosciuto. La politica dell'organismo riconosciuto deve fondarsi su obiettivi e indicatori di prestazioni relativi alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento.
7. L'organismo riconosciuto deve assicurare quanto segue:
  - a) le sue norme e procedure sono stabilite e aggiornate in modo sistematico;
  - b) le sue norme e procedure sono rispettate ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto a tali norme e procedure;
  - c) sono soddisfatti i requisiti dell'attività statutaria che l'organismo riconosciuto è autorizzato a svolgere ed è istituito un sistema interno di misura della qualità del servizio rispetto all'osservanza delle convenzioni internazionali;
  - d) sono definiti e documentati le responsabilità, i poteri e l'interrelazione del personale la cui attività incide sulla qualità dei servizi dell'organismo riconosciuto;
  - e) tutte le attività sono svolte in condizioni controllate;
  - f) è in vigore un sistema di supervisione che controlla le operazioni e le attività svolte dagli ispettori e dal personale tecnico e amministrativo impiegato dall'organismo riconosciuto;
  - g) gli ispettori hanno una conoscenza approfondita del tipo di nave sul quale effettuano le loro attività per quanto attiene alla specifica ispezione da svolgere e delle norme applicabili in materia;
  - h) è attuato un sistema di qualificazione e aggiornamento costante degli ispettori;
  - i) è tenuta una documentazione per dimostrare il grado di realizzazione degli standard richiesti per gli aspetti inerenti ai servizi svolti, nonché l'efficace funzionamento del sistema di qualità;
  - j) è applicato un vasto sistema di audit interni pianificati e documentati riguardo alle attività inerenti alla qualità in tutte le sedi;
  - k) le ispezioni e le visite statutarie previste dal sistema armonizzato di visite e di certificazione alle quali l'organismo riconosciuto è autorizzato a procedere sono effettuate conformemente alle disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO A.948(23) relativa agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione;
  - l) tra i servizi centrali e regionali dell'organismo riconosciuto e tra gli organismi riconosciuti di classifica e i rispettivi ispettori sono definite modalità chiare e dirette in materia di responsabilità e di controllo.

8. L'organismo riconosciuto deve avere sviluppato, applicato e mantenuto in funzione un sistema di qualità interno efficace basato su elementi pertinenti di norme di qualità riconosciute a livello internazionale e conformi alle norme EN ISO/IEC 17020:2004 (organismi responsabili dell'ispezione) e EN ISO 9001:2000 (sistemi di gestione della qualità, requisiti), in base all'interpretazione e alla certificazione date dal soggetto con funzione di valutazione e di certificazione della qualità di cui all'articolo 11, paragrafo 1.
  9. Le norme e le procedure dell'organismo riconosciuto devono essere attuate in modo tale che l'organismo abbia sempre la possibilità di formulare, in base alle proprie conoscenze e valutazioni, una dichiarazione affidabile e oggettiva circa la sicurezza delle navi interessate, per mezzo dei certificati di classe sulla base dei quali possono essere rilasciati i certificati statuari.
  10. L'organismo riconosciuto deve possedere i mezzi necessari per valutare, ai fini della certificazione, attraverso il ricorso a professionisti qualificati e conformemente alle disposizioni stabilite nell'allegato della risoluzione A.913(22) dell'IMO relativa alle linee guida per l'applicazione del Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM, International Safety Management) da parte delle amministrazioni, l'attuazione e il mantenimento del sistema di gestione della sicurezza, sia a terra che sulle navi.
  11. L'organismo riconosciuto deve consentire ai rappresentanti dell'amministrazione ed alle altre parti interessate di partecipare all'elaborazione delle proprie norme e procedure.
-

## ALLEGATO II

## Tavola di concordanza

Direttiva 94/57/CE	Direttiva 2009/15/CE	Presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, lettera a)	Articolo 2, lettera a)	Articolo 2, lettera a)
Articolo 2, lettera b)	Articolo 2, lettera b)	—
Articolo 2, lettera c)	Articolo 2, lettera c)	—
Articolo 2, lettera d)	Articolo 2, lettera d)	Articolo 2, lettera b)
Articolo 2, lettera e)	Articolo 2, lettera e)	Articolo 2, lettera c)
—	Articolo 2, lettera f)	Articolo 2, lettera d)
Articolo 2, lettera f)	Articolo 2, lettera g)	Articolo 2, lettera e)
Articolo 2, lettera g)	Articolo 2, lettera h)	Articolo 2, lettera f)
Articolo 2, lettera h)	Articolo 2, lettera i)	Articolo 2, lettera g)
Articolo 2, lettera i)	Articolo 2, lettera k)	Articolo 2, lettera i)
—	Articolo 2, lettera j)	Articolo 2, lettera h)
Articolo 2, lettera j)	Articolo 2, lettera l)	—
Articolo 2, lettera k)	—	Articolo 2, lettera j)
Articolo 3	Articolo 3	—
Articolo 4, paragrafo 1, prima frase	—	Articolo 3, paragrafo 1,
Articolo 4, paragrafo 1, seconda frase	—	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 1, terza frase	—	—
Articolo 4, paragrafo 1, quarta frase	—	Articolo 4, paragrafo 1,
—	—	Articolo 3, paragrafo 3
—	—	Articolo 4, paragrafi 2, 3 e 4
—	—	Articolo 5
—	—	Articolo 6
—	—	Articolo 7
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 1	—
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 4, paragrafo 2	—
Articolo 6, paragrafi 1, 2, 3 e 4	Articolo 5, paragrafi 1, 2, 3 e 4	—
Articolo 6, paragrafo 5	—	—
Articolo 7	Articolo 6	Articolo 12
Articolo 8, paragrafo 1, primo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, primo comma, lettera a)	—
Articolo 8, paragrafo 1, secondo trattino	—	Articolo 13, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 1, terzo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, primo comma, lettera b)	—
—	Articolo 7, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 13, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2	—
Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma	—	Articolo 13, paragrafo 2

Direttiva 94/57/CE	Direttiva 2009/15/CE	Presente regolamento
Articolo 9, paragrafo 1,	—	—
Articolo 9, paragrafo 2	—	—
Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 8	—
Articolo 10, paragrafo 1, lettere a), b) e c), e articolo 10, paragrafi 2, 3 e 4	—	—
Articolo 11, paragrafi 1 e 2	Articolo 9, paragrafi 1 e 2	—
Articolo 11, paragrafi 3 e 4	—	Articolo 8, paragrafi 1 e 2
Articolo 12	Articolo 10	—
Articolo 13	—	—
Articolo 14	Articolo 11, paragrafi 1 e 2	—
—	Articolo 11, paragrafo 3	—
—	Articolo 12	—
—	—	Articolo 9
Articolo 15, paragrafo 1	—	—
—	—	Articolo 10, paragrafi 1 e 2
Articolo 15, paragrafo 2	—	Articolo 10, paragrafo 3
Articolo 15, paragrafo 3	—	Articolo 10, paragrafo 4
Articolo 15, paragrafo 4	—	Articolo 10, paragrafo 5
Articolo 15, paragrafo 5	—	Articolo 10, paragrafo 6, primo, secondo, terzo e quinto comma
—	—	Articolo 10, paragrafo 6, quarto comma
Articolo 16	Articolo 13	—
Articolo 17	Articolo 16	—
—	Articolo 14	—
—	Articolo 15	—
—	—	Articolo 11
—	—	Articolo 14
—	—	Articolo 15
—	—	Articolo 16
—	—	Articolo 17
—	—	Articolo 18
—	—	Articolo 19
Allegato	—	Allegato I
—	Allegato I	—
—	Allegato II	Allegato II

**REGOLAMENTO (CE) N. 392/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 23 aprile 2009**

**relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>, visto il progetto comune approvato dal Comitato di conciliazione il 3 febbraio 2009,

considerando quanto segue:

(1) Nell'ambito della politica comune dei trasporti è necessario adottare ulteriori provvedimenti al fine di migliorare la sicurezza del trasporto via mare. Tali provvedimenti dovrebbero comprendere disposizioni in materia di responsabilità per i danni causati ai passeggeri, giacché è importante garantire un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti durante il trasporto via mare.

(2) Il protocollo del 2002 della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio è stato adottato il 1° novembre 2002 sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). La Comunità e i suoi Stati membri si trovano in fase di decisione in merito all'adesione o alla ratifica di detto protocollo. In ogni caso, le disposizioni incorporate dal presente regolamento dovrebbero applicarsi alla Comunità al più tardi a partire dal 31 dicembre 2012.

(3) La Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 («la Convenzione di

Atene»), si applica unicamente al trasporto internazionale. Nel mercato interno dei servizi di trasporto marittimi è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale e trasporto internazionale e, all'interno della Comunità, è pertanto opportuno disporre dello stesso livello e tipo di responsabilità sia nel caso del trasporto internazionale sia in quello del trasporto nazionale.

(4) I regimi assicurativi istituiti dalla convenzione di Atene devono tenere conto dei mezzi finanziari dei proprietari di nave e delle società assicuratrici. I proprietari di nave devono poter gestire i loro regimi assicurativi in modo economicamente compatibile e, specie per quanto riguarda le piccole compagnie di navigazione che effettuano trasporti interni, si deve prendere in considerazione il carattere stagionale delle loro attività. I regimi assicurativi di cui al presente regolamento dovrebbero pertanto tenere in considerazione le diverse classi di navi.

(5) Occorre imporre ai vettori l'obbligo di effettuare anticipi di pagamento in caso di morte o lesioni personali dei passeggeri, anche se un anticipo non costituisce un riconoscimento di responsabilità.

(6) Prima dell'inizio del viaggio o, se impossibile, al più tardi al momento della partenza, sarebbe opportuno fornire ai passeggeri informazioni adeguate sui diritti conferiti dal presente regolamento.

(7) Il 19 ottobre 2006 il Comitato giuridico dell'IMO ha adottato la riserva e gli orientamenti per l'attuazione della Convenzione di Atene («gli orientamenti IMO») che riguardano alcune questioni relative alla Convenzione di Atene, come, in particolare il risarcimento dei danni connessi al terrorismo. In quanto tali, gli orientamenti IMO possono essere considerati *lex specialis*.

(8) Il presente regolamento integra e rende vincolanti alcune parti degli orientamenti IMO. A tal fine, in particolare, il verbo *dovere* al condizionale, quando figura nelle disposizioni dei suddetti orientamenti, dovrebbe essere inteso come avente carattere vincolante.

(9) Le disposizioni della Convenzione di Atene (allegato I) e degli orientamenti IMO (allegato II) dovrebbero essere intese, *mutatis mutandis*, nel contesto della normativa comunitaria.

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 562), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 190 E del 29.7.2008, pag. 17) e posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (10) Il sistema di responsabilità definito nel presente regolamento dovrebbe essere esteso in maniera graduale alle differenti classi di navi di cui all'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 <sup>(1)</sup>. Si dovrebbe tenere conto delle conseguenze sulle tariffe e sulla capacità del mercato di ottenere una copertura assicurativa a prezzi accessibili al livello richiesto nell'ambito del quadro regolatorio incentrato sul rafforzamento dei diritti dei passeggeri e con riferimento al carattere stagionale di parte del traffico.
- (11) Le materie disciplinate dagli articoli 17 e 17 bis della Convenzione di Atene rientrano nella competenza esclusiva della Comunità nella misura in cui tali articoli incidono sulle norme fissate dal regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale <sup>(2)</sup>. In tale misura, tali due disposizioni formeranno parte dell'ordinamento giuridico comunitario all'atto dell'adesione della Comunità alla Convenzione di Atene.
- (12) Ai fini del presente regolamento l'espressione «o è registrata in uno Stato membro» dovrebbe essere interpretata nel senso che lo Stato di bandiera ai fini della registrazione di locazione a scafo nudo deve essere uno Stato membro o una parte contraente della Convenzione di Atene. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero prendere le necessarie iniziative per invitare l'IMO a sviluppare orientamenti sulla registrazione per locazione a scafo nudo.
- (13) Ai fini del presente regolamento gli «ausili alla mobilità» non dovrebbero essere interpretati come bagagli o veicoli ai sensi dell'articolo 8 della Convenzione di Atene.
- (14) Le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(3)</sup>.
- (15) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare il presente regolamento al fine di inserirvi successive modifiche alle convenzioni, ai protocolli, ai codici e alle risoluzioni internazionali ad esso attinenti. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (16) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>, dovrebbe coadiuvare la Commissione nella preparazione e nella stesura di una relazione sul funzionamento delle norme fissate dal presente regolamento.
- (17) Le autorità nazionali, in particolare le autorità portuali, svolgono un ruolo fondamentale e vitale in materia di identificazione e gestione dei vari rischi per la sicurezza marittima.
- (18) Gli Stati membri hanno assunto il fermo impegno nella loro dichiarazione sulla sicurezza marittima del 9 ottobre 2008 di fornire, non più tardi del 1° gennaio 2012, il proprio consenso ad essere soggetti alla convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996. Gli Stati membri possono avvalersi dell'opzione prevista all'articolo 15, paragrafo 3 bis, della suddetta convenzione al fine di disciplinare, mediante specifiche disposizioni del presente regolamento, il sistema di limitazione della responsabilità da applicare ai passeggeri.
- (19) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la creazione di un'unica serie di norme che disciplinino i diritti dei vettori via mare e dei loro passeggeri in caso di incidente, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può, dunque, a causa delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Oggetto

1. Il presente regolamento istituisce la disciplina comunitaria in materia di responsabilità e di copertura assicurativa per il trasporto di passeggeri via mare, quale definito nelle pertinenti disposizioni:

- a) della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 («la Convenzione di Atene») figurante nell'allegato I; e
- b) della riserva e degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene adottati dal Comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006 («gli orientamenti IMO») figuranti nell'allegato II.

<sup>(1)</sup> GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(4)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

2. Inoltre, il presente regolamento estende l'ambito di applicazione di tali disposizioni al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE e stabilisce taluni requisiti supplementari.

3. Entro il 30 giugno 2013, la Commissione può se del caso presentare una proposta legislativa che, tra l'altro, estenda l'ambito del presente regolamento alle navi appartenenti alle classi C e D ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE.

#### Articolo 2

##### Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in uno Stato membro;
- b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro; o
- c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento a ogni trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro.

#### Articolo 3

##### Responsabilità e assicurazione

1. Il regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli e le norme in materia di assicurazione e altre garanzie finanziarie sono disciplinate dal presente regolamento, dagli articoli 1 e 1 bis, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene figurante nell'allegato I e dalle disposizioni degli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II.

2. Gli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II sono vincolanti.

#### Articolo 4

##### Risarcimento per ausili alla mobilità o altre apparecchiature specifiche

In caso di perdita o di danni ad ausili alla mobilità o ad altre apparecchiature specifiche utilizzate da un passeggero a mobilità ridotta, la responsabilità del vettore è disciplinata dall'articolo 3, paragrafo 3, della Convenzione di Atene. Il risarcimento corri-

sponde al valore di sostituzione dell'apparecchiatura in questione o, se del caso, ai costi di riparazione.

#### Articolo 5

##### Limitazione globale della responsabilità

1. Il presente regolamento non modifica i diritti o gli obblighi del vettore o del vettore di fatto ai sensi della legislazione nazionale di attuazione della convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996, inclusa ogni sua futura modifica.

Nell'assenza di una normativa nazionale applicabile in tal senso, la responsabilità del vettore o del vettore di fatto è disciplinata solo dall'articolo 3 del presente regolamento.

2. Riguardo alle richieste di risarcimento per morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO, il vettore e il vettore di fatto possono limitare la propria responsabilità conformemente alle disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

#### Articolo 6

##### Anticipo di pagamento

1. Quando la morte o le lesioni personali di un passeggero sono causate da un incidente marittimo, il vettore che ha realmente effettuato per intero o in parte il trasporto durante il quale il sinistro marittimo è avvenuto procede a un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha titolo al risarcimento. In caso di morte, il pagamento non può essere inferiore a 21 000 EUR.

La presente disposizione si applica anche allorché il vettore è stabilito all'interno della Comunità.

2. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base del presente regolamento. Esso non è rimborsabile, salvo nei casi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e all'articolo 6 della Convenzione di Atene e all'appendice A degli orientamenti IMO, oppure quando il beneficiario non è la persona che ha titolo al risarcimento.

#### Articolo 7

##### Informazione ai passeggeri

Fatti salvi gli obblighi degli operatori turistici di cui alla direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso» <sup>(1)</sup>, il vettore o il vettore di fatto provvedono affinché i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui loro diritti a norma del presente regolamento.

<sup>(1)</sup> GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.

Quando il contratto di trasporto è siglato in uno Stato membro, tali informazioni sono fornite in tutti i punti vendita, incluse la vendita via telefono e via Internet. Quando il luogo di partenza è situato in uno Stato membro, tali informazioni sono fornite prima della partenza. In tutti gli altri casi esse sono fornite al più tardi al momento della partenza. Nella misura in cui le informazioni richieste ai sensi del presente articolo siano state fornite dal vettore o dal vettore di fatto, l'altro non è tenuto a fornirle. Le informazioni sono fornite nel formato più opportuno.

Per assolvere l'obbligo di informazione ai sensi del presente articolo, il vettore o il vettore di fatto forniscono ai passeggeri almeno le informazioni contenute in una sintesi delle disposizioni del presente regolamento preparata dalla Commissione e resa pubblica.

#### Articolo 8

##### **Relazione**

Entro tre anni dalla data di applicazione del presente regolamento, la Commissione prepara una relazione sull'applicazione del presente regolamento che tenga conto anche degli sviluppi economici e dei progressi realizzati nelle sedi internazionali.

La relazione può essere corredata da una proposta di modifica del presente regolamento o da una proposta da presentare presso le sedi internazionali competenti da parte della Comunità.

#### Articolo 9

##### **Modifiche**

1. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e concernenti l'introduzione di modifiche ai limiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 *bis*, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della Convenzione di Atene per tener conto delle decisioni adottate ai sensi dell'articolo 23 di tale Convenzione, nonché dei corrispondenti aggiornamenti dell'allegato I del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2 del presente regolamento.

Prendendo in considerazione le conseguenze sulle tariffe e sulla capacità del mercato di ottenere una copertura assicurativa a prezzi accessibili al livello richiesto nell'ambito del quadro regolatorio incentrato sul rafforzamento dei diritti dei passeggeri e con riferimento al carattere stagionale di parte del traffico, entro il 31 dicembre 2016 la Commissione adotta, sulla base di un'adeguata valutazione di impatto, una misura relativa ai limiti di cui all'allegato I per le navi appartenenti alla classe B ai sensi

dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2 del presente regolamento.

2. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e concernenti l'introduzione di modifiche alle disposizioni degli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

#### Articolo 10

##### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

#### Articolo 11

##### **Disposizione transitoria**

1. In relazione al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del presente regolamento fino a quattro anni dalla sua data di applicazione.

2. In relazione al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alla classe B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del presente regolamento fino al 31 dicembre 2018.

#### Articolo 12

##### **Entrata in vigore**

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

Esso è applicabile a decorrere dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Atene per la Comunità, e in ogni caso non più tardi del 31 dicembre 2012.

<sup>(1)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

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

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

---

## ALLEGATO I

**DISPOSIZIONI DELLA CONVENZIONE DI ATENE RELATIVA AL TRASPORTO VIA MARE DEI PASSEGGERI E DEL LORO BAGAGLIO PERTINENTI PER L'APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO**

(Testo consolidato della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio e del protocollo del 2002 della convenzione)

## Articolo 1

**Definizioni**

Le espressioni utilizzate nella presente convenzione hanno il significato di seguito indicato:

- 1) a) «vettore», la persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto;
- b) «vettore di fatto», la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto; e
- c) «vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto», il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest'ultimo esegua realmente il trasporto;
- 2) «contratto di trasporto», il contratto concluso da un vettore o per conto di un vettore per il trasporto via mare di un passeggero o, a seconda dei casi, di un passeggero e dei suoi bagagli;
- 3) «nave», unicamente le navi marittime, ad esclusione dei veicoli a cuscino d'aria;
- 4) «passeggero», qualsiasi persona trasportata su una nave:
  - a) in virtù di un contratto di trasporto; o
  - b) che, con il consenso del vettore, accompagna un veicolo o animali vivi oggetto di un contratto di trasporto di merci non disciplinato dalla presente convenzione;
- 5) «bagagli», qualsiasi oggetto o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto, eccettuati:
  - a) gli oggetti e i veicoli trasportati in virtù di un contratto di noleggio, di una polizza di carico o di un contratto riguardante a titolo principale il trasporto di merci; e
  - b) gli animali vivi;
- 6) «bagaglio a mano», i bagagli che il passeggero ha nella propria cabina o di cui ha il possesso, la custodia o il controllo. Salvo che ai fini dell'applicazione del paragrafo 8 del presente articolo e dell'articolo 8, il bagaglio a mano comprende i bagagli che il passeggero trasporta dentro o sopra il proprio veicolo;
- 7) l'espressione «perdita o danni ai bagagli» comprende anche il danno economico derivante dalla mancata restituzione dei bagagli al passeggero entro un termine ragionevole dal momento dell'arrivo della nave sulla quale sono stati trasportati o avrebbero dovuto esserlo, ma non comprende i ritardi dovuti a vertenze di lavoro;
- 8) il «trasporto» comprende i seguenti periodi:
  - a) per quanto concerne il passeggero e/o il suo bagaglio a mano, il periodo nel quale essi si trovano a bordo della nave o durante l'imbarco o lo sbarco e il periodo nel quale sono trasportati per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il costo di tale trasporto è compreso nel prezzo del biglietto o se l'imbarcazione adibita a tale trasporto accessorio è stata messa a disposizione del passeggero dal vettore. Tuttavia, con riferimento al passeggero, il trasporto non comprende il periodo nel quale questi si trova in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale;

- b) per quanto concerne il bagaglio a mano, anche il periodo nel quale il passeggero si trova in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale, qualora il bagaglio sia stato preso in consegna dal vettore o dai suoi sottoposti o incaricati e non sia ancora stato restituito al passeggero;
  - c) per quanto concerne i bagagli diversi dal bagaglio a mano, il periodo di tempo compreso tra il momento in cui essi sono presi in consegna dal vettore o dai suoi sottoposti o incaricati, a terra o a bordo, e il momento della loro riconsegna;
- 9) «trasporto internazionale», qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato;
- 10) «Organizzazione», l'Organizzazione marittima internazionale;
- 11) «Segretario generale», il Segretario generale dell'Organizzazione.

#### Articolo 1 bis

##### **Allegato**

L'allegato costituisce parte integrante della presente convenzione.

#### Articolo 2

##### **Applicazione**

1. [...] (\*)
2. In deroga al paragrafo 1, la presente convenzione non si applica se il trasporto è soggetto a un regime di responsabilità civile nel quadro di qualsiasi altra convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o bagagli mediante altri modi di trasporto, nella misura in cui tali disposizioni siano obbligatoriamente applicabili al trasporto marittimo.

#### Articolo 3

##### **Responsabilità del vettore**

1. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente marittimo nella misura in cui, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250 000 unità di conto per ogni singolo evento, a meno che il vettore non dimostri che l'incidente:
    - a) è dovuto a un atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un'insurrezione o a un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile;
    - b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo.
- Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite, il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.
2. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un incidente marittimo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta a chi promuove l'azione risarcitoria.
  3. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. La colpa o la negligenza del vettore si presume quando i danni sono stati causati da un incidente marittimo.
  4. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento di bagagli diversi dal bagaglio a mano a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.
  5. Ai fini del presente articolo:
    - a) per «incidente marittimo» si intende il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave;
    - b) l'espressione «colpa o negligenza del vettore» comprende la colpa o la negligenza dei suoi sottoposti nell'esercizio delle loro funzioni;

(\*) Non riprodotto.

c) per «difetto della nave» si intende qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza applicabili in relazione a qualsiasi parte della nave o delle sue attrezzature utilizzata per la fuga, l'evacuazione, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, o per la propulsione o il governo della nave, la sicurezza della navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, l'arrivo o la partenza dal luogo di ormeggio o di ancoraggio, o il contenimento dei danni dopo un allagamento, o per la messa in mare dei mezzi di salvataggio;

d) il termine «danni» non comprende i danni punitivi o esemplari.

6. La responsabilità del vettore ai sensi del presente articolo si riferisce unicamente ai danni derivanti da incidenti verificatisi durante il trasporto. Chi promuove l'azione risarcitoria ha l'onere di provare che l'evento dannoso è avvenuto durante il trasporto, nonché l'entità del danno.

7. La presente convenzione lascia impregiudicato il diritto del vettore di esercitare un'azione di regresso nei confronti di eventuali terzi o di invocare il concorso di colpa ai sensi dell'articolo 6 della presente convenzione. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto alla limitazione della responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 della presente convenzione.

8. La presunzione di colpa o negligenza di una parte o l'attribuzione ad essa dell'onere della prova non impediscono l'esame delle prove a favore di tale parte.

#### Articolo 4

##### **Vettore di fatto**

1. Nel caso in cui il trasporto sia stato affidato in tutto o in parte a un vettore di fatto, il vettore rimane nondimeno responsabile per l'intero trasporto ai sensi della presente convenzione. Inoltre, il vettore di fatto esercita i diritti ed è soggetto agli obblighi previsti dalla presente convenzione per la parte del trasporto da esso effettuata.

2. In relazione al trasporto eseguito dal vettore di fatto, il vettore è responsabile degli atti e delle omissioni compiuti da quest'ultimo e dai suoi sottoposti e incaricati nell'esercizio delle loro funzioni.

3. Ogni accordo speciale in virtù del quale il vettore assuma obblighi non contemplati dalla presente convenzione o rinunci a diritti ivi previsti ha effetto nei confronti del vettore di fatto solo previo consenso espresso per iscritto.

4. Se e nella misura in cui la responsabilità sia imputabile sia al vettore che al vettore di fatto, la loro responsabilità è solidale.

5. Il presente articolo lascia impregiudicato il diritto di regresso fra il vettore e il vettore di fatto.

#### Articolo 4 bis

##### **Assicurazione obbligatoria**

1. In caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave registrata in uno Stato contraente e abilitata a trasportare più di dodici passeggeri, e qualora si applichi la presente convenzione, il vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, quale la garanzia di una banca o di analogo istituto finanziario, a copertura della responsabilità prevista dalla presente convenzione per morte o lesioni personali dei passeggeri. Il limite dell'assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento.

2. Una volta che l'autorità competente di uno Stato contraente abbia accertato il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 1, ad ogni nave è rilasciato un certificato attestante l'esistenza di un'assicurazione o di una garanzia finanziaria in corso di validità conformemente al disposto della presente convenzione. Qualora si tratti di una nave registrata in uno Stato contraente, il certificato è rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato di registrazione della nave; qualora si tratti di una nave non registrata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente di qualsiasi Stato contraente. Il certificato deve essere conforme al modello allegato alla presente convenzione e contenere le seguenti informazioni:

a) nome della nave, lettere o numero di identificazione e porto di registrazione;

- b) nome e sede principale del vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto;
  - c) numero IMO di identificazione della nave;
  - d) tipo e durata della garanzia;
  - e) nome e luogo della sede principale dell'assicuratore o del garante, ed eventualmente sede presso la quale è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia;
  - f) periodo di validità del certificato, che non deve superare quello dell'assicurazione o della garanzia.
3. a) Ciascuno Stato contraente può autorizzare un'istituzione o un organismo da esso riconosciuto a rilasciare il certificato. L'istituzione o l'organismo informa lo Stato in questione del rilascio di ciascun certificato. In ogni caso lo Stato contraente garantisce la completezza e l'esattezza del certificato rilasciato e si impegna ad assicurare l'adozione delle misure necessarie a soddisfare tale obbligo.
- b) Ciascuno Stato contraente notifica al Segretario generale:
- i) le responsabilità e le condizioni specifiche dell'autorizzazione concessa all'istituzione o all'organismo da esso riconosciuto;
  - ii) la revoca dell'autorizzazione;
  - iii) la data a partire dalla quale decorrono gli effetti dell'autorizzazione o della revoca.
- L'autorizzazione non ha effetto se non sono trascorsi tre mesi dalla data della trasmissione della notifica al Segretario generale.
- c) L'istituzione o l'organismo autorizzato a rilasciare i certificati a norma del presente paragrafo ha quantomeno la facoltà di revocare i certificati qualora non siano state rispettate le condizioni alle quali sono stati rilasciati. In ogni caso l'istituzione o l'organismo informa della revoca lo Stato per conto del quale è stato rilasciato il certificato.
4. Il certificato è redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il testo deve essere accompagnato da una traduzione in una di queste lingue; previa decisione dello Stato, la lingua ufficiale nazionale può essere omissa.
5. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è registrata in uno Stato contraente, presso l'autorità che ha rilasciato o autenticato il certificato.
6. Non sono conformi alle disposizioni del presente articolo le assicurazioni o altre garanzie finanziarie i cui effetti, per un motivo diverso dalla scadenza del termine di validità indicato nel certificato, possono cessare prima del termine di tre mesi dal giorno in cui ne è stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 5, a meno che il certificato non sia stato restituito a detta autorità o non sia stato rilasciato un nuovo certificato entro tale termine. Le disposizioni che precedono sono altresì applicabili ad ogni modifica in seguito alla quale l'assicurazione o la garanzia finanziaria cessa di soddisfare le disposizioni del presente articolo.
7. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, lo Stato di registrazione della nave stabilisce le condizioni di rilascio e di validità del certificato.
8. Nessuna disposizione della presente convenzione può essere interpretata in modo da impedire ad uno Stato contraente di dare credito alle informazioni ottenute da altri Stati, dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali riguardo alla situazione finanziaria degli assicuratori o dei garanti ai fini della presente convenzione. In questi casi lo Stato contraente che dà credito alle informazioni non è sollevato dalla sua responsabilità in quanto Stato che ha rilasciato il certificato.

9. Ai fini della presente convenzione, ciascuno Stato contraente accetta i certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di un altro Stato contraente e li considera equivalenti ai certificati da esso rilasciati o autenticati, anche qualora riguardino una nave non registrata in uno Stato contraente. Uno Stato contraente può in qualsiasi momento chiedere una consultazione con lo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla presente convenzione.

10. Le richieste di risarcimento dei danni coperti da assicurazione o altra garanzia finanziaria in virtù del presente articolo possono essere proposte direttamente nei confronti dell'assicuratore o del garante. In questo caso, il limite di responsabilità dell'assicuratore o del garante è l'importo di cui al paragrafo 1, anche qualora il vettore o il vettore di fatto non abbiano diritto alla limitazione della responsabilità. Il convenuto può sollevare le eccezioni (diverse dal fallimento o dalla messa in liquidazione) che sarebbero invocabili dal vettore di cui al paragrafo 1, ai sensi della presente convenzione. Il convenuto può inoltre eccepire che il danno è imputabile al comportamento doloso dell'assicurato, ma non può avvalersi di alcun'altra eccezione che sarebbe invocabile nel caso di un'azione dell'assicurato nei suoi confronti. In ogni caso il convenuto ha il diritto di chiamare in giudizio il vettore e il vettore di fatto.

11. Le somme previste a titolo di assicurazione o altra garanzia finanziaria sottoscritta a norma del paragrafo 1 sono destinate esclusivamente a soddisfare le richieste di risarcimento promosse in virtù della presente convenzione; il pagamento di tali somme libera da qualsiasi responsabilità derivante dalla presente convenzione a concorrenza dell'importo corrisposto.

12. Ciascuno Stato contraente autorizza ad operare le navi battenti la propria bandiera e soggette alle disposizioni del presente articolo solo qualora siano munite di un certificato rilasciato a norma del paragrafo 2 o 15.

13. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, nella misura in cui sia applicabile la presente convenzione ogni Stato contraente provvede affinché, secondo la propria legislazione nazionale, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti autorizzate a trasportare più di dodici passeggeri, a prescindere dal luogo di registrazione, siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria conforme ai requisiti del paragrafo 1.

14. In deroga al paragrafo 5, ciascuno Stato contraente può notificare al Segretario generale che, ai fini del paragrafo 13, le navi in entrata o in uscita dai suoi porti non sono tenute ad avere a bordo o ad esibire il certificato di cui al paragrafo 2, a condizione che lo Stato contraente che rilascia il certificato abbia comunicato al Segretario generale di disporre di una documentazione in formato elettronico, accessibile a tutti gli Stati contraenti, che attesta l'esistenza del certificato e consente agli Stati contraenti di adempiere ai propri obblighi in virtù del paragrafo 13.

15. Qualora le navi di proprietà di uno Stato contraente non siano coperte da un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, le pertinenti disposizioni del presente articolo non sono applicabili; tali navi devono tuttavia disporre di un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di registrazione in cui si attesti che esse sono di proprietà di tale Stato e che la responsabilità è coperta a concorrenza dei limiti di cui al paragrafo 1. Il certificato deve essere conforme per quanto possibile al modello prescritto dal paragrafo 2.

#### Articolo 5

##### Oggetti di valore

Il vettore non è responsabile in caso di perdita o danni riguardanti denaro contante, titoli negoziabili, oro, argento, gioielli, preziosi, opere d'arte o altri oggetti di valore, salvo che tali oggetti siano stati depositati presso il vettore e che questi abbia convenuto di custodirli in luogo sicuro; in tal caso il vettore è responsabile fino a concorrenza del limite fissato nell'articolo 8, paragrafo 3, a meno che non sia stato convenuto un limite più elevato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1.

#### Articolo 6

##### Concorso di colpa

Il tribunale adito può, secondo le disposizioni di legge nazionale, esonerare in tutto o in parte dalle sue responsabilità il vettore che dimostri che la morte o le lesioni personali subite dal passeggero o la perdita o i danni ai suoi bagagli sono imputabili, direttamente o indirettamente, a colpa o a negligenza del passeggero stesso.

*Articolo 7***Limiti di responsabilità in caso di morte o lesioni personali**

1. La responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero ai sensi dell'articolo 3 è limitata in ogni caso a 400 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. Se, in base alla legge del tribunale adito, il risarcimento è corrisposto sotto forma di rendita periodica, il valore capitale della rendita non può superare tale limite.
2. Ciascuno Stato contraente può stabilire mediante specifiche norme di diritto nazionale il limite di responsabilità di cui al paragrafo 1, a condizione che l'eventuale limite nazionale di responsabilità non sia inferiore a quello stabilito al paragrafo 1. Gli Stati contraenti che si avvalgono della facoltà prevista nel presente paragrafo informano il Segretario generale dei limiti di responsabilità fissati o dell'assenza di limiti.

*Articolo 8***Limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli**

1. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni al bagaglio a mano è limitata in ogni caso a 2 250 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
2. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai veicoli, compresi tutti i bagagli trasportati sopra o all'interno del veicolo, è limitata in ogni caso a 12 700 unità di conto per veicolo per ciascun trasporto.
3. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni a bagagli diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2 è in ogni caso limitata a 3 375 unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
4. Il vettore e il passeggero possono convenire che la responsabilità del vettore sia soggetta ad una franchigia non superiore a 330 unità di conto in caso di danni a un veicolo e a 149 unità di conto per passeggero in caso di perdita o danni ad altri bagagli; tale somma è dedotta dall'importo della perdita o del danno.

*Articolo 9***Unità di conto e conversione**

1. L'unità di conto di cui alla presente convenzione è il diritto speciale di prelievo, quale definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 *bis*, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 sono convertiti nella moneta nazionale dello Stato del tribunale adito sulla base del valore di tale moneta in diritti speciali di prelievo alla data della sentenza o alla data stabilita di comune accordo dalle parti. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di calcolo applicato dal Fondo stesso a tale data per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo indicato dallo stesso Stato contraente.
2. Tuttavia, al momento della ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione, o in qualsiasi momento successivo, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e il cui ordinamento non consenta l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 possono dichiarare che l'unità di conto di cui al paragrafo 1 è pari a 15 franchi oro. Il franco oro di cui al presente paragrafo corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro fino al titolo di novecento millesimi. La conversione del franco oro nella moneta nazionale è effettuata secondo la legislazione dello Stato interessato.
3. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 2 sono effettuati in maniera tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato contraente, nella misura del possibile, lo stesso valore reale, per gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 *bis*, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8, che risulterebbe dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati contraenti comunicano al Segretario generale il metodo di calcolo adottato in applicazione del paragrafo 1 o, a seconda dei casi, il risultato della conversione di cui al paragrafo 2 al momento del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione e ogniqualvolta si proceda alla loro modifica.

*Articolo 10***Disposizioni supplementari relative ai limiti di responsabilità**

1. Il vettore e il passeggero possono convenire espressamente e per iscritto limiti di responsabilità più elevati di quelli previsti negli articoli 7 e 8.
2. Gli interessi e le spese giudiziarie non sono inclusi nei limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8.

*Articolo 11***Esonero e limiti di responsabilità dei sottoposti del vettore**

Il sottoposto o incaricato del vettore o del vettore di fatto nei cui confronti sia promossa un'azione di risarcimento per un danno contemplato dalla presente convenzione può, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle proprie funzioni, avvalersi delle stesse cause di esonero e degli stessi limiti di responsabilità invocabili dal vettore o dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione.

*Articolo 12***Cumulo di azioni risarcitorie**

1. Qualora intervengano i limiti di responsabilità previsti negli articoli 7 e 8, tali limiti si applicano al risarcimento complessivo esigibile nel quadro di tutte le azioni promosse in caso di morte o lesioni personali di un passeggero o in caso di perdita o danni ai suoi bagagli.
2. In relazione al trasporto effettuato da un vettore di fatto, il risarcimento complessivo esigibile nei confronti del vettore e del vettore di fatto, nonché dei rispettivi sottoposti e incaricati che abbiano agito nell'esercizio delle proprie funzioni, non supera l'importo più elevato tra quello dovuto dal vettore e quello dovuto dal vettore di fatto in virtù della presente convenzione; tuttavia nessuno dei soggetti indicati può essere chiamato a rispondere oltre il limite ad esso applicabile.
3. In tutti i casi in cui, in virtù dell'articolo 11 della presente convenzione, un sottoposto o incaricato del vettore o del vettore di fatto può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8, il risarcimento complessivo dovuto dal vettore — o, a seconda dei casi, dal vettore di fatto — e dal suddetto sottoposto o incaricato non può superare tali limiti.

*Articolo 13***Perdita del diritto di invocare i limiti di responsabilità**

1. Il vettore non può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 e all'articolo 10, paragrafo 1, qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.
2. Il sottoposto o l'incaricato del vettore o del vettore di fatto non può avvalersi dei suddetti limiti qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi da tale sottoposto o incaricato con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.

*Articolo 14***Fondamento dell'azione risarcitoria**

Qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore o del vettore di fatto in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni ai bagagli può essere promossa solo in conformità della presente convenzione.

*Articolo 15***Denuncia di perdita o danni ai bagagli**

1. Il passeggero è tenuto a presentare una denuncia scritta al vettore o al suo incaricato:
  - a) in caso di danni visibili ai bagagli:
    - i) qualora si tratti del bagaglio a mano, prima di sbarcare o al momento dello sbarco;
    - ii) per tutti gli altri bagagli, prima o al momento della loro riconsegna;

b) in caso di danni non visibili o perdita dei bagagli, nel termine di quindici giorni dalla data dello sbarco o della riconsegna o dalla data in cui sarebbe dovuta avvenire la riconsegna.

2. Qualora il passeggero non si attenga alle disposizioni del presente articolo, si presume, salvo prova contraria, che egli abbia ricevuto i suoi bagagli in buono stato.

3. La denuncia scritta non è necessaria qualora i bagagli siano stati esaminati e ispezionati congiuntamente al momento della ricezione per accertarne le condizioni.

#### Articolo 16

##### **Prescrizione dell'azione risarcitoria**

1. L'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero o dalla perdita o dal danneggiamento dei bagagli si prescrive nel termine di due anni.

2. Il termine di prescrizione decorre:

a) in caso di lesioni personali, dalla data dello sbarco del passeggero;

b) in caso di morte intervenuta durante il trasporto, dalla data in cui il passeggero avrebbe dovuto essere sbarcato e, in caso di lesioni personali intervenute nel corso del trasporto e che hanno causato la morte del passeggero dopo il suo sbarco, dalla data della morte; tuttavia il termine non può essere superiore a tre anni dalla data dello sbarco;

c) in caso di perdita o danni ai bagagli, dalla data dello sbarco o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo.

3. Le cause di sospensione e di interruzione dei termini di prescrizione sono regolate dalla legge del tribunale adito, ma in nessun caso le azioni previste dalla presente convenzione potranno essere proposte qualora siano trascorsi:

a) cinque anni dalla data dello sbarco del passeggero o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo; o, se precedente

b) tre anni dalla data in cui chi promuove l'azione risarcitoria ha avuto o avrebbe dovuto ragionevolmente avere conoscenza della lesione, della perdita o del danno causato dall'incidente, qualora tale data sia anteriore.

4. In deroga ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, il termine di prescrizione può essere prorogato mediante dichiarazione del vettore o accordo tra le parti concluso successivamente all'evento dannoso su cui si fonda l'azione. La dichiarazione o l'accordo sono redatti per iscritto.

#### Articolo 17

##### **Foro competente (\*)**

#### Articolo 17 bis

##### **Riconoscimento ed esecuzione (\*)**

#### Articolo 18

##### **Nullità delle clausole contrattuali**

È nulla ogni clausola contrattuale conclusa prima dell'evento che ha causato la morte o le lesioni personali del passeggero, o la perdita o i danni ai bagagli, intesa ad escludere la responsabilità nei confronti del passeggero di qualsiasi soggetto responsabile ai sensi della presente convenzione o a fissare un limite inferiore a quello previsto nella presente convenzione, salvo quanto previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, nonché qualsiasi clausola diretta ad invertire l'onere della prova incombente al vettore o al vettore di fatto o avente l'effetto di limitare le possibilità di scelta di cui all'articolo 17, paragrafo 1 o 2; tuttavia la nullità di tale clausola non determina la nullità dell'intero contratto di trasporto, che rimane soggetto alle disposizioni della presente convenzione.

(\*) Non riprodotto.

*Articolo 20***Danni nucleari**

I danni causati da incidenti nucleari non comportano alcuna responsabilità ai sensi della presente convenzione:

- a) qualora siano imputabili all'esercente di un impianto nucleare ai sensi della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, come modificata dal protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, o della convenzione di Vienna del 21 maggio 1963 sulla responsabilità civile in materia di danno nucleare, o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore; o
- b) qualora siano imputabili all'esercente di un impianto nucleare in virtù di una legge nazionale sulla responsabilità per danni nucleari, a condizione che tale legge sia sotto ogni profilo altrettanto favorevole nei confronti delle potenziali vittime dei danni della convenzione di Parigi o della convenzione di Vienna o dei relativi emendamenti o protocolli in vigore.

*Articolo 21***Trasporti commerciali effettuati da enti pubblici**

La presente convenzione si applica ai trasporti commerciali effettuati dagli Stati o dagli enti pubblici in virtù di un contratto di trasporto quale definito nell'articolo 1.

[Articoli 22 e 23 del protocollo del 2002 della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio]

*Articolo 22***Revisione e modifica (\*)***Articolo 23***Modifica dei limiti**

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 22, la procedura speciale descritta nel presente articolo si applica esclusivamente per la modifica dei limiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo.
2. Su richiesta di almeno la metà e in ogni caso di almeno sei Stati contraenti, le proposte di modifica dei limiti, ivi comprese le franchigie, di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, sono trasmesse dal Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutti gli Stati contraenti.
3. Le proposte di modifica presentate e trasmesse a norma del paragrafo 2 sono sottoposte all'esame del comitato giuridico dell'Organizzazione (di seguito «il comitato giuridico») almeno sei mesi dopo la loro trasmissione.
4. Tutti gli Stati contraenti della convenzione, come riveduta dal presente protocollo, siano essi membri dell'Organizzazione o meno, hanno il diritto partecipare ai lavori del comitato giuridico per l'esame e l'adozione delle modifiche.
5. Le modifiche sono adottate a maggioranza dei due terzi degli Stati contraenti della convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, presenti e votanti in seno al comitato giuridico, ampliato conformemente al paragrafo 4, a condizione che al momento della votazione sia presente almeno metà degli Stati contraenti della convenzione come riveduta dal presente protocollo.
6. In sede di esame delle proposte di modifica dei limiti, il comitato giuridico tiene conto degli eventi già verificatisi, in particolare dell'ammontare dei danni da essi derivati, delle variazioni del valore monetario e delle ripercussioni della modifica proposta sul costo dell'assicurazione.

(\*) Non riprodotto.

7. a) Le modifiche dei limiti di cui al presente articolo non possono essere prese in esame prima che siano trascorsi cinque anni dalla data in cui il presente protocollo è stato aperto alla firma né prima che siano trascorsi cinque anni dalla data dell'entrata in vigore di una precedente modifica ai sensi del presente articolo.
- b) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al limite fissato dalla convenzione, nel testo riveduto dal presente protocollo, maggiorato di un interesse composto annuo del 6 % a partire dalla data in cui il presente protocollo è stato aperto alla firma.
- c) I limiti non possono essere aumentati al punto da superare un importo corrispondente al triplo del limite fissato dalla convenzione nel testo riveduto dal presente protocollo.
8. L'Organizzazione notifica a tutti gli Stati contraenti ogni modifica adottata ai sensi del paragrafo 5. La modifica si considera accettata trascorsi diciotto mesi dalla data della sua notifica, salvo qualora entro questo termine almeno un quarto degli Stati che erano Stati contraenti al momento della sua adozione abbia comunicato al Segretario generale che non intende accettarla, nel qual caso la modifica è respinta e priva di efficacia.
9. Una modifica considerata accettata a norma del paragrafo 8 entra in vigore diciotto mesi dopo l'accettazione.
10. Tutti gli Stati contraenti sono vincolati dalla modifica a meno che non denuncino il presente protocollo a norma dell'articolo 21, paragrafi 1 e 2, almeno sei mesi prima che essa entri in vigore. La denuncia ha effetto a partire dall'entrata in vigore della modifica.
11. Qualora sia stata adottata una modifica ma non sia ancora scaduto il termine di diciotto mesi per la sua accettazione, gli Stati che diventino parti contraenti durante tale periodo sono vincolati dalla modifica qualora essa entri in vigore. Gli Stati che diventino parti contraenti dopo tale periodo sono vincolati dalle modifiche già accettate a norma del paragrafo 8. Nei casi di cui al presente paragrafo, uno Stato è vincolato da una modifica al momento della sua entrata in vigore o, se posteriore, al momento dell'entrata in vigore nei suoi confronti del presente protocollo.
-

## ALLEGATO ALLA CONVENZIONE DI ATENE

**CERTIFICATO DI ASSICURAZIONE O DI ALTRA GARANZIA FINANZIARIA RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ PER MORTE O LESIONI PERSONALI DEI PASSEGGERI**

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio

Nome della nave	Lettere o numero di identificazione	Numero IMO di identificazione della nave	Porto di registrazione	Nome e indirizzo completo della sede principale del vettore che esegue realmente il trasporto

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta da una polizza assicurativa o da altra garanzia finanziaria conforme alle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

Tipo di garanzia .....

Durata della garanzia .....

Nome e indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)

Nome .....

Indirizzo .....

Il presente certificato è valido fino al .....

Rilasciato o autenticato dal governo di .....

(denominazione completa dello Stato)

OPPURE

Formula da utilizzare qualora lo Stato contraente si avvalga dell'articolo 4 bis, paragrafo 3:

Il presente certificato è rilasciato da .....

debitamente autorizzato a tal fine dal governo di ..... (denominazione completa dello Stato)

Fatto a ..... il .....  
(luogo) (data)

.....  
(firma e qualifica del funzionario che rilascia o autentica il certificato)

Note esplicative:

1. La denominazione dello Stato può eventualmente contenere un riferimento all'autorità pubblica competente del paese nel quale il certificato è rilasciato.
2. Se l'importo totale della garanzia proviene da più fonti, occorre indicare l'importo di ciascuna di esse.
3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, è necessario specificarle.
4. Alla voce «durata della garanzia» occorre precisare la data in cui la garanzia prende effetto.
5. Alla voce «Indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)» occorre indicare la sede principale dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti). Se necessario, indicare la sede presso cui è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia.

## ALLEGATO II

**Estratto dalla riserva e dagli orientamenti IMO per l'attuazione della convenzione di Atene adottati dal comitato giuridico dell'organizzazione marittima internazionale il 19 ottobre 2006****RISERVA E ORIENTAMENTI DELL'IMO PER L'ATTUAZIONE DELLA CONVENZIONE DI ATENE****Riserva**

1. La Convenzione di Atene dovrebbe essere ratificata con la seguente riserva o con una dichiarazione volta allo stesso obiettivo:

«[1.1.] Riserva in relazione alla ratifica da parte del governo .... della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio ("la convenzione")

*Limitazione di responsabilità dei vettori, ecc.*

- [1.2.] Il governo .... si riserva il diritto e si impegna a limitare l'eventuale responsabilità ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 o 2, della convenzione, in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, all'importo inferiore tra i seguenti:

— 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento,

o

— 340 milioni di unità di conto globalmente per nave per ogni singolo evento.

- [1.3.] Inoltre, il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad applicare, mutatis mutandis, a tali responsabilità i punti 2.1.1 e 2.2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene.

- [1.4.] La responsabilità del vettore di fatto ai sensi dell'articolo 4 della convenzione, la responsabilità dei sottoposti e degli incaricati del vettore o del vettore di fatto ai sensi dell'articolo 11 della convenzione e il limite applicabile al risarcimento complessivo esigibile ai sensi dell'articolo 12 della convenzione sono limitati nello stesso modo.

- [1.5.] La riserva e l'impegno di cui al punto 1.2 si applicheranno indipendentemente dal fondamento della responsabilità di cui all'articolo 3, paragrafo 1 o 2, e nonostante eventuali disposizioni contrarie nell'articolo 4 o 7 della convenzione; tale riserva e tale impegno, tuttavia, lasciano impregiudicati gli articoli 10 e 13.

*Assicurazione obbligatoria e limitazione della responsabilità degli assicuratori*

- [1.6.] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a limitare l'obbligo di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1, di sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, all'importo inferiore tra i seguenti:

— 250 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento,

o

— 340 milioni di unità di conto globalmente per nave per ogni singolo evento.

- [1.7.] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a limitare l'obbligo dell'assicuratore o del garante di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 10, in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, a un limite massimo dell'importo dell'assicurazione o altra garanzia finanziaria che il vettore è tenuto a sottoscrivere ai sensi del punto 1.6 della presente riserva.

- [1.8.] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad applicare gli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, comprese le clausole di cui ai punti 2.1 e 2.2 dei medesimi orientamenti, in ogni assicurazione obbligatoria a norma della convenzione.

- [1.9.] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad esentare l'assicuratore o il garante di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1, da qualsiasi responsabilità per la quale non ha assunto impegni.

#### *Certificazione*

- [1.10.] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna a rilasciare certificati di assicurazione ai sensi dell'articolo 4 bis, paragrafo 2, della convenzione in modo da:

- rispecchiare le limitazioni di responsabilità e gli obblighi di copertura assicurativa di cui ai punti 1.2, 1.6, 1.7 e 1.9,
- introdurre altre limitazioni e altri obblighi ed esenzioni qualora consideri che le condizioni del mercato assicurativo al momento del rilascio del certificato lo richiedano.

- [1.11.] Il governo ... si riserva il diritto e si impegna ad accettare certificati di assicurazione rilasciati da altri Stati parti contraenti in base a una riserva analoga.

- [1.12.] Tutte queste limitazioni, questi obblighi ed esenzioni sono rispecchiati chiaramente nel certificato rilasciato o autenticato ai sensi dell'articolo 4 bis, paragrafo 2, della convenzione.

#### *Relazione tra la presente riserva e gli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene*

- [1.13.] I diritti di cui alla presente riserva saranno esercitati tenendo debitamente conto degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, o di eventuali modifiche di tali orientamenti, allo scopo di garantire l'uniformità. Qualora il Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale approvi una proposta di modifica degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, compreso in materia di limiti, le modifiche si applicheranno a decorrere dalla data stabilita dal Comitato. Ciò non pregiudica le norme di diritto internazionale relative al diritto di uno Stato di ritirare o modificare la sua riserva.»

### **Orientamenti**

2. Considerata la situazione attuale del mercato assicurativo gli Stati contraenti dovrebbero rilasciare certificati di assicurazione in base all'impegno da parte di un assicuratore per la copertura dei rischi di guerra e di un altro assicuratore per la copertura dei rischi non connessi alla guerra. Ciascun assicuratore dovrebbe essere responsabile unicamente per la sua parte. Si dovrebbero applicare le seguenti norme (le clausole cui si fa riferimento figurano nell'appendice A):

- 2.1 Sia l'assicurazione contro i rischi di guerra sia quella contro i rischi non connessi alla guerra possono essere soggette alle seguenti clausole:

2.1.1 *Clausola istituzionale di esclusione di contaminazione radioattiva, armi chimiche, biologiche, biochimiche ed elettromagnetiche* (clausola n. 370);

2.1.2 *Clausola istituzionale di esclusione di attacchi cibernetici* (clausola n. 380);

2.1.3 Le eccezioni e le limitazioni per un fornitore di garanzie finanziarie obbligatorie a titolo della convenzione modificata dai presenti orientamenti, in particolare il limite di 250 000 unità di calcolo per passeggero per ogni singolo evento;

2.1.4 La disposizione secondo cui l'assicurazione copre unicamente le responsabilità derivanti dalla convenzione modificata dai presenti orientamenti; e

2.1.5 La disposizione secondo cui qualsiasi importo versato a titolo della convenzione è utilizzato per ridurre l'importo che il vettore e/o il suo assicuratore devono ancora versare ai sensi dell'articolo 4 bis della convenzione, anche se tale importo non è stato versato dall'assicuratore che copre i rischi guerra o dall'assicuratore che copre i rischi non connessi alla guerra, né è stato ad essi reclamato.

2.2 L'assicurazione contro i rischi guerra copre l'eventuale responsabilità relativa a danni subiti in seguito a morte o lesioni personali di passeggeri in seguito a:

- guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione o sommossa civile originata dai casi predetti, o qualsiasi atto ostile compiuto da potenza belligerante o contro di essa;
- cattura, confisca, arresto, sequestro o detenzione, e relative conseguenze, o eventuali tentativi a tale scopo;
- mine, siluri, bombe o altri ordigni bellici abbandonati;
- atti compiuti da terroristi o da persone che agiscono con intenti ostili o per motivi politici, nonché iniziative intraprese per prevenire o combattere tali rischi;
- confisca ed espropriazione;

e può essere soggetta alle seguenti esenzioni, limitazioni e requisiti:

2.2.1 *Clausola di cessazione automatica e di esclusione del rischio guerra*

2.2.2 Qualora il cumulo delle richieste di risarcimento dei singoli passeggeri sia superiore all'importo di 340 milioni di unità di conto per nave per ogni singolo evento, il vettore può invocare la limitazione della sua responsabilità a un importo di 340 milioni di unità di conto, sempre a condizione che:

- l'importo in questione sia ripartito tra gli attori proporzionalmente alle loro richieste di risarcimento,
- tale importo sia ripartito in una o più parti tra gli attori conosciuti al momento della ripartizione stessa,  
e
- la ripartizione dell'importo sia effettuata dall'assicuratore, o dal giudice o altra autorità competente adita dall'assicuratore nello Stato contraente in cui sono stati avviati i procedimenti relativi alle richieste di risarcimento presuntamente coperte dall'assicurazione.

2.2.3 Clausola del preavviso di 30 giorni nei casi non contemplati dal punto 2.2.1.

2.3 L'assicurazione non connessa al rischio guerra dovrebbe coprire tutti i rischi soggetti ad assicurazione obbligatoria diversi da quelli di cui al punto 2.2, a prescindere dal fatto che essi siano o non siano soggetti ad esenzioni, limitazioni o requisiti ai sensi dei punti 2.1 e 2.2.

3. Modelli di attestati di assicurazione («Blue Card») e di un certificato di assicurazione che riflettono questi orientamenti figurano nell'appendice B.

---

## APPENDICE A

**Clausole di cui agli orientamenti 2.1.1, 2.1.2 e 2.2.1****Clausola Istituzionale di Esclusione di Contaminazione Radioattiva, Armi Chimiche, Biologiche, Biochimiche ed Elettromagnetiche** (clausola n. 370, 10/11/2003)

Tale clausola è preminente e prevale su qualsiasi altro elemento della presente polizza che sia in contrasto con essa.

1. La presente polizza non copre in alcun caso le perdite, i danni, la responsabilità civile o le spese direttamente o indirettamente causati, indotti o derivanti da:
  - 1.1 radiazioni ionizzanti o contaminazione per radioattività provenienti da combustibili nucleari o da scorie nucleari o dall'utilizzazione di combustibili nucleari;
  - 1.2 elementi radioattivi, tossici, esplosivi o comunque pericolosi o contaminanti di impianti o impianti nucleari, reattori nucleari o altri elementi o componenti nucleari degli stessi;
  - 1.3 armi o apparecchiature che utilizzano la fissione e/o fusione atomica o nucleare o simile reazione ovvero forza o materia radioattiva;
  - 1.4 proprietà radioattive, tossiche, esplosive, o comunque pericolose o contaminanti di qualsiasi materiale radioattivo. L'esclusione in questa sottoclausola non riguarda gli isotopi radioattivi diversi dal combustibile nucleare quando tali isotopi sono preparati, trasportati, immagazzinati o utilizzati per scopi commerciali, agricoli, medici, scientifici o altre finalità pacifiche analoghe;
  - 1.5 armi chimiche, biologiche, biochimiche o elettromagnetiche.

**Clausola Istituzionale di Esclusione di Attacchi Cibernetici** (clausola n. 380, 10/11/2003)

1. Fatta salva unicamente la clausola 10.2 in appresso, la presente polizza non copre in alcun caso le perdite, i danni, la responsabilità civile o le spese direttamente o indirettamente causati, indotti o derivanti dall'uso o funzionamento, al fine di causare danni a computer, sistemi informatici, programmi informatici, codici maligni, virus o processi informatici o qualsiasi altro sistema elettronico.
2. Se questa clausola è contemplata in polizze che coprono i rischi di guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione o sommossa civile originata dai casi predetti, o qualsiasi atto ostile compiuto da potenza belligerante o contro di essa o terrorismo o qualsiasi persona che agisce per motivi politici, la clausola 10.1 non è applicata per escludere perdite (che sarebbero altrimenti coperte) derivanti dall'utilizzo di computer, sistemi informatici o programmi informatici o qualsiasi altro dispositivo elettronico impiegato nel lancio e/o nel sistema di orientamento e/o nel meccanismo di fuoco di armi o missili.

**Clausola di Cessazione Automatica e di Esclusione del Rischio Guerra**

## 1.1 Cessazione automatica della garanzia

Che il preavviso di annullazione sia stato notificato o no, la garanzia qui di seguito riportata CESSA AUTOMATICAMENTE:

- 1.1.1 allo scoppio di una guerra (che vi sia stata o no una dichiarazione di guerra) tra uno dei seguenti paesi: Regno Unito, Stati Uniti d'America, Francia, Federazione russa, Repubblica popolare cinese;
- 1.1.2 nei confronti di una nave coperta dalla garanzia qui di seguito riportata, in caso di requisizione della nave sia per titolo che per uso.

## 1.2 Guerra tra le cinque potenze

La presente assicurazione esclude

- 1.2.1 perdite, danni, passività o spese derivanti: dallo scoppio di una guerra (che vi sia stata o no una dichiarazione di guerra) tra uno dei seguenti paesi: Regno Unito, Stati Uniti d'America, Francia, Federazione russa, Repubblica popolare cinese;
- 1.2.2 dalla requisizione per titolo o per uso.

## APPENDICE B

## I. Esempi di attestati di assicurazione («Blue Card») di cui all'orientamento 3

*Blue Card rilasciata dall'assicuratore che copre i rischi guerra*

**Certificato fornito come prova di assicurazione conformemente all'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.**

Nome della nave:

Numero IMO di identificazione della nave:

Porto di registrazione:

Nome ed indirizzo dell'armatore:

Si certifica che la nave di cui sopra, è coperta, fintanto che l'armatore summenzionato è proprietario della stessa, da una polizza assicurativa conforme alle disposizioni di cui all'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, fatte salve tutte le eccezioni e limitazioni previste dall'assicurazione obbligatoria rischi guerra ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006, incluse segnatamente le seguenti clausole: [Si può inserire, nella misura ritenuta opportuna, il testo della convenzione, degli orientamenti e delle appendici]

Periodo di assicurazione a decorrere dal 20 febbraio 2007

fino al 20 febbraio 2008

Resta inteso che l'assicuratore può annullare il presente certificato con preavviso scritto di 30 giorni indirizzato all'autorità summenzionata, nel qual caso la responsabilità dell'assicuratore che firma qui di seguito cessa a decorrere dalla data di scadenza del preavviso summenzionato, ma solo per quanto riguarda i sinistri occorsi dopo tale data.

Data:

Certificato rilasciato da:

War Risks, Inc

[Indirizzo]

.....

Firma dell'assicuratore

In qualità di agente esclusivo per War risks guerra Inc.

*Blue Card rilasciata dall'assicuratore che non copre i rischi guerra*

**Certificato fornito come prova di assicurazione conformemente all'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio**

Nome della nave:

Numero IMO di identificazione della nave:

Porto di registrazione:

Nome ed indirizzo dell'armatore:

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta fintanto che l'armatore summenzionato è proprietario della stessa, da una polizza assicurativa conforme alle disposizioni di cui all'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, fatte salve tutte le eccezioni e limitazioni previste per gli assicuratori che non coprono i rischi guerra ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006, incluse segnatamente le seguenti clausole: [Si può inserire, nella misura ritenuta opportuna, il testo della convenzione, degli orientamenti e delle appendici]

Periodo di assicurazione a decorrere dal 20 febbraio 2007

al 20 febbraio 2008

Resta inteso che l'assicuratore può annullare il presente certificato con preavviso scritto di tre mesi indirizzato all'autorità summenzionata, nel qual caso la responsabilità dell'assicuratore che firma qui di seguito cessa a decorrere dalla data di scadenza del preavviso summenzionato, ma solo per quanto riguarda i sinistri occorsi dopo tale data.

Data:

Certificato rilasciato da:

PANDI P&I

[Indirizzo]

.....

In qualità di agente esclusivo per PANDI  
P&I

Firma dell'assicuratore

## II. Modello di certificato di assicurazione di cui all'orientamento 3

### CERTIFICATO DI ASSICURAZIONE O DI ALTRA GARANZIA FINANZIARIA RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ PER MORTE O LESIONI PERSONALI DEI PASSEGGERI

Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio

Nome della nave	Lettere o numero di identificazione	Numero IMO di identificazione della nave	Porto di registrazione	Nome e indirizzo completo della sede principale del vettore che esegue realmente il trasporto

Si certifica che la nave di cui sopra è coperta da una polizza assicurativa o da altra garanzia finanziaria conforme alle disposizioni dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene del 2002 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

Tipo di garanzia .....

Durata della garanzia .....

Nome e indirizzo dell'assicuratore(degli assicuratori) e/o del garante(dei garanti)

La copertura assicurativa oggetto del presente certificato è suddivisa in una parte relativa all'assicurazione contro i rischi guerra ed una parte relativa all'assicurazione che non copre i rischi guerra, conformemente agli orientamenti di attuazione adottati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale nell'ottobre 2006. Ogni parte della copertura assicurativa è soggetta a tutte le eccezioni e limitazioni consentite ai sensi della convenzione e degli orientamenti di attuazione. Gli assicuratori non sono solidalmente responsabili. Gli assicuratori sono:

Per i rischi guerra: War Risks, Inc [indirizzo]

Per i rischi non connessi alla guerra: Pandi P&I, [indirizzo]

Il presente certificato è valido fino al .....

Rilasciato o autenticato dal governo di

(denominazione completa dello Stato) .....

OPPURE

Formula da utilizzare qualora lo Stato contraente si avvalga dell'articolo 4 bis, paragrafo 3:

Il presente certificato è rilasciato da ..... (nome dell'istituzione o dell'organismo) .....  
debitamente autorizzato a tal fine dal governo di (denominazione completa dello Stato)

Fatto a ..... il .....  
(luogo) (data)

.....  
(firma e qualifica del funzionario che rilascia o  
autentica il certificato)

Note esplicative:

1. La denominazione dello Stato può eventualmente contenere un riferimento all'autorità pubblica competente del paese nel quale il certificato è rilasciato.
  2. Se l'importo totale della garanzia proviene da più fonti, occorre indicare l'importo di ciascuna di esse.
  3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, è necessario specificarle.
  4. Alla voce «durata della garanzia» occorre precisare la data in cui la garanzia prende effetto.
  5. Alla voce «Indirizzo dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti)» occorre indicare la sede principale dell'assicuratore (degli assicuratori) e/o del garante (dei garanti). Se necessario, indicare la sede presso cui è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia.
-

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2009/15/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 aprile 2009

**relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime**

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle Regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, alla luce del testo comune approvato dal comitato di conciliazione il 3 febbraio 2009 <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime <sup>(4)</sup>, ha subito diverse e sostanziali modifiche. In occasione di nuove modifiche è opportuno, per un'esigenza di chiarezza, procedere alla rifusione.

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 633), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 184 E del 22.7.2008, pag. 11), posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

(2) In considerazione della natura delle disposizioni della direttiva 94/57/CE, appare opportuno procedere alla rifusione delle sue disposizioni in due diversi atti giuridici comunitari, vale a dire una direttiva ed un regolamento.

(3) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari, il Consiglio si è prefisso l'obiettivo di allontanare dalle acque comunitarie tutte le navi non conformi alle norme e ha dato la priorità a iniziative comunitarie intese a garantire l'attuazione efficace ed uniforme delle norme internazionali mediante la definizione di norme comuni per le società di classificazione.

(4) È possibile migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento in mare applicando rigorosamente le convenzioni, i codici e le risoluzioni internazionali, perseguendo nel contempo l'obiettivo della libera prestazione dei servizi.

(5) Il controllo della conformità delle navi alle norme internazionali uniformi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento in mare spetta agli Stati di bandiera e di approdo.

(6) Gli Stati membri sono responsabili del rilascio di certificati internazionali in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento a norma di convenzioni quali la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1° novembre 1974 (SOLAS 74), la convenzione internazionale sulla linea di carico del 5 aprile 1966 e la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento del mare causato da navi del 2 novembre 1973 (MARPOL), nonché dell'attuazione delle suddette convenzioni.

(7) Secondo dette convenzioni tutti gli Stati membri possono in varia misura autorizzare organismi riconosciuti per la certificazione della conformità e possono delegare il rilascio dei pertinenti certificati di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento.

- (8) A livello mondiale numerosi organismi riconosciuti dalle parti contraenti dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) non sono in grado di applicare adeguatamente le norme, né sono sufficientemente attendibili quando operano a nome dei governi nazionali, dato che non dispongono di adeguate ed affidabili strutture e competenze necessarie per svolgere i compiti loro affidati a livello professionale.
- (9) Conformemente alla convenzione SOLAS 74, capitolo II-1, Parte A-1, regola 3-1, gli Stati membri hanno la responsabilità di assicurare che la progettazione, la costruzione e la manutenzione delle navi battenti la loro bandiera rispettino i requisiti strutturali, meccanici ed elettrici degli organismi riconosciuti dalle amministrazioni. Tali organismi pertanto elaborano ed attuano norme per la progettazione, la costruzione, la manutenzione e l'ispezione delle navi e hanno la responsabilità di ispezionare le navi per conto degli Stati di bandiera e di certificare che tali navi rispettino le prescrizioni delle convenzioni internazionali per il rilascio dei certificati pertinenti. Affinché possano svolgere tale compito in modo soddisfacente, gli organismi devono essere assolutamente indipendenti e devono avere una competenza tecnica estremamente elevata e una rigorosa gestione della qualità.
- (10) Le organizzazioni dedite alle ispezioni delle navi e ai controlli rivestono un ruolo importante nella normativa comunitaria in materia di sicurezza marittima.
- (11) È opportuno che gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi siano in grado di offrire i loro servizi in tutta la Comunità e competere fra loro, dando al tempo stesso uguali livelli di sicurezza e di tutela dell'ambiente. È, pertanto, opportuno fissare ed applicare uniformemente in tutta la Comunità le norme professionali necessarie per le loro attività.
- (12) Il rilascio del certificato di sicurezza radiofonica per navi da carico può essere affidato a organismi privati che dispongono di sufficiente esperienza e di personale qualificato.
- (13) Uno Stato membro può limitare il numero degli organismi riconosciuti da esso autorizzati in base alle sue esigenze, motivate in modo oggettivo e trasparente, sotto il controllo esercitato dalla Commissione secondo una procedura di comitato.
- (14) La presente direttiva dovrebbe garantire la libera prestazione dei servizi nella Comunità. Di conseguenza la Comunità dovrebbe accordarsi con i paesi terzi nei quali hanno sede alcuni organismi riconosciuti al fine di garantire una parità di trattamento nei confronti degli organismi riconosciuti situati nella Comunità.
- (15) È necessaria una rigorosa partecipazione dei governi nazionali alle visite di controllo delle navi e al rilascio dei certificati pertinenti affinché le norme internazionali in materia di sicurezza siano applicate correttamente, anche qualora lo Stato membro affidi ad organismi riconosciuti esterni alla propria organizzazione il compito di adempiere gli obblighi di legge. È pertanto opportuno stabilire uno stretto rapporto funzionale tra governi e organismi riconosciuti da essi autorizzati, prevedendo che questi ultimi abbiano una rappresentanza locale nel territorio dello Stato membro per conto del quale svolgono i loro compiti.
- (16) Quando un organismo riconosciuto, i suoi ispettori o il suo personale tecnico provvedono al rilascio dei certificati obbligatori per conto dell'amministrazione, gli Stati membri dovrebbero considerare la possibilità di permettere loro, per quanto concerne tali attività delegate, di essere soggetti a garanzie giuridiche commisurate e ad una protezione giurisdizionale, incluso l'esercizio di adeguate azioni di difesa, eccezion fatta per l'immunità, prerogativa che può essere invocata dai soli Stati membri, quale inseparabile diritto di sovranità che come tale non può essere delegato.
- (17) La divergenza dei regimi di responsabilità finanziaria tra gli organismi riconosciuti che operano a nome degli Stati membri ostacolerebbe l'attuazione corretta della presente direttiva. Per contribuire a risolvere il problema è opportuno, a livello comunitario, ottenere un grado di armonizzazione, a livello comunitario della responsabilità derivante da un qualsiasi sinistro marittimo causato da un organismo riconosciuto, stabilita da un organo giurisdizionale, compresa la composizione di controversie attraverso procedure arbitrali.
- (18) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (19) In particolare la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare la presente direttiva al fine di integrarla con le successive modifiche delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni internazionali ad essa attinenti. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (20) È opportuno che gli Stati membri abbiano comunque la possibilità di sospendere o revocare l'autorizzazione accordata ad un organismo riconosciuto, informando tuttavia la Commissione e gli altri Stati membri delle decisioni prese e precisandone i motivi.

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

(21) Gli Stati membri dovrebbero valutare periodicamente le prestazioni degli organismi riconosciuti operanti per loro conto e comunicare alla Commissione e a tutti gli altri Stati membri informazioni particolareggiate in merito.

(22) Gli Stati membri, in qualità di Stati di approdo, devono migliorare le condizioni di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento nelle acque comunitarie mediante l'ispezione prioritaria di navi con certificati di organismi che non soddisfano i criteri comuni, garantendo che le navi battenti bandiera di un paese terzo non abbiano un trattamento più favorevole.

(23) Attualmente non esistono norme internazionali uniformi alle quali debbano conformarsi tutte le navi nella fase di costruzione e nell'intero periodo in cui sono in servizio per quanto riguarda lo scafo, i macchinari e gli impianti elettrici e di controllo. Dette norme possono essere fissate secondo i regolamenti degli organismi riconosciuti o le norme equivalenti che le amministrazioni nazionali devono decidere secondo la procedura di cui alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che stabilisce una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione <sup>(1)</sup>.

(24) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire stabilire le misure che devono essere adottate gli Stati membri nel loro rapporto con gli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi che operano nella Comunità, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, vista l'entità dell'intervento, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(25) L'obbligo di recepire la presente direttiva nel diritto nazionale dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono modifiche sostanziali della direttiva 94/57/CE. L'obbligo di recepire le disposizioni rimaste immutate nella sostanza deriva dalla direttiva in questione.

(26) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto nazionale delle direttive di cui all'allegato I, parte B.

(27) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(2)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e a rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.

(28) Le misure che devono adottare gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi figurano nel regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo (rifusione) <sup>(3)</sup>,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La presente direttiva stabilisce le misure che devono adottare gli Stati membri nel loro rapporto con gli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino pur perseguendo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. Ciò comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici e di controllo delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali.

#### Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «nave»: qualsiasi nave che rientri nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali;
- b) «nave battente bandiera di uno Stato membro»: una nave registrata in uno Stato membro e battente bandiera di uno Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo. Le navi che non corrispondono a questa definizione sono equiparate alle navi battenti bandiera di un paese terzo;
- c) «ispezioni e controlli»: ispezioni e controlli che sono obbligatori in forza delle convenzioni internazionali;
- d) «convenzioni internazionali»: la convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) ad eccezione del capo XI-2 del relativo allegato, la convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico e la convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri nelle loro versioni aggiornate;

<sup>(1)</sup> GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

<sup>(2)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Cfr. pagina 11 della presente Gazzetta ufficiale.

- e) «organismo»: un soggetto giuridico, le sue controllate e qualsiasi altro soggetto sotto il suo controllo che, congiuntamente o separatamente, svolgono compiti che rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva;
- f) «controllo»: ai fini del punto e): i diritti, i contratti o ogni altro mezzo, giuridico o di fatto che, separatamente o in combinazione tra di loro, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su un soggetto giuridico oppure consentono a tale soggetto di svolgere i compiti che rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva;
- g) «organismo riconosciuto»: qualsiasi organismo riconosciuto a norma del regolamento (CE) n. 391/2009;
- h) «autorizzazione»: l'atto con cui uno Stato membro autorizza o delega un organismo riconosciuto;
- i) «certificato statutario»: il certificato rilasciato da uno Stato di bandiera oppure per suo conto conformemente alle convenzioni internazionali;
- j) «norme e procedure»: le prescrizioni fissate da un organismo riconosciuto per la progettazione, la costruzione, l'equipaggiamento, la manutenzione e il controllo tecnico delle navi;
- k) «certificato di classe»: il documento rilasciato da un organismo riconosciuto che certifica l'idoneità delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e le procedure fissate e rese pubbliche dall'organismo stesso;
- l) «certificato di sicurezza radio per navi da carico»: il certificato introdotto dal protocollo del 1988 che modifica la SOLAS, adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

#### Articolo 3

1. Gli Stati membri, nell'esercizio delle responsabilità e nell'adempimento degli obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali, si adoperano affinché le loro amministrazioni competenti diano adeguata esecuzione alle relative norme, in particolare riguardo alle ispezioni e al controllo delle navi e al rilascio dei certificati statutari, nonché dei certificati di esenzione a norma delle convenzioni internazionali. Gli Stati membri operano secondo le pertinenti disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO A.847 (20) relativa agli orientamenti per assistere gli Stati di bandiera nell'attuazione degli strumenti IMO.

2. Lo Stato membro che, ai sensi del paragrafo 1, decide, per le navi battenti la propria bandiera:

- i) di autorizzare determinati organismi ad eseguire, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli relativi ai certificati statutari, compresi quelli necessari per valutare la conformità alle norme di cui all'articolo 11, paragrafo 2 e, se del caso, a rilasciare o rinnovare i relativi certificati; ovvero
- ii) di affidare ad organismi, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli di cui al punto i);

affida questi incarichi unicamente ad organismi riconosciuti.

Il primo rilascio del certificato di esenzione è comunque soggetto all'approvazione dell'amministrazione competente.

Tuttavia, per quanto riguarda il certificato di sicurezza radiofonica per navi da carico, detti compiti possono essere affidati ad un ente privato riconosciuto da un'amministrazione competente e avente competenze adeguate e personale qualificato per effettuare, per conto di tale amministrazione, accertamenti specifici di sicurezza in materia di radiocomunicazioni.

3. Il presente articolo non si applica alla certificazione di apparecchiature navali specifiche.

#### Articolo 4

1. Gli Stati membri, quando agiscono in applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, non devono, in linea di massima, rifiutare di autorizzare un organismo riconosciuto a svolgere dette funzioni, salve le disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo e degli articoli 5 e 9. Possono tuttavia, in funzione delle loro esigenze qualora vi siano motivi obiettivi e trasparenti, limitare il numero degli organismi da essi autorizzati.

Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione adotta le misure appropriate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per garantire la corretta applicazione del primo comma del presente paragrafo riguardo al rifiuto delle autorizzazioni e dell'articolo 8 riguardo ai casi in cui le autorizzazioni sono sospese o ritirate.

2. Per autorizzare un organismo riconosciuto situato in un paese terzo a svolgere per intero o in parte i compiti indicati nell'articolo 3, gli Stati membri possono chiedere allo Stato terzo interessato di accordare un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità.

Inoltre, la Comunità può esigere che lo Stato terzo nel quale ha sede l'organismo riconosciuto accordi un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità.

## Articolo 5

1. Gli Stati membri che prendano una decisione come illustrato nell'articolo 3, paragrafo 2, instaurano un rapporto funzionale tra l'amministrazione nazionale competente e gli organismi che agiscono per loro conto.

2. Il rapporto funzionale è disciplinato da un patto scritto formale e non discriminatorio o da un atto giuridico equivalente che definisca gli specifici compiti e le funzioni dell'organismo e contenga quantomeno:

a) le disposizioni dell'appendice II della risoluzione IMO A.739 (18) relativa agli orientamenti in materia di autorizzazione degli organismi che operano per conto dell'amministrazione, ispirandosi nel contempo all'allegato, alle appendici e altri elementi dei documenti IMO MSC/Circular 710 e MEPC/Circular 307 sul modello di accordo per il rilascio di autorizzazioni a favore di organismi che operano per conto dell'amministrazione;

b) le seguenti disposizioni in materia di responsabilità finanziaria:

i) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un sinistro marittimo da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di indennizzare le parti lese, in caso di perdite o danni materiali, lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione volontaria ovvero da una colpa grave dell'organismo riconosciuto, dei suoi servizi, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto a un indennizzo da parte dell'organismo riconosciuto nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le perdite, i danni materiali, le lesioni o la morte siano dovuti all'organismo riconosciuto;

ii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un sinistro marittimo da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di lesioni personali o morte di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le lesioni personali o la morte siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 4 milioni di EUR;

iii) qualora l'amministrazione sia stata considerata responsabile di un sinistro marittimo da un organo giurisdizionale con sentenza definitiva o attraverso procedure arbitrali di soluzione di una controversia con conseguente obbligo di risarcire le parti lese, in caso di perdite o danni materiali di cui è provato, dinanzi all'organo giurisdizionale in questione, che risultano da un atto o da un'omissione negligente o imprudente dell'organismo riconosciuto, del suo personale, dei suoi agenti o di chiunque agisca in nome di tale organismo, l'amministrazione ha diritto ad un indennizzo, da parte dell'organismo riconosciuto, nella misura in cui l'organo giurisdizionale accerti che le lesioni personali o la morte siano dovute all'organismo riconosciuto; gli Stati membri possono limitare l'importo massimo dovuto dall'organismo riconosciuto, che tuttavia non può essere inferiore a 2 milioni di EUR;

c) disposizioni relative ad un controllo periodico ad opera dell'amministrazione o di un ente imparziale esterno designato da quest'ultima sui compiti che gli organismi svolgono per suo conto come stabilito all'articolo 9, paragrafo 1;

d) disposizioni relative alla possibilità di approfondite ispezioni a campione delle navi;

e) disposizioni per la comunicazione obbligatoria delle informazioni essenziali sulla propria flotta classificata e su modifiche, sospensioni e ritiri della classe.

3. L'accordo o l'intesa giuridica equivalente può stabilire il requisito che l'organismo riconosciuto abbia una rappresentanza locale nel territorio dello Stato membro per conto del quale svolge i compiti di cui all'articolo 3. Una rappresentanza locale con personalità giuridica conformemente alle leggi dello Stato membro e soggetta alla competenza delle sue giurisdizioni nazionali può soddisfare siffatto requisito.

4. I singoli Stati membri forniscono alla Commissione informazioni precise sul rapporto funzionale instaurato ai sensi del presente articolo. La Commissione ne informa successivamente gli altri Stati membri.

## Articolo 6

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

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

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

<sup>(1)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

#### Articolo 7

1. La presente direttiva può essere modificata, senza che ne risulti esteso l'ambito d'applicazione, per:

- a) integrare, ai fini della presente direttiva, le modifiche, successivamente entrate in vigore, delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni internazionali di cui all'articolo 2, lettera d), all'articolo 3, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 2;
- b) modificare gli importi di cui ai punti ii) e iii) dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera b).

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 6, paragrafo 3.

2. Dopo l'adozione di nuovi strumenti o protocolli delle convenzioni internazionali di cui all'articolo 2, lettera d), il Consiglio, su proposta della Commissione, decide, tenuto conto delle procedure parlamentari degli Stati membri nonché delle pertinenti procedure seguite nell'ambito dell'IMO, in merito alle modalità dettagliate di ratifica di questi nuovi strumenti o protocolli e vigila a che siano applicati uniformemente e simultaneamente negli Stati membri.

Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2, lettera d), e all'articolo 5, possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

#### Articolo 8

In deroga ai criteri minimi specificati nell'allegato I del regolamento (CE) n. 391/2009, quando uno Stato membro considera che l'organismo riconosciuto non possa più essere autorizzato a svolgere per suo conto i compiti indicati all'articolo 3, può sospendere o revocare tale autorizzazione. In tal caso lo Stato membro informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione e indica gli elementi che l'hanno motivata.

#### Articolo 9

1. Ciascuno Stato membro deve accertarsi che gli organismi riconosciuti che agiscono per suo conto ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, svolgano efficacemente le funzioni specificate in detto articolo con soddisfazione dell'amministrazione competente.

2. Al fine di effettuare il controllo di cui al paragrafo 1, ciascuno Stato membro, almeno ogni due anni, controlla gli

organismi riconosciuti delegati e trasmette agli altri Stati membri ed alla Commissione una relazione sui risultati di tali verifiche al più tardi entro il 31 marzo dell'anno successivo all'anno in cui vengono effettuate.

#### Articolo 10

Nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento degli obblighi in materia di ispezione quali Stati di approdo, gli Stati membri comunicano alla Commissione ed agli altri Stati membri se hanno accertato il rilascio di certificati statutari validi da parte di organismi riconosciuti operanti per conto di uno Stato di bandiera a navi non conformi ai requisiti pertinenti delle convenzioni internazionali, oppure nel caso di eventuali difetti di navi aventi un certificato di classe valido, relativi ad elementi oggetto del certificato, e ne informano lo Stato di bandiera interessato. Solo i casi di navi che rappresentano una minaccia grave per la sicurezza e per l'ambiente o che rivelano un comportamento particolarmente negligente da parte degli organismi riconosciuti sono soggetti all'obbligo di informazione di cui al presente articolo. L'organismo riconosciuto è informato in merito al caso in questione al momento dell'ispezione iniziale di modo che esso possa adottare immediatamente appropriate misure di follow-up.

#### Articolo 11

1. Gli Stati membri si assicurano che le navi battenti la loro bandiera siano progettate, costruite, equipaggiate e mantenute in efficienza conformemente alle relative norme e procedure in materia di scafo, macchinari e impianti elettrici e di controllo fissati da un organismo riconosciuto.

2. Uno Stato membro può decidere di valersi di norme da esso ritenute equivalenti alle norme e alle procedure di un organismo riconosciuto purché le notifichi immediatamente alla Commissione, secondo la procedura di regolamentazione di cui alla direttiva 98/34/CE e agli altri Stati membri e purché gli altri Stati membri o la Commissione non abbiano obiezioni al riguardo e le norme non risultino, secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2, della presente direttiva, non essere equivalenti.

3. Gli Stati membri cooperano con gli organismi riconosciuti da essi autorizzati nello sviluppo delle norme e delle procedure degli organismi stessi. Essi consultano gli organismi riconosciuti ai fini di un'interpretazione coerente delle convenzioni internazionali.

#### Articolo 12

La Commissione informa ogni due anni il Parlamento europeo e il Consiglio in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della presente direttiva negli Stati membri.

*Articolo 13*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 giugno 2011. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse contengono inoltre una dichiarazione in base alla quale i riferimenti fatti, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative esistenti, alle direttive abrogate dalla presente direttiva s'intendono fatti alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

*Articolo 14*

La direttiva 94/57/CE, come modificata dalle direttive elencate nell'allegato I, parte A, è abrogata con effetto dal 17 giugno 2009, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto

riguarda i termini per il recepimento nell'ordinamento nazionale delle direttive indicate nell'allegato I, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di corrispondenza di cui all'allegato II.

*Articolo 15*

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

*Articolo 16*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

## ALLEGATO I

**PARTE A****Direttiva abrogata e sue successive modifiche**

(menzionate all'articolo 14)

Direttiva 94/57/CE del Consiglio	GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20
Direttiva 97/58/CE della Commissione	GU L 274 del 7.10.1997, pag. 8
Direttiva 2001/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio	GU L 19 del 22.1.2002, pag. 9
Direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio	GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53

**PARTE B****Elenco dei termini per il recepimento nell'ordinamento nazionale**

(menzionati all'articolo 14)

Direttiva	Termine per il recepimento
94/57/CE	31 dicembre 1995
97/58/CE	30 settembre 1998
2001/105/CE	22 luglio 2003
2002/84/CE	23 novembre 2003

## ALLEGATO II

## Tavola di corrispondenza

Direttiva 94/57/CE	La presente direttiva	Regolamento (CE) n. 391/2009
Articolo 1	Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, lettera a)	Articolo 2, lettera a)	Articolo 2, lettera a)
Articolo 2, lettera b)	Articolo 2, lettera b)	—
Articolo 2, lettera c)	Articolo 2, lettera c)	—
Articolo 2, lettera d)	Articolo 2, lettera d)	Articolo 2, lettera b)
Articolo 2, lettera e)	Articolo 2, lettera e)	Articolo 2, lettera c)
—	Articolo 2, lettera f)	Articolo 2, lettera d)
Articolo 2, lettera f)	Articolo 2, lettera g)	Articolo 2, lettera e)
Articolo 2, lettera g)	Articolo 2, lettera h)	Articolo 2, lettera f)
Articolo 2, lettera h)	Articolo 2, lettera i)	Articolo 2, lettera g)
Articolo 2, lettera i)	Articolo 2, lettera k)	Articolo 2, lettera i)
—	Articolo 2, lettera j)	Articolo 2, lettera h)
Articolo 2, lettera j)	Articolo 2, lettera l)	—
Articolo 2, lettera k)	—	Articolo 2, lettera j)
Articolo 3	Articolo 3	—
Articolo 4, paragrafo 1, prima frase	—	Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, seconda frase	—	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 1, terza frase	—	—
Articolo 4, paragrafo 1, quarta frase	—	Articolo 4, paragrafo 1
—	—	Articolo 3, paragrafo 3
—	—	Articolo 4, paragrafi 2, 3 e 4
—	—	Articolo 5
—	—	Articolo 6
—	—	Articolo 7
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 1	—
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 4, paragrafo 2	—
Articolo 6, paragrafi 1, 2, 3 e 4	Articolo 5, paragrafi 1, 2, 3 e 4	—
Articolo 6, paragrafo 5	—	—
Articolo 7	Articolo 6	Articolo 12
Articolo 8, paragrafo 1, primo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, primo comma, lettera a)	—
Articolo 8, paragrafo 1, secondo trattino	—	Articolo 13, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 1, terzo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, primo comma, lettera b)	—
—	Articolo 7, paragrafo 1 secondo comma	Articolo 13, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2	—
Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma	—	Articolo 13, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 1	—	—
Articolo 9, paragrafo 2	—	—
Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 8	—
Articolo 10, paragrafo 1, lettere a), b), c), e paragrafi 2, 3 e 4	—	—
Articolo 11, paragrafi 1 e 2	Articolo 9, paragrafi 1 e 2	—

Direttiva 94/57/CE	La presente direttiva	Regolamento (CE) n. 391/2009
Articolo 11, paragrafi 3 e 4	—	Articolo 8, paragrafi 1 e 2
Articolo 12	Articolo 10	—
Articolo 13	—	—
Articolo 14	Articolo 11, paragrafi 1 e 2	—
—	Articolo 11, paragrafo 3	—
—	Articolo 12	—
—	—	Articolo 9
Articolo 15, paragrafo 1	—	—
—	—	Articolo 10, paragrafi 1 e 2
Articolo 15, paragrafo 2	—	Articolo 10, paragrafo 3
Articolo 15, paragrafo 3	—	Articolo 10, paragrafo 4
Articolo 15, paragrafo 4	—	Articolo 10, paragrafo 5
Articolo 15, paragrafo 5	—	Articolo 10, paragrafo 6, primo, secondo, terzo e quinto comma
—	—	Articolo 10, paragrafo 6, quarto comma
Articolo 16	Articolo 13	—
Articolo 17	Articolo 16	—
—	Articolo 14	—
—	Articolo 15	—
—	—	Articolo 11
—	—	Articolo 14
—	—	Articolo 15
—	—	Articolo 16
—	—	Articolo 17
—	—	Articolo 18
—	—	Articolo 19
Allegato	—	Allegato I
—	Allegato I	—
—	Allegato II	Allegato II

**DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 23 aprile 2009****relativa al controllo da parte dello Stato di approdo****(rifusione)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 3 febbraio 2009,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo della navi da parte dello Stato di approdo <sup>(4)</sup> ha subito diverse e sostanziali modificazioni. Dovendo procedere a nuove modificazioni, è opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di tale direttiva.
- (2) La Comunità è seriamente preoccupata per il numero di sinistri marittimi e l'inquinamento dei mari e delle coste degli Stati membri.
- (3) La Comunità si preoccupa anche delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi.
- (4) È possibile migliorare efficacemente la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di

lavoro a bordo riducendo drasticamente la presenza nelle acque comunitarie di navi inferiori alle norme, applicando rigidamente le convenzioni, i codici e le risoluzioni internazionali.

- (5) A tal fine, conformemente alla decisione 2007/431/CE del Consiglio, del 7 giugno 2007, che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro <sup>(5)</sup>, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per ratificare, per le parti di competenza comunitaria, tale convenzione il più presto possibile, preferibilmente prima del 31 dicembre 2010.
- (6) È principalmente di competenza dello Stato di bandiera controllare che le navi rispettino le norme adottate a livello internazionale in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo. Affidandosi eventualmente ad organismi riconosciuti, lo Stato di bandiera garantisce pienamente la completezza e l'efficacia delle ispezioni e delle visite di controllo effettuate per rilasciare i relativi certificati. È di competenza della compagnia della nave mantenerne le condizioni e le dotazioni, dopo la visita di controllo, per conformarsi ai requisiti stabiliti dalle convenzioni ad essa applicabili. Tuttavia, in vari Stati di bandiera l'attuazione e l'applicazione delle norme internazionali sono risultate gravemente carenti. È pertanto necessario, come seconda linea difensiva contro il trasporto marittimo inferiore alle norme, che il controllo della conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo sia garantito anche dallo Stato di approdo, pur riconoscendo che le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo non costituiscono una visita di controllo e che le relative schede non sono certificati di navigabilità.
- (7) Un approccio armonizzato all'efficace applicazione di tali norme internazionali da parte degli Stati membri nei confronti delle navi che transitano in acque soggette alla loro giurisdizione e che utilizzano i loro porti dovrebbe evitare distorsioni della concorrenza.
- (8) Il settore dei trasporti marittimi è esposto ad atti di terrorismo. Dovrebbero quindi essere applicate in maniera efficace misure relative alla sicurezza dei trasporti e gli Stati membri dovrebbero monitorare attentamente il rispetto delle norme in materia di sicurezza effettuando appositi controlli.

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 584), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 198 E del 5.8.2008, pag. 1), posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1.

<sup>(5)</sup> GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63.

- (9) È opportuno avvalersi dell'esperienza acquisita nel corso dell'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo (MOU di Parigi), firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.
- (10) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> dovrebbe fornire il necessario sostegno per garantire un'applicazione efficace e convergente del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo. EMSA dovrebbe in particolare contribuire allo sviluppo e alla realizzazione della banca dati sulle ispezioni istituita ai sensi della presente direttiva e di un programma comunitario armonizzato per la formazione e valutazione, ad opera degli Stati membri, delle competenze degli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo.
- (11) Un sistema efficiente di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe cercare di garantire l'ispezione regolare di tutte le navi che fanno scalo nei porti e negli ancoraggi della Comunità. Le ispezioni dovrebbero concentrarsi sulle navi inferiori alle norme, mentre le navi di qualità, intese come quelle che hanno già dato risultati soddisfacenti nell'ambito delle ispezioni o che battono bandiera di uno Stato che rispetta il regime volontario di controlli a titolo di Stato membro dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), dovrebbero essere premiate con ispezioni meno frequenti. In particolare a tal fine, gli Stati membri dovrebbero in generale ispezionare in via prioritaria le navi da sottoporre ad ispezione con un profilo di rischio elevato.
- (12) Tali nuove disposizioni in materia di ispezioni dovrebbero essere inserite nel sistema comunitario di controlli da parte dello Stato di approdo non appena ne siano stati definiti i vari aspetti e sulla base di un programma di ripartizione delle ispezioni attraverso il quale ogni Stato membro contribuisce equamente al conseguimento dell'obiettivo comunitario di un regime di ispezioni globale e il volume delle ispezioni è ripartito equamente tra gli Stati membri. Tale programma di ripartizione delle ispezioni dovrebbe essere rivisto tenendo conto dell'esperienza acquisita con il nuovo sistema di controlli da parte dello Stato di approdo al fine di migliorarne l'efficacia. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero assumere e mantenere il personale necessario, inclusi ispettori qualificati, tenendo conto del volume e delle caratteristiche del traffico marittimo di ogni porto.
- (13) Il sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva tiene conto dei lavori svolti nell'ambito del MOU di Parigi. Poiché qualsiasi evoluzione del MOU di Parigi dovrebbe essere accettata a livello comunitario prima di poter essere applicata nell'Unione europea, occorre istituire e mantenere uno stretto coordinamento fra la Comunità e il MOU di Parigi per favorire la massima convergenza possibile.
- (14) La Commissione dovrebbe gestire e aggiornare la banca dati sulle ispezioni in stretta collaborazione con il MOU di Parigi. Nella banca dati sulle ispezioni dovrebbero confluire i dati relativi ad ispezioni in possesso degli Stati membri e di tutti i firmatari del MOU di Parigi. Fintanto che il sistema comunitario di dati marittimi, SafeSeaNet, non sarà pienamente operativo e non consentirà la registrazione automatica dei dati relativi a scali di navi nella banca dati sulle ispezioni, gli Stati membri dovrebbero fornire alla Commissione le informazioni necessarie per garantire un controllo adeguato sull'applicazione della presente direttiva, specie per quanto riguarda i movimenti delle navi. Avvalendosi dei dati relativi ad ispezioni forniti dagli Stati membri, la Commissione dovrebbe ricercare nella banca dati sulle ispezioni i dati riguardanti il profilo di rischio delle navi, le navi da sottoporre ad ispezione nonché i movimenti delle navi e dovrebbe calcolare l'impegno di ispezione per ciascuno Stato membro. La banca dati sulle ispezioni dovrebbe inoltre essere in grado di collegarsi con altre banche dati comunitarie sulla sicurezza marittima.
- (15) Gli Stati membri dovrebbero sforzarsi di rivedere le modalità per la determinazione dell'elenco bianco, grigio e nero degli Stati di bandiera nel quadro del MOU di Parigi al fine di assicurarne la correttezza, con particolare riferimento al trattamento riservato agli Stati di bandiera che hanno flotte di modesta entità.
- (16) Le regole e le procedure di ispezione da parte degli Stati di approdo, ivi compresi i criteri per il fermo di una nave, dovrebbero essere armonizzate al fine di garantire un'efficienza costante in tutti i porti, riducendo così drasticamente l'uso selettivo di alcuni porti di destinazione per evitare la rete di controlli adeguati.
- (17) Ispezioni periodiche e supplementari dovrebbero comprendere l'esame di settori predeterminati per ogni nave, che variano a seconda del tipo di nave, del tipo di ispezione e dei risultati delle precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo. La banca dati sulle ispezioni dovrebbe indicare gli elementi per individuare i settori a rischio da controllare ad ogni ispezione.
- (18) Determinate categorie di navi presentano un rischio più elevato di incidenti o di inquinamento quando raggiungono una determinata età e dovrebbero quindi essere sottoposte ad ispezioni estese. I dettagli di tali ispezioni dovrebbero essere stabiliti.
- (19) Nell'ambito del sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva, gli intervalli tra le ispezioni periodiche sulle navi dipende dal loro profilo di rischio, determinato da taluni parametri generici e storici. Per le navi a rischio elevato tale intervallo non dovrebbe essere superiore a sei mesi.
- (20) Allo scopo di fornire informazioni sulle navi nei porti o negli ancoraggi alle autorità competenti preposte al controllo da parte dello Stato di approdo, le autorità o gli enti portuali oppure le autorità o gli organismi designati a tal fine dovrebbero trasmettere le notifiche riguardanti l'arrivo delle navi per quanto possibile non appena ricevute.

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

- (21) Alcune navi presentano, a causa delle loro condizioni precarie, delle prestazioni del loro Stato di bandiera e dei loro precedenti, un rischio manifesto per la sicurezza marittima e per l'ambiente marino. È pertanto legittimo che la Comunità dissuada tali navi dall'entrare nei porti e negli ancoraggi degli Stati membri. Il rifiuto di accesso dovrebbe essere proporzionato e potrebbe dar luogo ad un rifiuto di accesso permanente in caso di ripetuta inadempienza dell'armatore della nave ad intraprendere azioni correttive malgrado gli svariati rifiuti di accesso e fermi nei porti e negli ancoraggi della Comunità. Ogni terzo rifiuto di accesso può essere revocato soltanto qualora siano soddisfatte varie condizioni intese a garantire che la nave in questione possa esercitare senza pericoli nelle acque della Comunità, relativamente soprattutto allo Stato di bandiera della nave e alla compagnia che la gestisce. In caso contrario, alla nave dovrebbe essere costantemente rifiutato l'accesso a porti e ancoraggi degli Stati membri. In ogni caso, ogni fermo successivo della nave in questione dovrebbe portare ad un rifiuto permanente di accesso ai porti e agli ancoraggi degli Stati membri. Ai fini della trasparenza, dovrebbe essere reso pubblico l'elenco delle navi a cui sia stato rifiutato l'accesso ai porti e agli ancoraggi della Comunità.
- (22) In vista della riduzione dell'onere che ispezioni ripetute rappresentano per determinate amministrazioni e società, le visite ai sensi 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 <sup>(1)</sup>, effettuate da parte di uno Stato ospitante che non sia lo Stato di bandiera della nave su traghetti roll-on/roll-off o su unità veloci da passeggeri e che contemplano almeno tutti gli elementi di un'ispezione estesa dovrebbero essere prese in considerazione nel calcolare il profilo di rischio di una nave, la periodicità delle ispezioni e il rispetto dell'impegno di ispezione da parte di ciascuno Stato membro. Inoltre, la Commissione dovrebbe valutare l'opportunità di modificare in futuro la direttiva 1999/35/CE nell'intento di aumentare il livello di sicurezza necessario per l'esercizio di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri a destinazione e in provenienza dai porti degli Stati membri.
- (23) La mancata osservanza delle disposizioni delle convenzioni in materia dovrebbe essere corretta. Le navi per le quali è necessaria un'azione correttiva dovrebbero essere fermate, se le carenze osservate rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, fintanto che queste non siano state corrette.
- (24) Si dovrebbe prevedere un diritto di ricorso contro i provvedimenti di fermo delle autorità competenti allo scopo di evitare decisioni non ponderate che possano comportare fermi e ritardi ingiustificati. Gli Stati membri dovrebbero cooperare tra loro al fine di garantire che i ricorsi siano esaminati entro un periodo ragionevole conformemente alla loro legislazione nazionale.
- (25) Le autorità e gli ispettori che partecipano alle attività di controllo da parte dello Stato di approdo non dovrebbero trovarsi in situazione di conflitto di interessi con il porto in cui è effettuata l'ispezione o con le navi oggetto dell'ispezione, o con interessi collegati. Gli ispettori dovrebbero essere adeguatamente qualificati e ricevere una formazione appropriata per mantenere e migliorare la loro competenza nell'esercizio delle ispezioni. Gli Stati membri dovrebbero cooperare allo sviluppo e alla promozione di un programma comunitario armonizzato ai fini della formazione e della valutazione delle competenze degli ispettori.
- (26) I piloti e le autorità o enti portuali dovrebbero essere in grado di fornire utili informazioni sulle apparenti anomalie riscontrate a bordo delle navi.
- (27) Gli esposti da parte di soggetti aventi un interesse legittimo concernenti le condizioni di vita e di lavoro a bordo dovrebbero essere esaminati. Chiunque abbia presentato un esposto dovrebbe essere informato sul seguito che vi è stato dato.
- (28) È necessaria la cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri ed altre autorità od organizzazioni per garantire un controllo efficace delle navi alle quali è stato consentito di continuare la navigazione pur essendo state rilevate carenze, nonché ai fini dello scambio di informazioni sulle navi approdate.
- (29) Dato che la banca dati sulle ispezioni costituisce un elemento essenziale del regime di controllo da parte dello Stato di approdo, gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché essa sia aggiornata alla luce dei requisiti comunitari.
- (30) La pubblicazione di informazioni sulle navi e i loro armatori o compagnie che non ottemperano alle norme internazionali in materia di sicurezza, salute e tutela dell'ambiente marino, tenendo conto dell'entità della flotta gestita dalle compagnie, può costituire un deterrente efficace per scoraggiare i caricatori dall'utilizzare tali navi e un incentivo per i proprietari ad intraprendere azioni correttive. Per quanto riguarda le informazioni da mettere a disposizione, la Commissione dovrebbe stabilire una stretta collaborazione con il MOU di Parigi e tener conto di tutte le informazioni pubblicate per evitare inutili ripetizioni. Gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a fornire le informazioni pertinenti soltanto una volta.
- (31) Tutte le spese delle ispezioni che danno luogo al fermo delle navi e quelle sostenute per revocare un rifiuto di accesso dovrebbero essere a carico del proprietario o dell'armatore.

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

- (32) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (33) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare la presente direttiva al fine di applicare le successive modifiche alle convenzioni, ai codici e alle risoluzioni internazionali ad essa correlati, nonché di fissare le modalità di applicazione degli articoli 8 e 10. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (34) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire la riduzione del trasporto marittimo inferiore alle norme nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri attraverso un miglioramento del sistema comunitario di ispezioni delle navi per il trasporto marittimo e la predisposizione di mezzi di intervento preventivo nel settore dell'inquinamento marino, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (35) L'obbligo di attuare la presente direttiva nell'ordinamento interno dovrebbe essere limitato alle disposizioni che rappresentano un cambiamento sostanziale rispetto alla direttiva 95/21/CE. L'obbligo di attuare le disposizioni che restano immutate deriva da tale direttiva.
- (36) La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicati gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda il rispetto dei termini per l'attuazione nell'ordinamento interno delle direttive indicate nell'allegato XV, parte B.
- (37) Il sistema di controllo da parte dello Stato di approdo istituito ai sensi della presente direttiva dovrebbe essere attuato nella stessa data in tutti gli Stati membri. In tale contesto, la Commissione dovrebbe garantire che siano adottate misure preparatorie adeguate, comprese la verifica della banca dati sulle ispezioni e la previsione di formazioni per gli ispettori.
- (38) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(2)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.
- (39) Per non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare, una regola de minimis dovrebbe consentire loro di derogare alle disposizioni della presente direttiva; ciò significa che i suddetti Stati membri non sono obbligati ad attuare la presente direttiva fintanto che soddisfano determinati criteri.
- (40) Per tener conto del fatto che i dipartimenti francesi d'oltremare appartengono ad un'area geografica diversa, sono in larga misura parti di memorandum regionali sul controllo da parte dello Stato di approdo diversi dal MOU di Parigi ed hanno flussi di traffico molto limitati con l'Europa continentale, si dovrebbe consentire allo Stato membro interessato di escludere i porti suddetti dal sistema di controllo da parte dello Stato di approdo applicato all'interno della Comunità,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Obiettivo

La presente direttiva ha l'obiettivo di contribuire a ridurre drasticamente il trasporto marittimo inferiore alle norme nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri:

- a) migliorando l'osservanza della legislazione internazionale e comunitaria pertinente in materia di sicurezza marittima, tutela dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi battenti tutte le bandiere;
- b) definendo criteri comuni per il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo e armonizzando le procedure di ispezione e fermo, partendo dalle conoscenze specialistiche e dalle esperienze acquisite nell'ambito del MOU di Parigi;
- c) applicando all'interno della Comunità un sistema di controllo da parte dello Stato di approdo basato su ispezioni effettuate all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, che punti ad ispezionare tutte le navi con una frequenza legata al profilo di rischio, per cui le navi che presentano un rischio più elevato siano sottoposte ad ispezioni più dettagliate con maggiore frequenza.

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

<sup>(2)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

Articolo 2

**Definizioni**

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- 1) «convenzioni» le seguenti convenzioni, con i relativi protocolli e emendamenti, nonché connessi codici vincolanti, nella loro versione aggiornata:
  - a) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (LL 66);
  - b) convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74);
  - c) convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78);
  - d) convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW 78/95);
  - e) convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972 (COLREG 72);
  - f) convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969 (ITC 69);
  - g) convenzione concernente le norme minime da osservare sulle navi mercantili del 1976 (ILO n. 147);
  - h) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1992 (CLC 92);
- 2) «MOU di Parigi» il memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua ultima versione in vigore;
- 3) «quadro e procedure per il sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO» la risoluzione dell'assemblea IMO A.974(24);
- 4) «regione del MOU di Parigi» la zona geografica in cui i firmatari del MOU di Parigi effettuano ispezioni nel contesto del medesimo;
- 5) «nave» qualsiasi nave per il trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, cui si applicano una o più delle convenzioni;
- 6) «interfaccia nave/porto» le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone o di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave;
- 7) «nave ancorata» una nave in porto o in un'altra zona soggetta alla giurisdizione di un porto ma non ormeggiata, che effettua un'attività di interfaccia nave/porto;
- 8) «ispettore» un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente di uno Stato membro a svolgere le ispezioni di controllo nello Stato di approdo e che risponde a tale autorità competente;
- 9) «autorità competente» un'autorità marittima responsabile per il controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi della presente direttiva;
- 10) «periodo notturno» qualsiasi periodo di almeno sette ore, definito dalla legislazione nazionale e che comprenda in ogni caso l'intervallo fra le ore 24 e le ore 5;
- 11) «ispezione iniziale» la visita a bordo di una nave da parte di un ispettore, per verificare la conformità alle pertinenti convenzioni e regolamenti, che include almeno i controlli previsti all'articolo 13, paragrafo 1;
- 12) «ispezione più dettagliata» l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio sono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente ad un esame accurato nei casi specificati all'articolo 13, paragrafo 3, concernente la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative di bordo;
- 13) «ispezione estesa» un'ispezione che riguarda come minimo le voci elencate all'allegato VII. Un'ispezione estesa può comprendere un'ispezione più dettagliata quando sussistano fondati motivi ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3;
- 14) «esposto» qualsiasi informazione o rapporto presentato da qualsiasi persona o organizzazione aventi un interesse legittimo alla sicurezza della nave, inclusi i rischi per la sicurezza o la salute dell'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo e la prevenzione dell'inquinamento;
- 15) «fermo» il divieto ufficiale per una nave di prendere il mare a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura;

- 16) «provvedimento di rifiuto di accesso» decisione comunicata al comandante di una nave, alla compagnia che ne è responsabile e allo Stato di bandiera con la quale si notifica che alla nave in questione sarà rifiutato l'accesso a tutti i porti e ancoraggi della Comunità;
- 17) «sospensione di un'operazione» il divieto ufficiale per una nave di continuare un'operazione a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, renderebbero il proseguimento dell'operazione pericoloso;
- 18) «compagnia» il proprietario della nave o qualsiasi altro organismo o persona come l'armatore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dal proprietario della stessa e che, assumendo tale responsabilità, si fa carico di tutti i doveri e responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM);
- 19) «organismo riconosciuto» una compagnia di classificazione o altro organismo privato che svolge funzioni amministrative per conto dell'amministrazione dello Stato di bandiera;
- 20) «certificato obbligatorio» certificato rilasciato direttamente o a nome di uno Stato di bandiera in conformità delle convenzioni;
- 21) «certificato di classificazione» documento che conferma la conformità alla SOLAS 74, capitolo II-1, parte A-1, regola 3-1;
- 22) «banca dati sulle ispezioni» sistema informatico che contribuisce all'attuazione del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo all'interno della Comunità e che riguarda i dati relativi alle ispezioni effettuate nella Comunità e nella regione del MOU di Parigi.

### Articolo 3

#### Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi e relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio in un porto di uno Stato membro per effettuare un'attività di interfaccia nave/porto.

La Francia può decidere che i porti e gli ancoraggi di cui al presente paragrafo non comprendano i porti e gli ancoraggi situati nei dipartimenti d'oltremare di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato.

L'ispezione di una nave eseguita da uno Stato membro in acque soggette alla sua giurisdizione diverse da quelle di un porto o ancoraggio è considerata tale ai fini della presente direttiva.

Il presente articolo non pregiudica i diritti di intervento che uno Stato membro può far valere in forza delle pertinenti convenzioni.

Gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi contemplate dalla presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa.

Gli Stati membri privi di porti marittimi comunicano alla Commissione, al più tardi alla data di trasposizione della direttiva, il totale delle unità e il numero di navi che hanno fatto scalo nei loro porti durante il suddetto triennio e la informano delle eventuali variazioni intervenute nelle cifre summenzionate.

2. Quando la stazza lorda di una nave è inferiore alle 500 tonnellate, gli Stati membri applicano i requisiti della pertinente convenzione che sono applicabili e, qualora nessuna convenzione sia applicabile, adottano le misure necessarie per garantire che le navi non presentino evidenti pericoli per la sicurezza, la salute o l'ambiente. L'allegato 1 del MOU di Parigi costituisce la guida per gli Stati membri nell'applicazione del presente paragrafo.

3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una data convenzione, gli Stati membri si accertano che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione.

4. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva i pescherecci, le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, le imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi di Stato usate per scopi non commerciali e le imbarcazioni da diporto che non si dedicano ad operazioni commerciali.

### Articolo 4

#### Poteri di ispezione

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per poter svolgere legalmente le ispezioni previste dalla presente direttiva a bordo di navi straniere, in conformità del diritto internazionale.

2. Gli Stati membri dispongono di idonee autorità competenti alle quali è assegnato, ad esempio tramite assunzione, un personale adeguato, in particolare ispettori qualificati, per l'ispezione delle navi e adottano tutte le misure appropriate per assicurare che gli ispettori svolgano le proprie funzioni come specificato nella presente direttiva e, in particolare, che siano disponibili per eseguire le ispezioni richieste in conformità della presente direttiva.

### Articolo 5

#### Sistema di ispezione e impegno di ispezione annuale

1. Gli Stati membri effettuano ispezioni conformemente al regime di selezione descritto all'articolo 12 e al disposto dell'allegato I.

2. Per rispettare il proprio impegno di ispezione annuale, ciascuno Stato membro:

- a) ispeziona tutte le navi di priorità I, di cui all'articolo 12, lettera a), che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi; e
- b) effettua ogni anno un numero totale di ispezioni su navi di priorità I e II, di cui all'articolo 12, lettere a) e b), corrispondente almeno alla sua percentuale di ispezioni rispetto al numero totale da effettuare ogni anno all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi. La percentuale di ispezioni di ciascuno Stato membro è basata sul numero di singole navi che fanno scalo in porti dello Stato membro interessato in rapporto alla somma del numero di singole navi che fanno scalo in porti di ciascuno Stato all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi.

3. Ai fini del calcolo della percentuale di ispezioni rispetto al numero totale da effettuare ogni anno all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi di cui al paragrafo 2, lettera b), le navi ancorate non sono conteggiate salvo indicazione contraria da parte dello Stato membro interessato.

### Articolo 6

#### Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione

Uno Stato membro che non adempie all'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), rispetta il proprio impegno, conformemente a tale norma, se le ispezioni mancate non superano:

- a) il 5 % del totale delle navi di priorità I con un profilo di rischio elevato che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi;
- b) il 10 % del totale delle navi di priorità I diverse da quelle con un profilo di rischio elevato approdate nei suoi porti e ancoraggi.

Nonostante le percentuali di cui alle lettere a) e b), gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno della Comunità.

Nonostante le percentuali di cui alle lettere a) e b), per le navi di priorità I che fanno scalo in ancoraggi, gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi con un profilo di rischio elevato che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati

sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno della Comunità.

### Articolo 7

#### Modalità che consentono una percentuale di ispezioni equilibrata all'interno della Comunità

1. Si considera che uno Stato membro in cui il totale delle navi di priorità I che vi hanno fatto scalo supera la sua percentuale di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti il proprio impegno se il numero di ispezioni da esso effettuato su navi di priorità I corrisponde almeno a detta percentuale e se le ispezioni mancate non superano il 30 % del totale di navi di priorità I che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi.

2. Si considera che uno Stato membro in cui il totale delle navi di priorità I e II che vi hanno fatto scalo è inferiore alla percentuale di ispezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti il proprio impegno se effettua le ispezioni su navi di priorità I di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), e ispezioni su almeno l'85 % del totale delle navi di priorità II che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi.

3. La Commissione, nel suo riesame di cui all'articolo 35, esamina in particolare l'impatto del presente articolo sull'impegno di ispezione, tenendo conto delle competenze e dell'esperienza acquisite nell'ambito della Comunità e del MOU di Parigi. Il riesame tiene conto dell'obiettivo di ispezionare tutte le navi che hanno fatto scalo nei porti e negli ancoraggi all'interno della Comunità. Se del caso, la Commissione propone misure complementari al fine di migliorare l'efficacia del sistema di ispezioni applicato nella Comunità e, se necessario, un nuovo riesame dell'impatto del presente articolo in una fase successiva.

### Articolo 8

#### Rinvio delle ispezioni e circostanze eccezionali

1. Uno Stato membro può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I nelle seguenti circostanze:

- a) quando l'ispezione può essere effettuata al successivo scalo della nave nel medesimo Stato membro, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto della Comunità o della regione del MOU di Parigi e che il rinvio non sia superiore a quindici giorni; o

- b) quando l'ispezione può essere effettuata in un altro porto di scalo della Comunità o della regione del MOU di Parigi entro quindici giorni, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di eseguire l'ispezione stessa.

In caso di ispezione rinviata ai sensi della lettera a) o b) e registrata nella banca dati sulle ispezioni, un'ispezione mancata non è conteggiata come ispezione mancata nei confronti degli Stati membri che l'hanno rinviata.

Ciononostante, qualora l'ispezione di una nave di priorità I non sia effettuata, la nave in questione non è esentata dall'essere ispezionata nel porto di scalo successivo all'interno della Comunità ai sensi della presente direttiva.

2. L'ispezione di una nave di priorità I non effettuata per motivi operativi non è conteggiata come ispezione mancata, purché il motivo per cui non è stata effettuata sia registrato nella banca dati sulle ispezioni e ricorrano le seguenti circostanze eccezionali:

- a) l'autorità competente ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino; o
- b) la nave fa scalo soltanto di notte. In tal caso, gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, se necessario, le navi che fanno regolarmente scalo di notte siano ispezionate.

3. L'ispezione non effettuata su una nave ancorata non è conteggiata come ispezione mancata se:

- a) la nave è ispezionata, entro quindici giorni, in un altro porto o ancoraggio della Comunità o della regione del MOU di Parigi ai sensi dell'allegato I; o
- b) la nave fa scalo soltanto di notte o la durata dello scalo è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente, e il motivo dell'ispezione mancata è registrato nella banca dati sulle ispezioni; o
- c) l'autorità competente ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino, e il motivo dell'ispezione mancata è registrato nella banca dati sulle ispezioni.

4. Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, relative all'attuazione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

#### Articolo 9

##### Notifica dell'arrivo delle navi

1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che ai sensi dell'articolo 14 sia assoggettabile ad ispezione estesa e diretta verso un porto o ancoraggio di uno Stato membro ne notifica l'arrivo in conformità delle disposizioni di cui all'allegato III.

2. Non appena ricevuta la notifica di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4 della 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 <sup>(1)</sup>, l'autorità o ente portuale o l'autorità o organismo designato a tal fine trasmette tale informazione all'autorità competente.

3. Per qualsiasi comunicazione di cui al presente articolo sono utilizzati strumenti elettronici ogniqualevolta possibile.

4. Le procedure e i formati sviluppati dagli Stati membri ai fini dell'allegato III della presente direttiva sono conformi alle pertinenti disposizioni di cui alla direttiva 2002/59/CE in materia di notifiche delle navi.

#### Articolo 10

##### Profilo di rischio della nave

1. A tutte le navi che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro è attribuito, nella banca dati sulle ispezioni, un profilo di rischio che ne determina la rispettiva priorità di ispezione nonché la frequenza e la portata delle ispezioni.

2. Il profilo di rischio di una nave è determinato da una combinazione di parametri generici e storici, ossia:

- a) parametri generici

i parametri generici si basano sul tipo, l'età, la bandiera, gli organismi riconosciuti interessati e la prestazione della compagnia conformemente all'allegato I, parte I, punto 1, e all'allegato II;

- b) parametri storici

i parametri storici si basano sul numero di carenze e di fermi in un determinato periodo conformemente all'allegato I, parte I, punto 2, e all'allegato II.

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

3. Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, relative all'attuazione del presente articolo, in particolare:

- a) i criteri dello Stato di bandiera;
- b) i criteri relativi alle prestazioni della compagnia

sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 31, paragrafo 3, e basandosi sulle competenze specifiche del MOU di Parigi.

#### Articolo 11

##### Frequenza delle ispezioni

Le navi che fanno scalo nei porti o negli ancoraggi comunitari sono sottoposte a ispezioni periodiche o a ispezioni supplementari come segue:

- a) le navi sono sottoposte a ispezioni periodiche ad intervalli di tempo prestabiliti a seconda del rispettivo profilo di rischio conformemente all'allegato I, parte I. La frequenza delle ispezioni periodiche diminuisce con il diminuire del rischio. Per le navi ad alto rischio tale intervallo non supera i sei mesi;
- b) le navi sono sottoposte a ispezioni supplementari, indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica, come segue:

- l'autorità competente assicura che siano sottoposte ad ispezione le navi alle quali si applicano i fattori di priorità assoluta enumerati nell'allegato I, parte II, punto 2A,
- si possono sottoporre ad ispezione le navi alle quali si applicano i fattori imprevisti enumerati nell'allegato I, parte II, punto 2B. La decisione di effettuare una tale ispezione supplementare è lasciata alla valutazione professionale dell'autorità competente.

#### Articolo 12

##### Selezione delle navi ai fini dell'ispezione

L'autorità competente provvede affinché le navi siano selezionate ai fini dell'ispezione in base al profilo di rischio, come indicato nell'allegato I, parte I, e quando emergono fattori di priorità assoluta o imprevisti conformemente all'allegato I, parte II, punti 2A e 2B.

Ai fini dell'ispezione delle navi l'autorità competente:

- a) seleziona le navi che devono essere sottoposte ad ispezione obbligatoria, dette navi «di priorità I», secondo il regime di selezione di cui all'allegato I, parte II, punto 3A;

- b) può selezionare le navi che possono essere sottoposte ad ispezione, dette navi «di priorità II», conformemente all'allegato I, parte II, punto 3B.

#### Articolo 13

##### Ispezioni iniziali e ispezioni dettagliate

Gli Stati membri provvedono affinché le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 12 siano sottoposte ad un'ispezione iniziale o ad un'ispezione dettagliata come segue:

- 1) al momento di ogni ispezione iniziale di una nave, l'autorità competente si accerta che l'ispettore provveda almeno:

- a) a controllare i certificati e i documenti elencati nell'allegato IV, che devono essere conservati a bordo conformemente alla normativa marittima comunitaria e alle convenzioni in materia di sicurezza;
- b) a verificare, se necessario, se le carenze emerse nel corso della precedente ispezione effettuata da uno Stato membro o da uno Stato firmatario del MOU di Parigi siano state corrette;
- c) a verificare che siano soddisfacenti le condizioni generali della nave, compresi gli aspetti igienici della stessa, la sala macchine e gli alloggi;

- 2) quando, dopo un'ispezione di cui al paragrafo 1, le carenze riscontrate da correggere nel porto di scalo successivo sono state registrate nella banca dati sulle ispezioni, l'autorità competente del suddetto porto può decidere di non procedere alle verifiche di cui al punto 1, lettere a) e c).

- 3) Si procede ad un'ispezione più dettagliata che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo se, a seguito dell'ispezione di cui al punto 1, sussistono fondati motivi per ritenere che le condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio sostanzialmente non soddisfino i pertinenti requisiti di una convenzione.

Sussistono «fondati motivi» se l'ispettore trova prove concrete che, secondo il suo parere professionale, giustificano un'ispezione più dettagliata della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio.

L'allegato V contiene esempi di «fondati motivi».

### Articolo 14

#### Ispezioni estese

1. Le seguenti categorie di navi sono assoggettabili ad ispezione estesa in conformità dell'allegato I, parte II, punti 3A e 3B:

- navi a profilo di rischio elevato;
- navi passeggeri, petroliere, navi gasiere o chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni;
- navi a profilo di rischio elevato o navi passeggeri, petroliere, navi gasiere o chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni, in caso di fattori di priorità assoluta o imprevisti;
- navi sottoposte a nuove ispezioni a seguito di un provvedimento di rifiuto di accesso emesso in conformità dell'articolo 16.

2. L'armatore o il comandante della nave provvede affinché sia previsto nel piano operativo un tempo sufficiente per consentire lo svolgimento dell'ispezione estesa.

Ferme restando le misure di controllo necessarie per motivi di sicurezza, la nave resta nel porto fino al completamento dell'ispezione.

3. Dopo aver ricevuto una prenotazione da una nave assoggettabile ad ispezione periodica estesa, l'autorità competente comunica alla nave se l'ispezione estesa non sarà effettuata.

4. La portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. La Commissione adotta, secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 2, le misure necessarie per l'attuazione dell'allegato VII.

### Articolo 15

#### Orientamenti e procedure in materia di sicurezza

1. Gli Stati membri si assicurano che i propri ispettori seguano le procedure e gli orientamenti specificati nell'allegato VI.

2. Per quanto concerne i controlli di sicurezza, gli Stati membri applicano le relative procedure di cui all'allegato VI della presente direttiva a tutte le navi di cui all'articolo 3, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup> che fanno scalo nei loro porti e ancoraggi, a meno che non battano la bandiera dello Stato di approdo di ispezione.

3. Le disposizioni dell'articolo 14 della presente direttiva relative alle ispezioni estese si applicano ai traghetti roll-on/roll-off

e alle unità veloci da passeggeri di cui all'articolo 2, lettere a) e b), della direttiva 1999/35/CE.

Se una nave è stata oggetto di una visita ai sensi degli articoli 6 e 8 della direttiva 1999/35/CE effettuata da uno Stato ospitante che non sia lo Stato di bandiera della nave, tale visita specifica è registrata come ispezione più dettagliata o estesa, a seconda dei casi, nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 della presente direttiva e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro, essendo interessate tutte le voci di cui all'allegato VII della presente direttiva.

Senza pregiudizio di un divieto di esercizio deciso nei confronti di un traghetto roll-on/roll-off o di un'unità veloce da passeggeri ai sensi dell'articolo 10 della direttiva 1999/35/CE, si applicano, ove opportuno, le disposizioni della presente direttiva in materia di correzione delle carenze, fermo, rifiuto di accesso, seguito dato a ispezioni, fermi e rifiuto di accesso.

4. La Commissione, se necessario, può adottare le norme per l'attuazione armonizzata dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

### Articolo 16

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

1. Uno Stato membro vigila affinché a tutte le navi che:

- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate o hanno formato oggetto di un divieto di esercizio, ai sensi della direttiva 1999/35/CE, più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure

- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate o hanno formato oggetto di un divieto di esercizio, ai sensi della direttiva 1999/35/CE, più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi;

sia rifiutato l'accesso ai suoi porti e ancoraggi, tranne nei casi previsti dall'articolo 21, paragrafo 6.

<sup>(1)</sup> GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.

2. Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato solo dopo che siano trascorsi tre mesi dalla data in cui esso è stato emesso e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 9.

Se la nave è sottoposta ad un secondo rifiuto di accesso, il periodo è di dodici mesi.

3. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato dopo un periodo di ventiquattro mesi dalla sua emanazione e soltanto se:

- la nave batte la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi non rientra né nella lista nera né nella lista grigia di cui al paragrafo 1,
- i certificati obbligatori e di classificazione della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione) <sup>(1)</sup>,
- la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato I, parte I, punto 1, e se
- sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 9.

Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel presente paragrafo, dopo un periodo di ventiquattro mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

4. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità dopo il terzo rifiuto di accesso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

5. Ai fini del presente articolo, gli Stati membri si conformano alle procedure di cui all'allegato VIII.

#### Articolo 17

##### Rapporto di ispezione per il comandante

Al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige un rapporto a norma dell'al-

legato IX. Una copia del rapporto di ispezione è consegnata al comandante della nave.

#### Articolo 18

##### Esposti

Tutti gli esposti sono soggetti ad una rapida valutazione iniziale da parte dell'autorità competente. Tale valutazione permette di determinare se un esposto sia motivato.

In tal caso, l'autorità competente vi dà il seguito appropriato, prevedendo in particolare per tutte le persone direttamente interessate dall'esposto la possibilità di far valere le loro osservazioni.

Se giudica l'esposto manifestamente infondato, l'autorità competente informa l'autore della sua decisione e della relativa motivazione.

L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave in questione. L'ispettore assicura la riservatezza durante i colloqui con i membri dell'equipaggio.

Gli Stati membri informano l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente con copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esposti non manifestamente infondati e del seguito che vi è stato dato.

#### Articolo 19

##### Correzioni e fermo

1. L'autorità competente si accerta che tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione siano corrette secondo le convenzioni.

2. In caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, l'autorità competente dello Stato di approdo nel quale è ispezionata la nave si accerta che questa sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale emergono le carenze. Il provvedimento di fermo o di interruzione di un'operazione non è revocato fino a quando non sia stato eliminato il pericolo o fino a che l'autorità stabilisca che, a determinate condizioni, la nave può riprendere il mare o l'operazione può essere ripresa senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, senza pericoli per le altre navi o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.

<sup>(1)</sup> Cfr. pagina 11 della presente Gazzetta ufficiale.

3. Nell'esercizio del suo potere discrezionale nel valutare l'opportunità di sottoporre una nave a fermo, l'ispettore applica i criteri stabiliti nell'allegato X.

4. Se l'ispezione rivela che la nave non è equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione funzionanti quando il loro uso è prescritto dalla direttiva 2002/59/CE, l'autorità competente provvede affinché la nave sia sottoposta a fermo.

Qualora tale carenza non possa essere prontamente corretta presso il porto in cui è stato disposto il fermo, l'autorità competente può consentire alla nave di raggiungere il cantiere navale idoneo più vicino a tale porto, dove essa potrà essere prontamente corretta, o può imporre che la suddetta carenza sia corretta entro un termine massimo di trenta giorni come previsto dagli orientamenti stabiliti dal MOU di Parigi. A tal fine si applicano le procedure di cui all'articolo 21.

5. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali della nave sono manifestamente inferiori alle norme, l'autorità competente può sospendere l'ispezione della nave finché i soggetti responsabili non abbiano fatto quanto necessario per garantire che la nave ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni.

6. Nel caso si proceda ad un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, accludendo il rapporto di ispezione, l'amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito a tutte le circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Sono inoltre informati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati obbligatori in conformità delle convenzioni, laddove necessario.

7. La presente direttiva non pregiudica gli ulteriori requisiti previsti dalle convenzioni per quanto riguarda le procedure di notifica e di comunicazione relative al controllo dello Stato di approdo.

8. Ove il controllo dello Stato di approdo sia esercitato ai sensi della presente direttiva, si fa tutto il possibile per evitare che una nave sia indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta. Se la nave è indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta, il proprietario o l'armatore hanno diritto ad un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti. In tutti i casi in cui si afferma che la nave sia stata indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.

9. Al fine di alleggerire la congestione portuale, l'autorità competente può autorizzare che una nave sottoposta a fermo sia spostata verso un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione por-

tuale non costituisce un elemento da prendere in considerazione nel decidere un provvedimento di fermo o di revoca di un fermo.

Le autorità o enti portuali cooperano con l'autorità competente al fine di agevolare la sistemazione delle navi sottoposte a fermo.

10. Le autorità o enti portuali sono informati il prima possibile dell'emissione di un provvedimento di fermo.

#### Articolo 20

##### **Diritto di ricorso**

1. Il proprietario o l'armatore di una nave o il suo rappresentante nello Stato membro ha il diritto di ricorrere contro il fermo o il rifiuto di accesso disposto dall'autorità competente. Il ricorso non sospende il fermo o il rifiuto di accesso.

2. A tal fine gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure, in conformità della rispettiva legislazione nazionale.

3. L'autorità competente informa adeguatamente del diritto di ricorso e delle relative modalità pratiche il comandante della nave di cui al paragrafo 1.

4. Quando, in conseguenza di un ricorso o di una richiesta presentati dal proprietario o armatore di una nave o dal suo rappresentante, un provvedimento di fermo o di rifiuto di accesso è revocato o modificato:

a) gli Stati membri provvedono affinché la banca dati sulle ispezioni sia tempestivamente aggiornata di conseguenza;

b) lo Stato membro in cui è emesso il provvedimento di fermo o di rifiuto di accesso provvede entro ventiquattro ore dalla suddetta decisione alla rettifica dell'informazione pubblicata a norma dell'articolo 26.

#### Articolo 21

##### **Seguito dato a ispezioni e fermi**

1. Se le carenze di cui all'articolo 19, paragrafo 2, non possono essere corrette nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, l'autorità competente dello Stato membro interessato può consentire alla nave di raggiungere senza indebito ritardo il cantiere navale idoneo più vicino al porto di fermo, scelto dal comandante e dalle autorità interessate, dove può essere dato il necessario seguito al provvedimento purché siano rispettate le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato di bandiera e approvate da detto Stato membro. Dette condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, senza pericoli per le altre navi o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.

2. Quando la decisione di inviare la nave in un cantiere navale per riparazioni è dovuta alla non conformità alla risoluzione IMO A.744(18), per quanto riguarda la documentazione della nave o per quanto riguarda sue insufficienze e carenze strutturali, l'autorità competente può esigere che siano effettuate le necessarie misurazioni di spessore nel porto di fermo prima che la nave sia autorizzata a riprendere il mare.

3. Nei casi indicati al paragrafo 1, l'autorità competente dello Stato membro in cui si trova il porto nel quale è avvenuta l'ispezione informa l'autorità competente dello Stato in cui è situato il cantiere di riparazione, i soggetti menzionati all'articolo 19, paragrafo 6, e ogni altra autorità pertinente in merito alle condizioni necessarie per la navigazione.

L'autorità competente dello Stato membro destinatario della notifica comunica all'autorità notificante le azioni intraprese in merito.

4. Gli Stati membri provvedono affinché sia rifiutato l'accesso a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità alle navi di cui al paragrafo 1 che prendono il mare:

- a) senza rispettare le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato membro del porto di ispezione; o
- b) che rifiutano di ottemperare ai requisiti applicabili delle convenzioni non recandosi nel cantiere navale previsto.

Siffatto rifiuto rimane in vigore finché il proprietario o l'armatore non dimostri sufficientemente all'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze che la nave è perfettamente conforme ai pertinenti requisiti delle convenzioni.

5. Nei casi indicati al paragrafo 4, lettera a), l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze della nave informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

Nei casi indicati al paragrafo 4, lettera b), l'autorità competente dello Stato membro in cui si trova il cantiere navale informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri.

Prima di negare l'accesso, lo Stato membro può chiedere di consultarsi con l'amministrazione dello Stato di bandiera della nave in questione.

6. In deroga alle disposizioni del paragrafo 4, l'accesso ad un porto o ancoraggio specifico può essere consentito dall'autorità competente del relativo Stato di approdo in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per diminuire o ridurre al minimo il rischio di inquinamento o per correggere

carenze, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati a garantire un accesso sicuro che soddisfi l'autorità competente di tale Stato membro.

## Articolo 22

### Profilo professionale degli ispettori

1. Le ispezioni sono eseguite soltanto da ispettori che possiedano i requisiti in materia di qualifiche professionali indicati nell'allegato XI e che siano autorizzati dall'autorità competente ad eseguire il controllo da parte dello Stato di approdo.

2. Qualora l'autorità competente dello Stato di approdo non possa garantire le competenze professionali necessarie, l'ispettore dell'autorità stessa può essere assistito da chiunque possieda le competenze professionali richieste.

3. L'autorità competente, gli ispettori che effettuano il controllo da parte dello Stato di approdo e le persone che li assistono non devono avere alcun interesse commerciale nei porti in cui avviene l'ispezione né nelle navi ispezionate; gli ispettori non sono dipendenti né intraprendono attività per conto di organizzazioni non governative che rilasciano i certificati obbligatori e i certificati di classificazione o che svolgono le visite necessarie per il rilascio di tali certificati alle navi.

4. Ciascun ispettore è provvisto di un documento personale, sotto forma di documento di identità, rilasciato dall'autorità competente da cui dipende conformemente alla direttiva 96/40/CE della Commissione, del 25 giugno 1996, che istituisce un modello comune di documento di identità per gli ispettori incaricati del controllo dello Stato di approdo <sup>(1)</sup>.

5. Gli Stati membri provvedono affinché la competenza degli ispettori e la loro conformità ai criteri minimi di cui all'allegato XI siano verificate, prima che essi siano autorizzati ad eseguire ispezioni e successivamente con frequenza periodica, alla luce del programma di formazione di cui al paragrafo 7.

6. Gli Stati membri provvedono affinché gli ispettori ricevano una formazione appropriata in relazione alle modifiche apportate al sistema del controllo da parte dello Stato di approdo applicato nella Comunità stabilito nella presente direttiva e agli emendamenti delle convenzioni.

7. In cooperazione con gli Stati membri, la Commissione sviluppa e promuove un programma comunitario armonizzato per la formazione e la valutazione, da parte degli Stati membri, delle competenze degli ispettori addetti al controllo da parte dello Stato di approdo.

<sup>(1)</sup> GU L 196 del 7.8.1996, pag. 8.

*Articolo 23***Rapporti dei piloti e delle autorità portuali**

1. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per assicurare che i loro piloti che effettuano operazioni di ormeggio o disormeggio di navi o che operano su navi dirette verso un porto o in transito all'interno di uno Stato membro informino immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, a seconda dei casi, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

2. Se, nell'esercizio delle loro normali funzioni, le autorità o enti portuali constatano che una nave attraccata nel loro porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino, ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo interessato.

3. Gli Stati membri chiedono ai piloti e alle autorità o enti portuali di riferire almeno le seguenti informazioni, se possibile in formato elettronico:

— informazioni sulla nave (nome, numero di identificazione IMO, indicativo radio e bandiera),

— informazioni sulla navigazione (ultimo porto di scalo, porto di destinazione),

— descrizione delle anomalie apparenti riscontrate a bordo.

4. Gli Stati membri provvedono affinché siano intraprese azioni appropriate in merito alle anomalie apparenti segnalate dai piloti e dalle autorità o enti portuali e registrano i dettagli di tali azioni.

5. La Commissione può adottare, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 31, paragrafo 2, misure di attuazione del presente articolo, ivi inclusi un formato elettronico armonizzato e procedure di segnalazione delle anomalie apparenti da parte dei piloti e delle autorità o enti portuali nonché delle azioni di seguito intraprese dagli Stati membri.

*Articolo 24***Banca dati sulle ispezioni**

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni basandosi sulle competenze e sull'esperienza maturate nell'ambito del MOU di Parigi.

La banca dati sulle ispezioni contiene tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito ai sensi

della presente direttiva e comprende le funzionalità di cui all'allegato XII.

2. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire che le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e sull'ora effettiva di partenza di ogni nave che fa scalo nei loro porti e ancoraggi siano trasferite entro un periodo ragionevole, insieme ad un identificatore del porto in questione, alla banca dati sulle ispezioni tramite il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi «SafeSeaNet» di cui all'articolo 3, lettera s), della direttiva 2002/59/CE. Dopo aver trasferito tali informazioni alla banca dati sulle ispezioni tramite SafeSeaNet, gli Stati membri sono esentati dalla fornitura di dati ai sensi del punto 1.2 e del punto 2, lettere a) e b), dell'allegato XIV della presente direttiva.

3. Gli Stati membri provvedono a trasferire nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato.

Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.

4. In base ai dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri, la Commissione è in grado di reperire nella banca dati sulle ispezioni qualsiasi dato rilevante inerente all'attuazione della presente direttiva, in particolare sul profilo di rischio di una nave, sulle navi da sottoporre ad ispezione, sui movimenti delle navi e sull'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro.

Gli Stati membri hanno accesso a tutte le informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni rilevanti ai fini dell'applicazione delle procedure di ispezione della presente direttiva.

Gli Stati membri e terzi firmatari del MOU di Parigi sono autorizzati ad accedere a qualsiasi dato essi abbiano registrato nella banca dati sulle ispezioni nonché ai dati relativi alle navi battenti la loro bandiera.

*Articolo 25***Scambio di informazioni e cooperazione**

Ciascuno Stato membro provvede affinché le sue autorità o i suoi enti portuali e gli altri organismi e autorità pertinenti forniscano all'autorità competente per il controllo da parte dello Stato di approdo i seguenti tipi di informazioni in loro possesso:

— informazioni notificate in conformità dell'articolo 9 e dell'allegato III,

- informazioni relative alle navi che hanno omesso di notificare informazioni conformemente al disposto della presente direttiva e delle direttive 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 <sup>(1)</sup>, e 2002/59/CE, nonché, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004,
- informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 o all'articolo 10 della direttiva 2000/59/CE,
- informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso o che sono state espulse da un porto per motivi di sicurezza,
- informazioni su anomalie apparenti conformemente all'articolo 23.

#### Articolo 26

##### **Pubblicazione di notizie**

Basandosi sulle competenze e sull'esperienza maturate nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione mette a disposizione e tiene aggiornate su un sito web pubblico le informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuto di accesso in conformità dell'allegato XIII.

#### Articolo 27

##### **Pubblicazione di un elenco delle compagnie con un livello di prestazione basso e molto basso**

La Commissione redige e pubblica periodicamente, su un sito web pubblico, informazioni sulle compagnie il cui livello di prestazione, in un periodo di tre mesi o più, è considerato basso e molto basso ai fini della determinazione del profilo di rischio della nave di cui all'allegato I, parte I.

La Commissione adotta, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 31, paragrafo 2, le norme per l'attuazione del presente articolo, specificando segnatamente le modalità di pubblicazione.

#### Articolo 28

##### **Rimborso delle spese**

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 13 e 14 confermino o accertino carenze rispetto ai requisiti previsti da una convenzione che giustificano il fermo di una nave, le spese complessive in un normale esercizio contabile connesse all'ispezione sono a carico del proprietario o dell'armatore o del suo rappresentante nello Stato di approdo.
2. Tutte le spese connesse con le ispezioni eseguite dall'autorità competente di uno Stato membro secondo quanto disposto dall'articolo 16 e dall'articolo 21, paragrafo 4, sono sostenute dal proprietario o dall'armatore della nave.

<sup>(1)</sup> GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

3. Qualora una nave sia sottoposta a fermo, tutti i costi relativi al fermo in porto sono a carico del proprietario o dell'armatore della nave.

4. Il fermo non è revocato finché non si sia provveduto al completo pagamento o non sia data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

#### Articolo 29

##### **Dati per il controllo dell'attuazione**

Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni elencate nell'allegato XIV con la frequenza in esso specificata.

#### Articolo 30

##### **Monitoraggio dell'osservanza delle norme e della prestazione degli Stati membri**

Al fine di assicurare un'efficace applicazione della presente direttiva e monitorare il funzionamento globale del regime comunitario del controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), punto i), del regolamento (CE) n. 1406/2002, la Commissione raccoglie le necessarie informazioni ed effettua visite negli Stati membri.

#### Articolo 31

##### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.

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

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

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

#### Articolo 32

##### **Procedura di modifica**

La Commissione:

- a) adegua gli allegati, ad eccezione dell'allegato I, per tener conto degli emendamenti alla normativa comunitaria sulla sicurezza marittima che sono entrati in vigore, alle convenzioni, ai codici e alle risoluzioni internazionali dei relativi organismi internazionali, nonché agli sviluppi del MOU di Parigi già entrati in vigore;

<sup>(2)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

b) modifica le definizioni facenti riferimento a convenzioni, codici e risoluzioni internazionali, nonché alla normativa comunitaria, rilevanti ai fini della presente direttiva.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 31, paragrafo 3.

Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2 possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

#### Articolo 33

##### Modalità di attuazione

Nello stabilire le modalità di attuazione di cui all'articolo 8, paragrafo 4, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 4, all'articolo 23, paragrafo 5, e all'articolo 27 secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafi 2 e 3, la Commissione fa particolare attenzione a che le stesse tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito della Comunità e nella regione del MOU di Parigi.

#### Articolo 34

##### Sanzioni

Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per violazione delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

#### Articolo 35

##### Riesame

La Commissione procede ad un riesame dell'applicazione della presente direttiva entro il 30 giugno 2012. Tale riesame prevede, tra l'altro, la valutazione dell'adempimento dell'impegno di ispezione comunitario globale di cui all'articolo 5, del numero di ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo in ogni Stato membro, del numero di ispezioni effettuate, del rispetto da parte di ciascuno Stato membro dell'impegno di ispezione annuale e dell'applicazione degli articoli 6, 7 e 8.

La Commissione comunica i risultati del riesame al Parlamento europeo e al Consiglio e determina, sulla base di tale riesame, l'eventuale necessità di proporre una direttiva di modifica o ulteriori disposizioni legislative in materia.

#### Articolo 36

##### Attuazione e notifica

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 31 dicembre 2010 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva.

Essi applicano tali disposizioni a partire dal 1° gennaio 2011.

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alla direttiva abrogata dalla presente direttiva contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti s'intendono fatti alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento nonché la formulazione di tale indicazione sono decise dagli Stati membri.

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

4. Inoltre, la Commissione informa regolarmente il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi realizzati nell'attuazione della presente direttiva all'interno degli Stati membri, in particolare nella prospettiva di un'attuazione uniforme del sistema di ispezioni nella Comunità.

#### Articolo 37

##### Abrogazione

La direttiva 95/21/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato XV, parte A, è abrogata, con effetto dal 1° gennaio 2011, fermi restando gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento nell'ordinamento nazionale delle direttive di cui all'allegato XV, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata s'intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XVI della presente direttiva.

#### Articolo 38

##### Entrata in vigore

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

#### Articolo 39

##### Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio

Il presidente

P. NEČAS

## ALLEGATO I

**ELEMENTI DEL SISTEMA COMUNITARIO DI ISPEZIONE DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO  
(di cui all'articolo 5)**

I seguenti elementi sono inclusi nel sistema comunitario di ispezione da parte dello Stato di approdo.

**I. Profilo di rischio della nave**

Il profilo di rischio della nave è determinato dalla combinazione dei seguenti parametri generici e storici.

**1. Parametri generici****a) Tipo di nave**

Le navi passeggeri, le petroliere e le chimichiere, le navi gasiere e portarinfuse sono considerate a rischio maggiore.

**b) Età della nave**

Le navi che hanno più di dodici anni sono considerate a rischio maggiore.

**c) Prestazione dello Stato di bandiera**

i) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una elevata percentuale di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una modesta percentuale di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.

iii) Le navi battenti bandiera di uno Stato per cui è stato completato un controllo ed è stato eventualmente presentato un piano d'azione correttivo, conformemente sia al quadro che alle procedure per il sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO, sono considerate a rischio minore. Non appena adottate le misure di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lo Stato di bandiera di una tale nave deve dimostrare di aver rispettato il codice per l'applicazione degli strumenti IMO obbligatori.

**d) Organismi riconosciuti**

i) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione basso o molto basso in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione elevato in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.

iii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 sono considerate a rischio minore.

**e) Prestazione della compagnia**

i) Le navi di una compagnia con livello di prestazione basso o molto basso, stabilita sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio maggiore.

ii) Le navi di una compagnia con prestazione elevata, stabilita sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio minore.

## 2. Parametri storici

- i) Le navi che sono state sottoposte a fermo più di una volta sono considerate a rischio maggiore.
- ii) Le navi sulle quali, durante l'ispezione o le ispezioni effettuate nel periodo di cui all'allegato II, sono state constatate meno carenze di quelle ivi indicate, sono considerate a rischio minore.
- iii) Le navi che non sono state sottoposte a fermo nel periodo di cui all'allegato II sono considerate a rischio minore.

I parametri di rischio sono combinati utilizzando una ponderazione che rispecchia l'influenza relativa di ogni parametro sul rischio complessivo della nave, allo scopo di stabilire i seguenti profili di rischio della nave:

- rischio elevato,
- rischio medio,
- rischio modesto.

Nel determinare i suddetti profili di rischio è attribuita maggiore importanza ai parametri relativi a tipo di nave, prestazione dello Stato di bandiera, organismi riconosciuti e prestazione della compagnia.

## II. Ispezione delle navi

### 1. Ispezioni periodiche

Le ispezioni periodiche sono effettuate a intervalli di tempo prestabiliti. La loro frequenza è determinata dal profilo di rischio della nave. L'intervallo tra le ispezioni periodiche per le navi a rischio elevato non supera i sei mesi. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi con altri profili di rischio diminuisce con il diminuire del rischio.

Gli Stati membri effettuano un'ispezione periodica su:

- ogni nave con un profilo di rischio elevato che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio nell'ambito della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi sei mesi. Le navi a rischio elevato possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal quinto mese,
- ogni nave con un profilo di rischio medio che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio nell'ambito della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi dodici mesi. Le navi a rischio medio possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal decimo mese,
- ogni nave con un profilo di rischio modesto che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi trentasei mesi. Le navi a rischio modesto possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal ventiquattresimo mese.

### 2. Ispezioni supplementari

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori di priorità assoluta o imprevisti sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione sulla necessità di effettuare un'ispezione supplementare sulla scorta di fattori imprevisti è tuttavia lasciata alla valutazione professionale dell'ispettore.

#### 2A. Fattori di priorità assoluta

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori di priorità assoluta sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica.

- Navi che sono state sospese o ritirate dalla loro classe per ragioni di sicurezza dopo l'ultima ispezione effettuata nella Comunità o nella regione del MOU di Parigi.
- Navi che sono state oggetto di segnalazione o notifica da parte di un altro Stato membro.
- Navi che non possono essere identificate nella banca dati sulle ispezioni,

- navi che:
  - sono state coinvolte in collisioni o si sono arenate o incagliate durante l'avvicinamento al porto,
  - sono state oggetto di un'accusa di presunta violazione delle norme sullo scarico di sostanze o effluenti pericolosi, oppure
  - hanno eseguito manovre errate o pericolose, non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione.

## 2B. Fattori imprevisti

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori imprevisti possono essere sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione di effettuare tale ispezione supplementare è lasciata alla valutazione professionale dell'autorità competente.

- Navi che non si sono conformate alla versione applicabile della raccomandazione IMO sulla navigazione di avvicinamento al Mar Baltico.
- Navi con certificati rilasciati da un organismo precedentemente riconosciuto il cui riconoscimento è stato ritirato dopo l'ultima ispezione effettuata nella Comunità o nella regione del MOU di Parigi.
- Navi che, su segnalazione di piloti o autorità o enti portuali, risultano avere anomalie apparenti tali da non permettere loro di navigare in condizioni di sicurezza o che costituiscono un rischio per l'ambiente ai sensi dell'articolo 23 della presente direttiva.
- Navi che non si sono attenute ai requisiti di notifica pertinenti di cui all'articolo 9 della presente direttiva, alla direttiva 2000/59/CE, alla direttiva 2002/59/CE e, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004.
- Navi che sono state oggetto di rapporto o esposto da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita o di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, sempre che lo Stato membro in questione ritenga che il rapporto o l'esposto non siano manifestamente infondati.
- Navi che in precedenza sono state sottoposte a fermo oltre tre mesi prima.
- Navi per le quali sono segnalate carenze non corrette, ad eccezione di quelle per cui le carenze dovevano essere corrette entro 14 giorni dalla partenza e delle carenze che dovevano essere corrette prima della partenza.
- Navi per le quali sono segnalati problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi.
- Navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.
- Navi per le quali sono giunte da fonte attendibile informazioni secondo cui i parametri di rischio non corrispondono a quelli registrati, con la conseguenza che il livello di rischio risulta maggiore.

## 3. Regime di selezione

### 3A. Le navi di priorità I sono ispezionate come segue.

#### a) Un'ispezione estesa è effettuata su:

- ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi sei mesi,
- ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 12 mesi.

#### b) Un'ispezione iniziale o dettagliata, a seconda dei casi, è effettuata su:

- ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 12 mesi.

- c) In caso di fattore di priorità assoluta:
- un'ispezione dettagliata o estesa, a seconda della valutazione professionale dell'ispettore, è effettuata su ogni nave con un profilo di rischio elevato e su ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni,
  - un'ispezione dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni.
- 3B. Qualora l'autorità competente decida di ispezionare una nave di priorità II, si applica quanto segue.
- a) Un'ispezione estesa è effettuata su:
- ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi cinque mesi,
  - ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi,
  - ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi 24 mesi.
- b) Un'ispezione iniziale o dettagliata, a seconda dei casi, è effettuata su:
- ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi,
  - ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi 24 mesi.
- c) In caso di fattore imprevisto:
- un'ispezione dettagliata o estesa, a seconda della valutazione professionale dell'ispettore, è effettuata su ogni nave con un profilo di rischio elevato o su ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni,
  - un'ispezione dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni.
-

## ALLEGATO II

**MODELLO DI PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE**  
**(di cui all'articolo 10, paragrafo 2)**

Parametri generici			Profilo				
			Nave a rischio elevato (HRS)		Nave a rischio medio (SRS)	Nave a rischio modesto (LRS)	
			Criteri	Punteggio ponderato	Criteri	Criteri	
1	Tipo di nave		Chimichiera Gasiera Petroliera Portarinfusa Nave passeggeri	2	nave a rischio né elevato né modesto	Tutti i tipi	
2	Età della nave		Tutti i tipi > 12 anni	1		Qualsiasi età	
3a	Bandiera	Lista BGW (nera, grigia, bianca)	Nera — rischio molto elevato (VH), elevato (H), da medio (M) a elevato	2		Bianca	
			Nera — rischio medio	1			
3b	Audit IMO		—	—		Si	
4a	Organismo riconosciuto	Prestazione	H	—		—	Elevata
			M	—		—	—
			L	Scarsa		1	—
			VL	Scarsissima		—	—
4b	Riconosciuto dall'UE		—	—		Si	
5	Compagnia	Prestazione	H	—	—	Elevata	
			M	—	—	—	
			L	Scarsa	2	—	
			VL	Scarsissima	—	—	
Parametri storici							
6	N. di carenze registrate in ogni ispezione nei 36 mesi precedenti	Carenze	Non applicabile	—	≤ 5 (e almeno un'ispezione effettuata nei 36 mesi precedenti)		
7	N. di fermi nei 36 mesi precedenti	Fermi	≥ 2 fermi	1	Nessun fermo		

HRS: le navi che soddisfano i criteri totalizzando un punteggio ponderato pari a 5 o più.

LRS: le navi che soddisfano tutti i criteri dei parametri relativi a un rischio modesto.

SRS: tutte le altre navi che non rientrano nelle due suddette categorie.

## ALLEGATO III

## NOTIFICA

**(di cui all'articolo 9, paragrafo 1)**

Informazioni da comunicare in conformità dell'articolo 9, paragrafo 1:

Le informazioni sotto elencate sono trasmesse all'autorità o ente portuale o all'autorità o organismo designati a questo fine almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o ancoraggio ovvero prima di lasciare il porto precedente, se si ritiene che il viaggio debba durare meno di tre giorni:

- a) elementi di identificazione della nave (nome, indicativo radio della nave, numero di identificazione IMO o numero MMSI);
  - b) durata prevista dello scalo;
  - c) per le navi cisterna:
    - i) configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT, doppio scafo;
    - ii) condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, altro;
    - iii) volume e natura del carico;
  - d) operazioni previste nel porto o ancoraggio di destinazione (carico, scarico, altro);
  - e) ispezioni obbligatorie previste e lavori di manutenzione e riparazione sostanziali da eseguire nel porto di destinazione;
  - f) data dell'ultima ispezione estesa nella regione del MOU di Parigi.
-

## ALLEGATO IV

## ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI

(di cui all'articolo 13, punto 1)

- 1) Certificato internazionale di stazza (1969).
- 2) — Certificato di sicurezza per nave passeggeri,
  - Certificato di sicurezza per costruzione per nave da carico,
  - certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico,
  - certificato di sicurezza radio per nave da carico,
  - certificato di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi,
  - certificato di sicurezza per nave da carico.
- 3) Certificato internazionale di sicurezza navale (ISSC).
- 4) Registro sinottico (Continuous Synopsis Record).
- 5) Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti,
  - certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.
- 6) Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi,
  - certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi.
- 7) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale.
- 8) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi.
- 9) Certificato internazionale di bordo libero (1966),
  - certificato internazionale di esenzione di bordo libero.
- 10) Registro degli oli minerali, parti I e II.
- 11) Registro dei carichi.
- 12) Documento sulla composizione minima degli equipaggi.
- 13) Certificati o altri documenti necessari in conformità delle disposizioni della STCW 78/95.
- 14) Certificati medici (cfr. convenzione ILO n. 73 concernente l'esame medico dei marittimi).
- 15) Tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (convenzione OIL n. 180 e STCW 78/95).
- 16) Registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (convenzione OIL n. 180).
- 17) Informazioni sulla stabilità.
- 18) Copia del documento di conformità e del certificato di gestione della sicurezza rilasciati in conformità del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) (SOLAS 74, capitolo IX).
- 19) Certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dall'organismo riconosciuto in questione (richiesti solo se la nave mantiene la classe con un organismo riconosciuto).

- 20) Documento di conformità con i requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose.
- 21) Certificato di sicurezza delle unità veloci e autorizzazione a operare unità veloci.
- 22) Elenco speciale o manifesto delle merci pericolose o piano dettagliato di stivaggio.
- 23) Giornale di bordo contenente le registrazioni di prove ed esercitazioni, incluse le esercitazioni di sicurezza, e registro dei verbali di ispezione e manutenzione della dotazione di salvataggio e relative disposizioni, nonché delle attrezzature e disposizioni antincendio.
- 24) Certificato di sicurezza per navi a destinazione specifica.
- 25) Certificato di sicurezza di unità mobili di trivellazione off-shore.
- 26) Per le petroliere, registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra.
- 27) Ruolo dell'equipaggio, piano di lotta antincendio e, per le navi passeggeri, piano antiavaria.
- 28) Piano di emergenza per inquinamento da olio minerale.
- 29) Documentazione sui rapporti di ispezione (in caso di portarinfuse e petroliere).
- 30) Rapporti delle precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo.
- 31) Per le navi passeggeri ro-ro, informazioni sul rapporto massimo A/A.
- 32) Documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie.
- 33) Manuale di fissazione del carico.
- 34) Piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti.
- 35) Sistema di supporto all'assunzione di decisioni per i comandanti delle navi passeggeri.
- 36) Piano di cooperazione SAR (servizio di ricerca e salvataggio) per navi passeggeri in servizio su rotte fisse.
- 37) Elenco dei limiti operativi per navi passeggeri.
- 38) Libretto per portarinfuse.
- 39) Piano di carico e scarico per portarinfuse.
- 40) Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, 1992).
- 41) Certificati richiesti ai sensi della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi <sup>(1)</sup>.
- 42) Certificati richiesti ai sensi del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente <sup>(2)</sup>.
- 43) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico.
- 44) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque reflue.

---

<sup>(1)</sup> Cfr. pagina 128 della presente Gazzetta ufficiale.

<sup>(2)</sup> Cfr. pagina 24 della presente Gazzetta ufficiale.

## ALLEGATO V

**ESEMPI DI «FONDATI MOTIVI»****(di cui all'articolo 13, punto 3)**

## A. Esempi di fondati motivi per un'ispezione dettagliata

1. Navi contemplate nell'allegato I, punti 2A e 2B.
2. Inadeguata tenuta del registro degli oli minerali.
3. Rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione.
4. Indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni relative alla comunicazione a bordo di cui all'articolo 18 della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare <sup>(1)</sup>.
5. Un certificato è stato ottenuto con la frode o il titolare di un certificato non è la persona alla quale tale certificato è stato rilasciato in origine.
6. La nave ha un comandante, un ufficiale o un marinaio titolare di un certificato rilasciato da un paese che non ha ratificato la STCW 78/95.
7. Prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non sono effettuate in condizioni di sicurezza o in conformità degli orientamenti dell'IMO: ad esempio, il contenuto di ossigeno nella condotta principale di gas inerte delle cisterne di carico supera i livelli massimi prescritti.
8. Incapacità del comandante di una petroliera di fornire il registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra.
9. Mancanza di un ruolo di bordo aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dei membri dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso di incendio o di abbandono della nave.
10. Emissione di falsi allarmi per soccorso non seguiti da idonee procedure di cancellazione.
11. Mancanza della dotazione principale o delle disposizioni richieste dalle convenzioni.
12. Condizioni di eccessiva insalubrità a bordo della nave.
13. Prove tratte da osservazioni o dall'impressione generale dell'ispettore secondo cui esistono serie carenze o grave deterioramento della carena o delle strutture atti a pregiudicare l'integrità strutturale della nave, la sua tenuta stagna all'acqua o la sua tenuta stagna alle intemperie.
14. Informazioni o prove che il comandante o l'equipaggio non ha dimestichezza con operazioni di bordo essenziali relative alla sicurezza della nave o alla prevenzione dell'inquinamento o che tali operazioni non sono state effettuate.
15. Assenza di una tabella delle convenzioni di lavoro a bordo o di registri delle ore di lavoro o di riposo dell'equipaggio.

## B. Esempi di fondati motivi per il controllo delle navi su aspetti relativi alla sicurezza

1. L'ispettore può individuare fondati motivi per avviare ulteriori misure di controllo sulla sicurezza nel corso dell'ispezione iniziale del controllo da parte dello Stato di approdo:
  - 1.1. il certificato ISSC non è valido o è scaduto;
  - 1.2. il livello di sicurezza della nave è inferiore a quello del porto;
  - 1.3. le esercitazioni riguardanti la sicurezza della nave non sono state effettuate;
  - 1.4. le registrazioni delle ultime 10 interfacce nave/porto o nave/nave non sono complete;
  - 1.5. vi è la prova o è stato osservato che i membri del personale della nave che svolgono ruoli chiave non sono in grado di comunicare fra loro;
  - 1.6. sono rilevate prove basate su osservazioni che sussistono gravi carenze nei dispositivi di sicurezza;

<sup>(1)</sup> GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33.

- 1.7. esistono informazioni provenienti da terzi, come un rapporto o un esposto, riguardanti questioni di sicurezza;
  - 1.8. la nave detiene un certificato di sicurezza navale internazionale (ISSC) provvisorio rilasciato successivamente e, in base al parere professionale dell'ispettore, uno dei motivi della nave o compagnia per richiedere tale certificato consiste nell'evitare di dover conformarsi pienamente alla regola della SOLAS 74 capitolo XI-2 e alla parte A del codice ISPS, oltre il periodo del certificato provvisorio iniziale. La parte A del codice ISPS specifica le circostanze nelle quali può essere rilasciato un certificato provvisorio.
2. Ove siano accertati i fondati motivi sopradescritti, l'ispettore informa immediatamente l'autorità competente della sicurezza (a meno che l'ispettore non sia egli stesso un'autorità debitamente autorizzata per la sicurezza). L'autorità competente della sicurezza decide quindi quali ulteriori misure di controllo siano necessarie tenendo conto del livello di sicurezza conformemente alla regola 9 della convenzione SOLAS 74, capitolo XI.
  3. Fondati motivi diversi da quelli sopra elencati devono essere esaminati dall'autorità debitamente autorizzata per la sicurezza.
-

## ALLEGATO VI

## PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI

## (di cui all'articolo 15, paragrafo 1)

Allegato 1 «Procedure di controllo dello Stato di approdo» (PSCOs) del MOU di Parigi e seguenti istruzioni dello stesso, nella loro versione aggiornata:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Istruzione 33/2000/02: Controllo operativo sulle navi traghetto e passeggeri),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts [Istruzione 35/2002/02: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo (PSCO) in materia di carte elettroniche],
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Istruzione 36/2003/08: Orientamenti per l'ispezione delle condizioni di lavoro e di vita),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Istruzione 37/2004/02: Orientamenti ai sensi della convenzione STCW 78/95 modificata),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Istruzione 37/2004/05: Orientamenti per l'ispezione concernente le ore di lavoro/riposo),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Istruzione 37/2004/10: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sugli aspetti relativi alla sicurezza),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Istruzione 38/2005/02: Orientamenti per la verifica, da parte degli PSCO, dei dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR)],
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Istruzione 38/2005/05: Orientamenti sull'allegato I della convenzione MARPOL 73/78),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on the Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [Istruzione 38/2005/07: Orientamenti sul controllo del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) delle petroliere motoscafo],
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on on the ISM Code (Istruzione 39/2006/01: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sul codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM)],
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Istruzione 39/2006/02: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sul controllo del sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (GMDSS)],
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Istruzione 39/2006/03 Ottimizzazione della lista di controllo delle messe al bando e delle notifiche),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Istruzione 39/2006/10: Orientamenti per gli PSCO per l'esame delle cisterne di zavorra e la simulazione di guasto del generatore principale (black-out test)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Istruzione 39/2006/11 Orientamenti per le verifiche concernenti la struttura delle navi portarinfuse),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Istruzione 39/2006/12 Codice di buone pratiche per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Istruzione 40/2007/04: Criteri per la valutazione della responsabilità degli organismi riconosciuti),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Istruzione 40/2007/09: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo per conformarsi all'allegato VI della convenzione MARPOL 73/78).

## ALLEGATO VII

**ISPEZIONE ESTESA DELLE NAVI****(di cui all'articolo 14)**

Un'ispezione estesa concerne in particolare le condizioni generali dei seguenti settori a rischio:

- documentazione,
- condizioni strutturali,
- tenuta stagna alle intemperie,
- sistemi di emergenza,
- comunicazioni radio,
- operazioni di carico,
- sicurezza antincendio,
- allarmi,
- condizioni di vita e di lavoro,
- apparecchiature di navigazione,
- mezzi di salvataggio,
- merci pericolose,
- motori principali e ausiliari,
- prevenzione dell'inquinamento.

Inoltre ferma restando la loro fattibilità materiale o eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, un'ispezione estesa include la verifica di specifiche voci di settori a rischio a seconda del tipo di navi ispezionate, come stabilito in conformità dell'articolo 14, paragrafo 3.

---

## ALLEGATO VIII

**DISPOSIZIONI RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI E ANCORAGGI ALL'INTERNO DELLA  
COMUNITÀ****(di cui all'articolo 16)**

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 16, paragrafo 1, l'autorità competente del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che sarà immediatamente applicabile dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa immediatamente applicabile dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le carenze che hanno portato al fermo siano state corrette.
2. L'autorità competente invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso all'amministrazione dello Stato di bandiera, all'organismo riconosciuto interessato, agli altri Stati membri e agli altri firmatari del MOU di Parigi, alla Commissione e al segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente aggiorna inoltre tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso.
3. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento. La domanda è corredata di un documento dell'amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore da essa debitamente autorizzato, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni. L'amministrazione dello Stato di bandiera fornisce all'autorità competente la prova dell'avvenuta visita a bordo.
4. La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso dev'essere altresì corredata, eventualmente, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito ad una visita a bordo da parte di un suo ispettore, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. La società di classificazione fornisce all'autorità competente la prova dell'avvenuta visita a bordo.
5. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato soltanto trascorso il periodo di cui all'articolo 16 della presente direttiva, a seguito di una nuova ispezione della nave effettuata in un porto concordato.

Se il porto concordato si trova in uno Stato membro, l'autorità competente di tale Stato, su richiesta dell'autorità competente che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave ad entrare nel porto concordato affinché possa essere effettuata la nuova ispezione. In tali casi, non possono essere effettuate operazioni di carico nel porto fino a che il provvedimento di rifiuto di accesso sia stato revocato.

6. Se il fermo che ha portato al provvedimento di rifiuto di accesso era conseguente anche a carenze nella struttura della nave, l'autorità competente che lo ha emanato può esigere che taluni spazi, fra i quali gli spazi di carico e le cisterne, siano resi disponibili per un esame nel corso della nuova ispezione.
7. La nuova ispezione è effettuata dall'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso o dall'autorità competente del porto di destinazione con l'accordo dell'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. L'autorità competente può esigere un preavviso fino a 14 giorni per la nuova ispezione. Sono fornite tutte le prove richieste dallo Stato membro in questione che la nave è pienamente conforme ai requisiti applicabili delle convenzioni.
8. La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguardi quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato VII.
9. I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.
10. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano lo Stato membro a norma dell'allegato VII, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato e la compagnia di appartenenza della nave ne è informata per iscritto.
11. L'autorità competente informa per iscritto della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, gli altri firmatari del MOU di Parigi, la Commissione e il segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso.
12. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti all'interno della Comunità sono rese disponibili nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'articolo 26 e dell'allegato XIII.

## ALLEGATO IX

**RAPPORTO DI ISPEZIONE****(di cui all'articolo 17)**

Il rapporto di ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi.

**I. Informazioni generali**

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

**II. Informazioni relative all'ispezione**

1. Certificati rilasciati in applicazione delle pertinenti convenzioni, autorità od organismo che ha rilasciato il certificato o i certificati con indicazione delle date di rilascio e di scadenza
2. Parti o elementi della nave che sono stati sottoposti ad ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa)
3. Porto e data dell'ultima visita di controllo intermedia o annuale oppure di rinnovo e nome dell'organismo che l'ha effettuata
4. Tipo di ispezione (ispezione, ispezione dettagliata, ispezione estesa)
5. Natura delle carenze
6. Misure adottate

**III. Informazioni supplementari in caso di fermo**

1. Data del provvedimento di fermo
  2. Data della revoca del provvedimento di fermo
  3. Natura delle carenze che hanno motivato il provvedimento di fermo (eventuali riferimenti alle convenzioni)
  4. Se pertinente, indicazione dell'eventuale responsabilità dell'organismo riconosciuto o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita di controllo relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione con altri fattori, ha determinato il fermo
  5. Misure adottate
-

## ALLEGATO X

**CRITERI PER IL FERMO DI UNA NAVE****(di cui all'articolo 19, paragrafo 3)**

## INTRODUZIONE

Per stabilire se le carenze rilevate durante un'ispezione giustificano il fermo della nave, l'ispettore deve conformarsi ai criteri menzionati nei punti 1 e 2 in appresso.

Nel punto 3 è riportato un elenco di carenze che possono di per sé giustificare il fermo della nave (cfr. articolo 19, paragrafo 4).

Quando il motivo del fermo deriva da un'avaria accidentale subita nel viaggio della nave verso un porto, il provvedimento di fermo non è emanato sempreché:

- a) sia stato tenuto debito conto degli obblighi di cui alla regola I/11, lettera c), della SOLAS 74 concernente la notifica all'amministrazione dello Stato di bandiera, all'ispettore nominato o all'organismo riconosciuto competente per il rilascio del certificato pertinente;
- b) prima dell'ingresso nel porto, il comandante o il proprietario della nave abbia trasmesso all'autorità competente dello Stato di approdo informazioni sulle circostanze dell'avaria accidentale e del danno subito ed informazioni sulla notifica obbligatoria all'amministrazione dello Stato di bandiera;
- c) sia stata intrapresa dalla nave un'idonea azione intesa ad ovviare alla carenza e sufficiente a soddisfare l'autorità;
- d) l'autorità, dopo aver ricevuto notifica del completamento dei lavori intesi ad ovviare alla carenza, abbia constatato che le carenze chiaramente pericolose per la sicurezza, la salute o l'ambiente sono state eliminate.

**1. Criteri principali**

Nell'esprimere il suo giudizio professionale sull'opportunità di sottoporre una nave a fermo, l'ispettore deve attenersi ai seguenti criteri.

**Determinazione dei tempi**

Le navi che presentano un rischio per la navigazione devono essere sottoposte a fermo subito dopo la prima ispezione, a prescindere dal periodo di tempo in cui la nave rimane nel porto.

**Criterio**

La nave deve essere sottoposta a fermo se le carenze sono sufficientemente gravi da giustificare il fatto che l'ispettore ritorni sulla nave stessa per verificare che vi sia stato posto rimedio prima che essa salpi.

La necessità che l'ispettore ritorni sulla nave qualifica la gravità delle carenze. Tuttavia ciò non impone tale obbligo in ogni caso. Ciò implica che l'autorità deve verificare in un modo o nell'altro, preferibilmente mediante un'ulteriore visita, che si sia posto rimedio alle carenze prima della partenza.

**2. Applicazione dei criteri principali**

Nel decidere se le carenze riscontrate in una nave sono sufficientemente gravi da giustificare il fermo, l'ispettore deve porsi i seguenti quesiti:

1. la nave ha la pertinente e valida documentazione?
2. la nave dispone dell'equipaggio richiesto nel documento sulla composizione minima degli equipaggi?

Durante l'ispezione l'ispettore deve inoltre verificare se, nel corso di tutto il successivo viaggio, la nave e/o l'equipaggio siano in grado di:

3. navigare in maniera sicura;
4. effettuare in sicurezza le operazioni di carico e di trasporto e controllarne le condizioni;

5. far funzionare la sala macchine in maniera sicura;
6. mantenere propulsione e governo adeguati;
7. disporre di efficaci attrezzature antincendio in ogni parte della nave, se necessario;
8. abbandonare la nave velocemente e in maniera sicura e effettuare salvataggi, se necessario;
9. prevenire l'inquinamento dell'ambiente;
10. mantenere un'adeguata stabilità;
11. mantenere un'adeguata tenuta stagna;
12. comunicare in situazioni di pericolo, se necessario;
13. provvedere affinché vi siano condizioni di sicurezza e di igiene a bordo;
14. fornire tutte le informazioni possibili in caso di incidente.

Se la risposta a uno di questi quesiti è negativa, tenuto conto di tutte le carenze riscontrate, è assolutamente necessario prendere in considerazione il fermo della nave. Anche una combinazione di carenze di tipo meno grave può dar luogo al fermo della nave.

3. Per agevolare l'ispettore nell'applicazione dei presenti orientamenti, segue un elenco di carenze, in base alle diverse convenzioni e/o codici, che, per la loro gravità, possono giustificare il fermo della nave. L'elenco non vuole essere completo.

#### 3.1. *Aspetti generali*

Mancanza dei certificati e documenti validi richiesti dagli strumenti pertinenti. Tuttavia, le navi battenti bandiera di uno Stato che non è parte di una convenzione pertinente o che non ha attuato un altro strumento pertinente non devono recare a bordo i certificati previsti da detta convenzione o altro strumento pertinente. La mancanza dei certificati richiesti non potrebbe quindi costituire in sé motivo per sottoporre a fermo tali navi; applicando tuttavia la clausola che esclude un trattamento più favorevole, è necessario assicurare la conformità sostanziale con le disposizioni in questione prima che la nave salpi.

#### 3.2. *Ambito di pertinenza della SOLAS 74*

1. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del propulsore, di altre macchine essenziali o degli impianti elettrici.
2. Pulizia insufficiente della sala macchine, eccessiva presenza di miscela olio-acqua nelle sentine, isolamento delle tubolature (ivi compresi i tubi di scappamento nella sala macchine) contaminato da olio, funzionamento imperfetto delle pompe di sentina.
3. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del generatore, delle illuminazioni, delle batterie e degli interruttori di emergenza.
4. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del timone principale e ausiliario.
5. Mancanza, capacità insufficiente o serio deterioramento dei mezzi collettivi e individuali di salvataggio.
6. Mancanza, mancata conformità o deterioramento sostanziale — nella misura in cui non è conforme all'uso destinato — del sistema per il rilevamento di incendi, degli allarmi antincendio, dei mezzi antincendio, degli estintori fissi, delle valvole di ventilazione, delle serrande tagliafuoco, dei dispositivi di chiusura rapida.
7. Mancanza, sostanziale deterioramento o funzionamento imperfetto della protezione antincendio sul ponte di carico delle navi cisterna.
8. Mancanza, mancata conformità o sostanziale deterioramento delle luci, delle sagome o dei segnali sonori.
9. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature radio per comunicazioni di pericolo e di sicurezza.

10. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature di navigazione, tenuto conto delle disposizioni della SOLAS 74, regola V/16.2.
  11. Mancanza di carte nautiche corrette e/o di altre pubblicazioni nautiche pertinenti necessarie per il viaggio previsto, tenendo presente la possibilità di sostituirle con un sistema informatico e indicatore di carta elettronica omologato (ECDIS) operante sui dati ufficiali.
  12. Mancanza di ventilatori di scarico antiscintilla per le sale delle pompe di scarico.
  13. Gravi carenze a livello dei requisiti operativi, come indicato nella sezione 5.5 dell'allegato 1 del MOU di Parigi.
  14. Numero, composizione o certificati dell'equipaggio non conformi al documento di composizione minima degli equipaggi.
  15. Mancata esecuzione del programma di ispezioni estese previste dalla regola 2 del capitolo XI della SOLAS.
- 3.3. *Ambito di pertinenza del codice IBC*
1. Trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico.
  2. Dispositivi di sicurezza ad alta pressione mancanti o danneggiati.
  3. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice.
  4. Sorgenti di ignizione ubicate in luoghi pericolosi.
  5. Infrazione di requisiti specifici.
  6. Superamento del volume massimo ammissibile del carico per cisterna.
  7. Insufficiente protezione termica per i prodotti sensibili.
- 3.4. *Ambito di pertinenza del codice IGC*
1. Trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico.
  2. Mancanza dei dispositivi di chiusura degli alloggi o dei locali di servizio.
  3. Paratie non stagne al gas.
  4. Camere di equilibrio difettose.
  5. Valvole a chiusura rapida mancanti o difettose.
  6. Valvole di sicurezza mancanti o difettose.
  7. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice.
  8. Mancato funzionamento dei ventilatori dei vani carico.
  9. Mancato funzionamento degli allarmi di pressione nelle cisterne di carico.
  10. Impianto per il rilevamento di gas e/o impianto per il rilevamento di gas tossici difettoso.
  11. Trasporto di sostanze con inibitori, senza certificato valido.
- 3.5. *Ambito di pertinenza della LL 66*
1. Vaste superfici danneggiate o corrose oppure vaiolatura del fasciame, unita ad un irrigidimento dei ponti di coperta e dello scafo, che incidono sulla navigabilità o sulla resistenza a carichi locali, a meno che non siano state effettuate adeguate riparazioni temporanee in vista del trasferimento in un porto in cui si proceda alle riparazioni definitive.

2. Insufficiente stabilità riconosciuta.
  3. Mancanza di informazioni sufficienti e affidabili, con un formulario approvato, che consenta, in maniera rapida e semplice, al comandante di effettuare il carico e lo zavorramento della nave in modo tale da mantenere un sicuro margine di stabilità in tutte le fasi e nelle varie condizioni del viaggio e da evitare intollerabili sollecitazioni nella struttura della nave.
  4. Mancanza, deterioramento sostanziale o difetti nei dispositivi di chiusura, nei dispositivi di chiusura dei boccaporti e nelle porte a chiusura stagna.
  5. Sovraccarico.
  6. Mancanza o impossibilità di leggere la linea di pescaggio.
- 3.6. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato I*
1. Mancanza, grave deterioramento o difetto relativo al corretto funzionamento del dispositivo di filtrazione delle acque miste a olio e del sistema per la sorveglianza e il controllo dello scarico di olio o dei dispositivi di allarme a 15 ppm.
  2. Insufficienza nella rimanente capacità della cisterna di decantazione e/o di sedimentazione per il viaggio previsto.
  3. Mancata disponibilità del registro degli oli minerali.
  4. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.
  5. Mancanza o inadeguatezza della documentazione di conformità alla regola 13G, paragrafo 3, lettera b), della MARPOL 73/78.
- 3.7. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato II*
1. Assenza del manuale P&A.
  2. Carico non classificato.
  3. Mancata disponibilità del registro del carico.
  4. Trasporto di sostanze simili al petrolio senza che siano soddisfatte le relative prescrizioni o senza un certificato adeguatamente modificato.
  5. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.
- 3.8. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato V*
1. Assenza del piano di gestione dei rifiuti.
  2. Mancata disponibilità del registro dei rifiuti.
  3. Il personale della nave dimostra di non conoscere i requisiti di eliminazione/scarico del piano di gestione dei rifiuti.
- 3.9. *Ambito di pertinenza della STCW 78/95 e direttiva 2008/106/CE*
1. Mancato possesso da parte dei marittimi del certificato o di un certificato appropriato, di una dispensa valida o mancata presentazione di una prova documentale che è stata inoltrata all'amministrazione dello Stato di bandiera una domanda di convalida.
  2. Prova che un certificato è stato ottenuto con la frode o che il titolare di un certificato non è la persona alla quale esso è stato originariamente rilasciato.
  3. Non conformità con gli obblighi di composizione minima dell'equipaggio applicabili dell'amministrazione dello Stato di bandiera.
  4. Mancata conformità delle disposizioni di navigazione o di guardia in macchina agli obblighi specificati per la nave dall'amministrazione dello Stato di bandiera.

5. Assenza, nella guardia, di una persona qualificata ad operare le apparecchiature essenziali per la sicurezza della navigazione, per la sicurezza delle comunicazioni radio o per la prevenzione dell'inquinamento marino.
6. Mancata produzione della prova di idoneità professionale per i compiti assegnati ai marittimi per quanto riguarda la sicurezza della nave e la prevenzione dell'inquinamento.
7. Incapacità di disporre, per la prima guardia all'inizio di un viaggio e per i successivi cambi della guardia, di persone che siano sufficientemente riposati o altrimenti idonee al servizio.

3.10. *Ambito di pertinenza delle convenzioni dell'OIL*

1. Insufficienza di generi alimentari per il viaggio fino al porto successivo.
2. Insufficienza di acqua potabile per il viaggio fino al porto successivo.
3. Condizioni sanitarie non soddisfacenti a bordo.
4. Mancanza di riscaldamento negli alloggi di una nave che naviga in zone in cui le temperature possono essere eccessivamente basse.
5. Insufficienza di ventilazione negli alloggi di una nave.
6. Passaggi/alloggi bloccati da eccesso di ciarpane, armamento o carico, o in condizioni altrimenti non sicure.
7. Prova evidente che, per la prima guardia o i successivi cambi, gli addetti alla guardia o altro personale di servizio non sono in grado di assolvere i loro compiti a causa della fatica.

3.11. *Casi in cui non si giustifica il fermo, ma in cui debbono, ad esempio, essere sospese le operazioni di carico*

La mancanza di un corretto funzionamento (o manutenzione) del dispositivo a gas inerte, dei dispositivi di carico o delle macchine è considerata un motivo sufficiente per sospendere le operazioni di carico.

---

## ALLEGATO XI

**CRITERI MINIMI PER GLI ISPETTORI****(di cui all'articolo 22, paragrafi 1 e 5)**

1. Gli ispettori devono avere una conoscenza teorica e un'esperienza pratica adeguate in materia di navi e del loro esercizio. Devono essere competenti nell'applicazione dei requisiti delle convenzioni e delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo. La conoscenza e la competenza nell'applicazione dei requisiti internazionali e comunitari devono essere acquisite attraverso programmi di formazione documentati.
2. Gli ispettori devono, almeno, avere:
  - a) adeguate qualifiche rilasciate da un istituto marittimo o nautico e la relativa esperienza di navigazione in quanto ufficiale navale certificato titolare, attualmente o in passato, di certificato di competenza STCW 78 II/2 o III/2 valido, non limitato quanto alla zona operativa, alla potenza motrice o alla stazza; o
  - b) aver superato l'esame riconosciuto dall'autorità competente per architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere navale e aver prestato servizio in tale funzione per almeno 5 anni; o
  - c) un diploma universitario nel settore o diploma equivalente ed aver seguito un'adeguata formazione con relativa qualifica di ispettore in materia di sicurezza navale.
3. L'ispettore deve:
  - aver prestato almeno un anno di servizio come ispettore dello Stato di bandiera effettuando controlli e certificazioni conformemente alle convenzioni oppure vigilando sulle attività svolte dagli organismi riconosciuti cui sono stati delegati compiti obbligatori, oppure
  - avere acquisito un livello di competenza equivalente in seguito ed almeno un anno di formazione pratica partecipando alle ispezioni di controllo dello Stato di approdo sotto la guida di ispettori esperti del settore.
4. Gli ispettori di cui al punto 2, lettera a), devono aver maturato un'esperienza marittima di almeno 5 anni, inclusi i periodi di servizio prestati in mare, rispettivamente come ufficiale di coperta o ufficiale di macchina ovvero come ispettore dello Stato di bandiera o assistente dell'ispettore responsabile del controllo da parte dello Stato di approdo. Tale esperienza comprende un periodo di almeno 2 anni prestato in mare come ufficiale di coperta o di macchina.
5. Gli ispettori devono essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto con i marittimi nella lingua più comunemente usata in navigazione.
6. Sono altresì accettati gli ispettori che non soddisfano i criteri sopra elencati se, alla data di adozione della presente direttiva, sono dipendenti dell'autorità competente del controllo da parte dello Stato di approdo di uno Stato membro.
7. Quando, in uno Stato membro, le ispezioni di cui all'articolo 15, paragrafi 1 e 2, sono eseguite da ispettori per il controllo da parte dello Stato di approdo, questi devono avere qualifiche adeguate, che includano una sufficiente esperienza teorica e pratica in materia di sicurezza marittima. Essa deve di norma comprendere:
  - a) una buona conoscenza della sicurezza marittima e di come essa è applicata alle operazioni oggetto di esame;
  - b) una buona conoscenza pratica delle tecnologie in materia di sicurezza;
  - c) una conoscenza dei principi, procedure e tecniche di ispezione;
  - d) una conoscenza pratica delle operazioni oggetto di esame.

## ALLEGATO XII

**FUNZIONI DELLA BANCA DATI SULLE ISPEZIONI****(di cui all'articolo 24, paragrafo 1)**

1. La banca dati sulle ispezioni comprende almeno le seguenti funzioni:
    - includere i dati sulle ispezioni degli Stati membri e di tutti i firmatari del MOU di Parigi,
    - fornire dati sul profilo di rischio delle navi e sulle navi da sottoporre a ispezione,
    - calcolare l'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro,
    - elaborare le liste bianca, grigia e nera degli Stati di bandiera di cui all'articolo 16, paragrafo 1,
    - fornire dati sulla prestazione delle compagnie,
    - individuare gli elementi dei settori a rischio da controllare ad ogni ispezione.
  2. La banca dati sulle ispezioni è in grado di adattarsi agli sviluppi futuri e di interfacciarsi con altre banche dati comunitarie sulla sicurezza marittima, incluso SafeSeaNet, che forniscono dati sugli effettivi scali delle navi nei porti degli Stati membri e, se necessario, con i pertinenti sistemi d'informazione nazionali.
  3. È previsto un deep hyperlink (collegamento profondo) dalla banca dati sulle ispezioni al sistema informatico Equasis. Gli Stati membri incoraggiano gli ispettori a consultare le banche dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi, accessibili attraverso Equasis.
-

## ALLEGATO XIII

**PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI CONNESSE ALLE ISPEZIONI, AI FERMI E AI PROVVEDIMENTI DI RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI E ANCORAGGI DEGLI STATI MEMBRI****(di cui all'articolo 26)**

1. Le informazioni pubblicate a norma dell'articolo 26, paragrafo 1, devono comprendere i seguenti dati:
    - a) nome della nave;
    - b) numero di identificazione IMO;
    - c) tipo di nave;
    - d) stazza (GT);
    - e) anno di costruzione indicato nei certificati di sicurezza;
    - f) nome ed indirizzo della compagnia della nave;
    - g) per le navi portarinfuse liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio;
    - h) Stato di bandiera;
    - i) certificati di classificazione e certificati obbligatori rilasciati in conformità delle convenzioni e autorità od organismo che ha rilasciato ognuno dei certificati in questione, inclusa la data di emissione e di scadenza;
    - j) porto e data dell'ultima visita intermedia o annuale per i certificati di cui alla lettera i) e indicazione dell'autorità od organismo che ha effettuato la visita di controllo;
    - k) data, paese, porto di fermo.
  2. Per le navi che sono state sottoposte a fermo, le informazioni pubblicate ai sensi dell'articolo 26 devono includere anche:
    - a) numero di fermi durante i 36 mesi precedenti;
    - b) data alla quale il fermo è stato revocato;
    - c) durata del fermo, in giorni;
    - d) motivi del fermo, illustrati in modo chiaro ed esplicito;
    - e) indicazione delle eventuali responsabilità dell'organismo riconosciuto che ha effettuato la visita di controllo relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione con altri elementi, ha determinato il fermo;
    - f) descrizione delle misure adottate nel caso in cui una nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato;
    - g) nel caso di una nave cui è stato rifiutato l'accesso a tutti i porti o ancoraggi della Comunità, indicazione dei motivi di tale misura, illustrati in modo chiaro ed esplicito.
-

## ALLEGATO XIV

## DATI DA FORNIRE PER IL CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE

(di cui all'articolo 29)

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

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

Le informazioni sono trasmesse alla Commissione conformandosi alla seguente tabella tipo <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

Porto/Zona	Numero di ispettori a tempo pieno (A)	Numero di ispettori a tempo parziale (B)	Conversione di (B) in tempo pieno (C)	Totale (A + C)
Porto X/o Zona X ...				
Porto Y/o Zona Y ...				
TOTALE				

1.2. Numero totale di singole navi entrate nei loro porti a livello nazionale. La cifra è costituita dal numero di navi disciplinate dalla presente direttiva che sono entrate nei loro porti a livello nazionale, contate una sola volta.

2. Gli Stati membri devono fornire alla Commissione:

a) con cadenza semestrale l'elenco degli scali in porto delle singole navi, ad eccezione dei traghetti passeggeri e merci in servizio di linea, che sono entrate nei loro porti o che hanno notificato all'autorità o ente portuale il loro arrivo in un ancoraggio, specificando, per ogni movimento della nave, numero di identificazione IMO, la data di arrivo e il porto. L'elenco è fornito sotto forma di programma a fogli elettronici che consente il recupero e l'elaborazione automatici delle informazioni. L'elenco è fornito entro 4 mesi dalla fine del periodo al quale i dati si riferiscono;

e

b) elenchi separati dei traghetti passeggeri e merci in servizio di linea di cui alla lettera a), entro sei mesi dalla data di attuazione della direttiva e successivamente ogniqualvolta siano apportate variazioni a detti servizi. L'elenco specifica per ogni nave il numero di identificazione IMO, il nome e la rotta coperta. L'elenco è fornito sotto forma di programma a fogli elettronici che consente il recupero e l'elaborazione automatici delle informazioni.

<sup>(1)</sup> Quando le ispezioni effettuate nel quadro del regime di controllo da parte dello Stato di approdo costituiscono soltanto una parte dei compiti affidati agli ispettori, il numero totale degli ispettori deve essere convertito in numero di ispettori a tempo pieno. Quando lo stesso ispettore lavora in più di un porto o zona geografica, deve essere calcolato in ogni porto l'equivalente in tempo parziale applicabile.

<sup>(2)</sup> Queste informazioni sono fornite su scala nazionale per ciascuno dei porti dello Stato membro in questione. Ai fini del presente allegato, con il termine porto si intende un porto singolo o la zona geografica coperta da un ispettore o da un gruppo di ispettori, che comprende eventualmente vari porti singoli.

## ALLEGATO XV

## PARTE A

**Direttiva abrogata e sue modifiche successive  
(di cui all'articolo 37)**

Direttiva 95/21/CE del Consiglio  
(GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1)

Direttiva 98/25/CE del Consiglio  
(GU L 133 del 7.5.1998, pag. 19)

Direttiva 98/42/CE della Commissione  
(GU L 184 del 27.6.1998, pag. 40)

Direttiva 1999/97/CE della Commissione  
(GU L 331 del 23.12.1999, pag. 67)

Direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio  
(GU L 19 del 22.1.2002, pag. 17)

Direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio  
(GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53) unicamente articolo 4

## PARTE B

**Elenco dei termini di attuazione nell'ordinamento nazionale  
(di cui all'articolo 37)**

Direttiva	Termine di attuazione
Direttiva 95/21/CE	30 giugno 1996
Direttiva 98/25/CE	30 giugno 1998
Direttiva 98/42/CE	30 settembre 1998
Direttiva 1999/97/CE	13 dicembre 2000
Direttiva 2001/106/CE	22 luglio 2003
Direttiva 2002/84/CE	23 novembre 2003

## ALLEGATO XVI

**Tavola di concordanza**  
**(di cui all'articolo 37)**

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
Articolo 1, alinea	Articolo 1, alinea
Articolo 1, primo trattino	Articolo 1, lettera a)
Articolo 1, secondo trattino	Articolo 1, lettera b)
–	Articolo 1, lettera c)
Articolo 2, alinea	Articolo 2, alinea
Articolo 2, punto 1, alinea	Articolo 2, punto 1, alinea
Articolo 2, punto 1, primo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera a)
Articolo 2, punto 1, secondo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera b)
Articolo 2, punto 1, terzo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera c)
Articolo 2, punto 1, quarto trattino	Articolo 2, punto 1, lettera d)
Articolo 2, punto 1, quinto trattino	Articolo 2, punto 1, lettera e)
Articolo 2, punto 1, sesto trattino	Articolo 2, punto 1, lettera f)
Articolo 2, punto 1, settimo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera g)
Articolo 2, punto 1, ottavo trattino	Articolo 2, punto 1, lettera h)
Articolo 2, punto 2	Articolo 2, punto 2
–	Articolo 2, punto 3
–	Articolo 2, punto 4
Articolo 2, punto 3	Articolo 2, punto 5
Articolo 2, punto 4	–
–	Articolo 2, punto 6
–	Articolo 2, punto 7
Articolo 2, punto 5	Articolo 2, punto 8
–	Articolo 2, punto 9
–	Articolo 2, punto 10
Articolo 2, punto 6	Articolo 2, punto 11
Articolo 2, punto 7	Articolo 2, punto 12
Articolo 2, punto 8	Articolo 2, punto 13
–	Articolo 2, punto 14
Articolo 2, punto 9	Articolo 2, punto 15
–	Articolo 2, punto 16
Articolo 2, punto 10	Articolo 2, punto 17
–	Articolo 2, punto 18
–	Articolo 2, punto 19

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
–	Articolo 2, punto 20
–	Articolo 2, punto 21
–	Articolo 2, punto 22
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma	Articolo 3, paragrafo 1, primo comma
–	Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma
–	Articolo 3, paragrafo 1, terzo comma
Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 3, paragrafo 1, quarto comma
–	Articolo 3, paragrafo 1, quinto comma
–	Articolo 3, paragrafo 1, sesto comma
Articolo 3, paragrafi da 2 a 4	Articolo 3, paragrafi da 2 a 4
–	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 4	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 5	–
–	Articolo 5
–	Articolo 6
–	Articolo 7
–	Articolo 8
–	Articolo 9
–	Articolo 10
–	Articolo 11
–	Articolo 12
Articolo 6, paragrafo 1, alinea	–
–	Articolo 13, punto 1, alinea
Articolo 6, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 13, punto 1, lettera a)
–	Articolo 13, punto 1, lettera b)
Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 13, punto 1, lettera c)
Articolo 6, paragrafo 2	–
–	Articolo 13, punto 2
Articolo 6, paragrafo 3	Articolo 13, punto 3
Articolo 6, paragrafo 4	–
Articolo 7	–
Articolo 7 bis	–
Articolo 7 ter	–
–	Articolo 14
–	Articolo 15
–	Articolo 16
Articolo 8	Articolo 17

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
–	Articolo 18
Articolo 9, paragrafi 1 e 2	Articolo 19, paragrafi 1 e 2
Articolo 9, paragrafo 3, prima frase	Articolo 19, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 3, frasi da 2 a 4	Articolo 19, paragrafo 4
Articolo 9, paragrafi da 4 a 7	Articolo 19, paragrafi da 5 a 8
–	Articolo 19, paragrafi 9 e 10
Articolo 9 bis	–
Articolo 10, paragrafi da 1 a 3	Articolo 20, paragrafi da 1 a 3
–	Articolo 20, paragrafo 4
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 21, paragrafo 1
–	Articolo 21, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 21, paragrafo 3, primo comma
Articolo 11, paragrafo 3, primo comma	–
Articolo 11, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 21, paragrafo 3, secondo comma
Articolo 11, paragrafi da 4 a 6	Articolo 21, paragrafi da 4 a 6
Articolo 12, paragrafi da 1 a 3	Articolo 22, paragrafi da 1 a 3
Articolo 12, paragrafo 4	Articolo 22, paragrafo 4
–	Articolo 22, paragrafi da 5 a 7
Articolo 13, paragrafi 1 e 2	Articolo 23, paragrafi 1 e 2
–	Articolo 23, paragrafi da 3 a 5
Articolo 14	–
Articolo 15	–
–	Articolo 24
–	Articolo 25
–	Articolo 26
–	Articolo 27
Articolo 16, paragrafi 1 e 2	Articolo 28, paragrafi 1 e 2
Articolo 16, paragrafo 2 bis	Articolo 28, paragrafo 3
Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 28, paragrafo 4
Articolo 17	Articolo 29
–	Articolo 30
Articolo 18	Articolo 31
Articolo 19	Articolo 32
–	Articolo 33
Articolo 19 bis	Articolo 34
–	Articolo 35
Articolo 20	Articolo 36

Direttiva 95/21/CE	Presente direttiva
–	Articolo 37
Articolo 21	Articolo 38
Articolo 22	Articolo 39
Allegato I	–
–	Allegato I
–	Allegato II
–	Allegato III
Allegato II	Allegato IV
Allegato III	Allegato V
Allegato IV	Allegato VI
Allegato V	Allegato VII
Allegato VI	Allegato X
Allegato VII	Allegato XI
–	Allegato XII
Allegato VIII	Allegato XIII
Allegato IX	Allegato IX
Allegato X	Allegato XIV
Allegato XI	Allegato VIII
Allegato XII	–
–	Allegato XV
–	Allegato XVI

**DIRETTIVA 2009/17/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 23 aprile 2009****recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 3 febbraio 2009,

considerando quanto segue:

- (1) Con l'adozione della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>, l'Unione europea si è dotata di mezzi supplementari per prevenire le situazioni di pericolo per la salvaguardia della vita umana in mare e per la protezione dell'ambiente marino.
- (2) Poiché la presente direttiva riguarda la modifica della direttiva 2002/59/CE, la maggior parte degli obblighi che essa prevede non saranno applicabili agli Stati membri privi di coste marittime e di porti marittimi. Conseguentemente, i soli obblighi applicabili all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al Lussemburgo e alla Slovacchia sono quelli riguardanti le navi che battono la bandiera di tali Stati membri, lasciando impregiudicato l'obbligo di cooperazione degli Stati membri per garantire la continuità tra i servizi di gestione del traffico marittimo e quelli degli altri modi di trasporto, in particolare i servizi d'informazione fluviale.

(3) Secondo la presente direttiva gli Stati membri che sono Stati costieri dovrebbero poter scambiare le informazioni raccolte nell'ambito delle funzioni di monitoraggio del traffico marittimo che essi svolgono nelle loro zone di competenza. Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi «SafeSeaNet», sviluppato dalla Commissione di concerto con gli Stati membri, comprende, da un lato, una rete per lo scambio di dati e, dall'altro, una standardizzazione delle principali informazioni disponibili sulle navi e sui loro carichi (preavvisi e resoconti). Esso permette così di localizzare alla fonte e di comunicare a tutte le autorità informazioni precise e aggiornate sulle navi nelle acque europee, sui loro spostamenti e sui loro carichi pericolosi o inquinanti, nonché sugli incidenti marittimi.

(4) In tale contesto, per garantire l'utilizzazione operativa dei dati così raccolti, è essenziale che le infrastrutture necessarie per la raccolta e lo scambio dei dati oggetto della presente direttiva, realizzate dalle amministrazioni nazionali, siano integrate nel SafeSeaNet.

(5) Tra le informazioni notificate e scambiate ai sensi della direttiva 2002/59/CE rivestono particolare importanza quelle relative alle precise caratteristiche delle merci pericolose o inquinanti trasportate via mare. In tale ambito, considerati i recenti incidenti marittimi, è necessario permettere alle autorità costiere di accedere più facilmente alle informazioni sulle caratteristiche degli idrocarburi trasportati via mare, elemento essenziale per la scelta delle tecniche di controllo più appropriate, e assicurare loro in caso di emergenza un collegamento diretto con gli operatori che conoscono meglio i prodotti trasportati.

(6) Le apparecchiature che permettono l'identificazione automatica delle navi (AIS — sistema di identificazione automatica) contemplate dalla Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare, del 1° novembre 1974, permettono non solo di migliorare le possibilità di monitoraggio delle navi, ma soprattutto di accrescere la sicurezza di queste ultime in caso di navigazione ravvicinata. A questo titolo gli AIS sono stati inseriti nel dispositivo della direttiva 2002/59/CE. Considerati i numerosi casi di collisione in cui sono stati coinvolti pescherecci, i quali evidentemente non erano stati identificati dalle navi mercantili o non hanno localizzato le navi mercantili nei loro paraggi, è fortemente auspicabile l'estensione di tale misura ai pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri. Nel quadro del Fondo europeo per la pesca può essere prevista un'assistenza finanziaria per l'installazione a bordo dei pescherecci di attrezzature

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 533), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 184 E del 22.7.2008, pag. 1), posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

di sicurezza quali i sistemi AIS. L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha riconosciuto che la pubblicazione a fini commerciali, su Internet o altrove, di dati AIS trasmessi dalle navi potrebbe essere pregiudizievole per la sicurezza delle navi e delle infrastrutture portuali e ha sollecitato i governi contraenti, in conformità delle rispettive disposizioni di diritto nazionale, a dissuadere coloro che comunicano a terzi dati AIS per la pubblicazione su Internet o altrove dal continuare a farlo. Inoltre dovrebbe essere garantita la riservatezza delle informazioni inviate agli Stati membri ai sensi della presente direttiva e gli Stati membri dovrebbero utilizzare tali informazioni in conformità della presente direttiva.

- (7) L'obbligo di installazione di sistemi AIS dovrebbe essere interpretato come obbligo a mantenere sempre in funzione tali sistemi, tranne nei casi in cui regole o norme internazionali prevedano la protezione delle informazioni sulla navigazione.
- (8) A uno Stato membro che ne faccia richiesta dovrebbe essere consentito richiedere informazioni ad un altro Stato membro in merito a una nave, nonché a eventuali merci pericolose o inquinanti da questa trasportate. Tali informazioni dovrebbero essere disponibili mediante SafeSeaNet e dovrebbero essere richieste solo per motivi di sicurezza marittima o di protezione dell'ambiente marino. È pertanto essenziale che la Commissione indaghi sui possibili problemi di sicurezza delle reti e delle informazioni.
- (9) La direttiva 2002/59/CE dispone che gli Stati membri adottino misure particolari nei confronti di navi che presentano un rischio potenziale, a causa del loro comportamento o del loro stato. È pertanto opportuno aggiungere alla lista di queste navi quelle che non presentano assicurazioni o garanzie finanziarie soddisfacenti o quelle di cui i piloti o le autorità portuali hanno segnalato anomalie apparenti che potrebbero compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.
- (10) In conformità della direttiva 2002/59/CE, appare necessario, in relazione ai rischi derivanti da condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse, prendere in considerazione i pericoli che può presentare per la navigazione la formazione di ghiaccio. È quindi opportuno che l'autorità competente designata da uno Stato membro, qualora ritenga, sulla base delle previsioni relative allo stato dei ghiacci fornite da un servizio di informazione meteorologica qualificato, che le condizioni di navigazione comportino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, ne informi i capitani delle navi presenti nella sua zona di competenza o che intendono entrare o uscire dai porti situati nella zona interessata. In tale contesto detta autorità dovrebbe poter adottare tutte le misure idonee alla salvaguardia delle vite umane in mare e alla protezione dell'ambiente. Gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la facoltà di verificare che la necessaria documentazione di bordo dimostri il rispetto da parte dell'imbarcazione dei requisiti di resistenza e potenza in funzione della situazione del ghiaccio nella zona interessata.
- (11) La direttiva 2002/59/CE dispone che gli Stati membri debbano stabilire dei piani per accogliere, se la situazione lo richiede, le navi in pericolo nei loro porti o in altro luogo di rifugio nelle migliori condizioni possibili, allo scopo di limitare le conseguenze degli incidenti in mare. Tuttavia, tenendo conto delle Linee guida sui luoghi di rifugio delle navi che necessitano di assistenza allegate alla risoluzione A.949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale del 13 dicembre 2003 [«risoluzione A.949(23) dell'IMO»], che sono state adottate successivamente alla direttiva 2002/59/CE e si riferiscono alle navi che necessitano di assistenza e non alle navi in pericolo, tale direttiva dovrebbe essere modificata di conseguenza. La presente direttiva non pregiudica le norme applicabili in caso di operazioni di soccorso, quali le norme di cui alla Convenzione internazionale sui servizi di ricerca e salvataggio in mare, qualora siano in pericolo delle vite umane.
- (12) Per provvedere alle navi che necessitano assistenza di cui alla risoluzione A.949(23) dell'IMO, dovrebbero essere designate una o più autorità competenti al fine di ridurre i rischi per la sicurezza marittima, la vita umana e l'ambiente.
- (13) In base alla risoluzione A.949(23) dell'IMO e in seguito ai lavori condotti in collaborazione dalla Commissione, dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima («l'Agenzia») e dagli Stati membri, occorre stabilire le disposizioni essenziali che i piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza dovrebbero contenere per garantire un'applicazione armonizzata e efficace di tale misura e chiarire la portata degli obblighi che incombono sugli Stati membri.
- (14) La risoluzione A.949(23) dell'IMO deve costituire la base di qualsiasi piano stabilito dagli Stati membri al fine di rispondere efficacemente ai rischi creati dalle navi che necessitano di assistenza. Tuttavia, nel valutare i pericoli associati a tali rischi, gli Stati membri, sulla base delle loro circostanze specifiche, possono prendere in considerazione altri fattori quali l'uso dell'acqua di mare per la produzione di acqua potabile nonché per la produzione di energia elettrica.

- (15) I marittimi sono riconosciuti come una categoria speciale di lavoratori e, considerata la natura globale dell'industria marittima e le diverse giurisdizioni con cui potrebbero venire in contatto, necessitano di una protezione speciale, soprattutto in relazione con le autorità pubbliche. Nell'interesse di una maggiore sicurezza marittima, i marittimi dovrebbero poter contare su un giusto trattamento in caso di incidente marittimo. I loro diritti umani e la loro dignità dovrebbero essere salvaguardati in qualsiasi momento e tutte le inchieste sulla sicurezza dovrebbero essere condotte in modo giusto e rapido. A tal fine gli Stati membri dovrebbero, in conformità con il loro diritto nazionale, prendere ulteriormente in considerazione le pertinenti disposizioni di cui alle Linee guida dell'IMO sul giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo.
- (16) Qualora una nave necessiti di assistenza, potrebbe essere necessario decidere se accogliere o meno tale nave in un luogo di rifugio. Ciò è particolarmente rilevante nel caso di una situazione che potrebbe portare al naufragio, oppure ad un pericolo per l'ambiente o la navigazione. In tali casi, è necessario potersi rivolgere a un'istituzione indipendente in ciascuno Stato membro, in funzione della struttura interna dello Stato membro in questione, che possieda la necessaria perizia e che sia in grado di adottare decisioni in modo indipendente, per quanto riguarda l'accoglienza di navi in un luogo di rifugio. È inoltre importante che la decisione sia adottata a seguito di una valutazione preliminare della situazione, sulla base delle informazioni contenute nel pertinente piano per l'accoglienza di navi in un luogo di rifugio. È auspicabile che le autorità competenti abbiano carattere permanente.
- (17) I piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza dovrebbero descrivere con precisione il processo decisionale relativo alla situazione di allarme e al trattamento della situazione di cui trattasi. Dovrebbero essere specificate chiaramente le autorità competenti e le loro attribuzioni, così come i mezzi di comunicazione tra le parti interessate. Le procedure applicabili dovrebbero garantire la rapida adozione di una decisione appropriata, basata sulla perizia marittima specifica in materia e su adeguate informazioni a disposizione dell'autorità competente.
- (18) I porti che accolgono una nave dovrebbero poter contare su un sollecito risarcimento delle spese sostenute e degli eventuali danni connessi all'operazione. A tal fine è importante che siano applicate le pertinenti convenzioni internazionali. Gli Stati membri dovrebbero fare ogni sforzo per creare un quadro giuridico in base al quale, in circostanze eccezionali e in conformità con il diritto comunitario, possano risarcire un porto o un altro organismo per le spese e le perdite economiche subite a seguito dell'accoglienza di una nave. Inoltre, la Commissione dovrebbe esaminare le misure di compensazione esistenti negli Stati membri per le eventuali perdite economiche subite da un porto o da un organismo e dovrebbe, sulla base di tale esame, proporre e valutare diverse opzioni a livello di politica generale.
- (19) È opportuno che al momento dell'elaborazione dei piani gli Stati membri raccolgano informazioni sui potenziali luoghi di rifugio sul litorale in modo da consentire all'autorità competente, in caso di incidenti in mare, di identificare chiaramente e rapidamente le zone più appropriate per accogliere le navi che necessitano di assistenza. Queste informazioni pertinenti dovrebbero includere una descrizione di certe caratteristiche dei siti considerati e delle attrezzature e degli impianti disponibili per facilitare l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza o per contrastare le conseguenze di un incidente o dell'inquinamento.
- (20) È importante che l'elenco delle autorità competenti responsabili della decisione di accogliere una nave in un luogo di rifugio e delle autorità incaricate di ricevere e di gestire le situazioni di allarme costituisca oggetto di un'idonea pubblicazione. Può inoltre essere utile che le informazioni pertinenti siano accessibili anche alle parti che partecipano a un'operazione di assistenza in mare, incluse le imprese di assistenza e di rimorchio, e alle autorità degli Stati membri vicini che potrebbero risentire degli effetti di una situazione di pericolo in mare.
- (21) L'assenza di assicurazioni finanziarie non esime uno Stato membro dall'obbligo di condurre una valutazione preliminare e di decidere se accogliere una nave in un luogo di rifugio. Le autorità competenti possono verificare se la nave è assicurata o dispone di un'altra forma efficace di garanzia finanziaria che consenta l'adeguato risarcimento delle spese e dei danni connessi alla sua accoglienza in un luogo di rifugio. La richiesta di suddette informazioni non può tuttavia ritardare in alcun modo le operazioni di soccorso.
- (22) Le misure di monitoraggio e di organizzazione del traffico marittimo sono specificamente intese a consentire agli Stati membri una reale conoscenza delle navi che navigano nelle acque sotto la loro giurisdizione e quindi, se del caso, a meglio prevenire i potenziali rischi. In tale contesto lo scambio delle informazioni raccolte contribuisce a migliorarne la qualità e ne agevola il trattamento.
- (23) In conformità della direttiva 2002/59/CE, gli Stati membri e la Commissione hanno realizzato importanti progressi in materia di armonizzazione degli scambi di dati per via elettronica, in particolare per quanto concerne il trasporto delle merci pericolose o inquinanti. SafeSeaNet, in via di sviluppo dal 2002, dovrebbe essere ora considerato la rete di riferimento a livello comunitario. SafeSeaNet dovrebbe avere per obiettivo la riduzione degli oneri amministrativi e finanziari per l'industria e gli Stati membri. Dovrebbe anche mirare ad agevolare un'attuazione uniforme, se del caso, delle norme internazionali in materia di relazioni e notifiche.

- (24) I progressi realizzati nelle nuove tecnologie e in particolare nelle loro applicazioni spaziali, ad esempio i dispositivi per il monitoraggio delle navi mediante segnali, i sistemi di elaborazione di immagini o il sistema globale di navigazione via satellite (GNSS) permettono attualmente di estendere il monitoraggio del traffico marittimo verso l'alto mare e di coprire meglio le acque europee anche mediante l'identificazione e il tracciamento a lungo raggio delle navi (sistemi LRIT). Per garantire la piena integrazione di questi strumenti nel sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione istituito dalla direttiva 2002/59/CE, è necessario che questi lavori costituiscano oggetto di piena cooperazione comunitaria.
- (25) Al fine di consentire un risparmio sui costi ed evitare l'inutile installazione di apparecchiature a bordo delle navi operanti in zone marittime comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni fisse AIS, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero cooperare per determinare i requisiti necessari per l'installazione del sistema di trasmissione delle informazioni LRIT e dovrebbero proporre all'IMO tutte le misure del caso.
- (26) La pubblicazione di dati AIS e dati LRIT trasmessi dalle navi non dovrebbe comportare un rischio per la sicurezza o la protezione dell'ambiente.
- (27) Per garantire l'utilizzazione ottimale e armonizzata a livello comunitario delle informazioni raccolte ai sensi della direttiva 2002/59/CE sulla sicurezza marittima, la Commissione dovrebbe poter garantire, se necessario, il trattamento, l'utilizzazione e la diffusione di tali informazioni presso le autorità designate dagli Stati membri.
- (28) In tale contesto lo sviluppo del sistema «Equasis» ha dimostrato quanto sia importante promuovere una cultura della sicurezza marittima, in particolare presso gli operatori del trasporto marittimo. La Commissione dovrebbe poter contribuire alla diffusione, in particolare attraverso questo sistema, di tutte le informazioni attinenti alla sicurezza marittima.
- (29) Il regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) <sup>(1)</sup> centralizza i compiti dei comitati istituiti nell'ambito della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e protezione delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. È opportuno pertanto sostituire il comitato esistente con il COSS.
- (30) Occorre altresì tenere conto delle modifiche degli strumenti internazionali considerati.
- (31) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(2)</sup>.
- (32) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare la direttiva 2002/59/CE al fine di applicare le successive modifiche alle convenzioni internazionali, ai protocolli, ai codici e alle risoluzioni ad essa correlati. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali di tale direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (33) In conformità del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima <sup>(3)</sup>, l'Agenzia fornisce l'assistenza necessaria alla Commissione e agli Stati membri nell'attuazione della direttiva 2002/59/CE.
- (34) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(4)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.
- (35) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2002/59/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Modifiche

La direttiva 2002/59/CE è modificata come segue:

1) all'articolo 2, il paragrafo 2 è modificato come segue:

a) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«La presente direttiva non si applica, salvo disposizione contraria»;

<sup>(1)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(3)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) ai bunker fino a 1 000 tonnellate di stazza lorda e alle scorte e alle attrezzature di bordo di tutte le navi.»;

2) l'articolo 3 è modificato come segue:

a) la lettera a) è modificata come segue:

i) l'alinea è sostituito dal seguente:

«“strumenti internazionali pertinenti”: i seguenti strumenti, nella loro versione aggiornata;»;

ii) sono aggiunti i seguenti trattini:

«— “risoluzione A.917(22) dell'IMO”: la risoluzione 917(22) dell'Organizzazione marittima internazionale recante “Linee guida per l'utilizzo a bordo del sistema AIS” quale modificata dalla risoluzione A.956(23) dell'IMO,

— “risoluzione A.949(23) dell'IMO”: la risoluzione 949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale recante “Linee guida sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza”,

— “risoluzione A.950(23) dell'IMO”: la risoluzione 950(23) dell'Organizzazione marittima internazionale intitolata “Servizi di assistenza marittima (MAS)”,

— “Linee guida dell'IMO sul giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo”: le linee guida allegate alla risoluzione LEG. 3(91) del comitato giuridico dell'IMO del 27 aprile 2006 come approvate dal Consiglio di amministrazione dell'OIL nella sua 296<sup>a</sup> sessione del 12-16 giugno 2006.»;

b) la lettera k) è sostituita dalla seguente:

«k) “autorità competenti”: le autorità e gli organismi incaricati dagli Stati membri di svolgere le funzioni contemplate dalla presente direttiva;»

c) sono aggiunte le lettere seguenti:

«s) “SafeSeaNet”: sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria;

t) “servizio di linea”: una serie di traversate organizzate in modo da assicurare un collegamento fra gli stessi due o più porti, secondo un orario pubblicato o tanto

regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

u) “peschereccio”: qualsiasi nave attrezzata per lo sfruttamento commerciale delle risorse acquatiche vive;

v) “nave che necessita di assistenza”: fatte salve le disposizioni della Convenzione SAR sul salvataggio delle persone, una nave che si trova in una situazione che potrebbe comportarne il naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione;

w) “LRIT”: sistema di identificazione e tracciamento a grande distanza delle navi conformemente alla regola V/19-1 della Convenzione SOLAS.»;

3) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 6 bis

#### **Utilizzo di sistemi di identificazione automatica (AIS) da parte dei pescherecci**

Ogni peschereccio di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri che batta la bandiera di uno Stato membro e sia registrato nella Comunità oppure operi nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro oppure sbarchi le sue catture nel porto di uno Stato membro è dotato, secondo il calendario riportato nell'allegato II, parte I, punto 3, di un sistema di identificazione automatica (AIS) (classe A) conforme alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

I pescherecci muniti del sistema AIS lo mantengono sempre in funzione. In circostanze eccezionali, il sistema AIS può essere disattivato qualora il comandante lo ritenga necessario nell'interesse della sicurezza del suo peschereccio.

Articolo 6 ter

#### **Utilizzo di sistemi di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT)**

1. Le navi a cui si applica la regola V/19-1 della Convenzione SOLAS, gli standard operativi e i requisiti funzionali adottati dall'IMO devono rendere il sistema LRIT conforme a dette regole quando fanno scalo nel porto di uno Stato membro.

Gli Stati membri e la Commissione cooperano per determinare i requisiti necessari per l'installazione del sistema di trasmissione delle informazioni LRIT a bordo delle navi operanti nelle acque comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni fisse dell'AIS degli Stati membri e propongono all'IMO tutte le appropriate misure.

2. La Commissione coopera con gli Stati membri al fine di istituire un centro europeo di dati LRIT incaricato di elaborare le informazioni derivanti dall'identificazione e il tracciamento a lungo raggio.»;

4) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«Articolo 12

**Obblighi di informazione concernenti il trasporto di merci pericolose**

1. Le merci pericolose o inquinanti possono essere 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 prima che le merci siano accettate a bordo, contenente le seguenti informazioni:

- a) le informazioni di cui all'allegato I, punto 2;
- b) per le sostanze di cui all'allegato I della Convenzione MARPOL, la scheda dei dati di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, compresa, ove applicabile, la viscosità espressa in cSt a 50 °C e la densità a 15 °C, nonché gli altri dati che figurano sulla scheda dei dati di sicurezza conformemente alla risoluzione dell'IMO MSC. 150(77);
- c) i numeri di chiamata di emergenza dello spedizioniere o di ogni altra persona o organismo in possesso di informazioni sulle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti e sulle misure da adottare in caso di emergenza.

2. Le navi provenienti da un porto all'esterno della Comunità e che facciano scalo nel porto di uno Stato membro, che trasportino a bordo merci pericolose o inquinanti, sono in possesso di una dichiarazione dello spedizioniere contenente le informazioni di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e c).

3. È compito e responsabilità dello spedizioniere fornire al capitano o all'esercente tale dichiarazione e fare in modo che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello dichiarato conformemente al paragrafo 1.»;

5) all'articolo 14, secondo comma, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) su richiesta, mediante SafeSeaNet e se necessario ai fini della sicurezza marittima o della protezione dell'am-

biente marino, gli Stati membri sono in grado di trasmettere senza indugio informazioni sulla nave o sulle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, alle competenti autorità nazionali e locali di un altro Stato membro.»;

6) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15

**Esenzioni**

1. Gli Stati membri possono esonerare dall'osservanza degli obblighi di cui agli articoli 4 e 13 i servizi di linea effettuati tra porti situati sul loro territorio qualora siano state soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) la società esercente i servizi di linea di cui sopra redige e tiene aggiornata una lista delle navi interessate e la trasmette all'autorità competente interessata;
- b) per ogni viaggio effettuato, le informazioni previste all'allegato I, parte 1 o 3, a seconda dei casi, sono tenute a disposizione dell'autorità competente a domanda di questa. La società instaura un sistema interno atto a garantire, 24 ore su 24 su richiesta e senza ritardo, la trasmissione elettronica di tali informazioni all'autorità competente in conformità dell'articolo 4, paragrafo 1, o, se del caso, dell'articolo 13, paragrafo 4;
- c) ogni deviazione dall'orario previsto di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, pari o superiore a tre ore, è notificata al porto di arrivo o all'autorità competente in conformità dell'articolo 4 o, se del caso, dell'articolo 13;
- d) le esenzioni sono concesse unicamente a determinate navi per quanto riguarda un servizio specifico.

Il servizio è considerato un servizio di linea soltanto se è previsto che sia effettuato per un minimo di un mese.

Le esenzioni dai requisiti di cui agli articoli 4 e 13 sono limitate ai viaggi di durata prevista fino a dodici ore.

2. Quando un servizio di linea internazionale è effettuato tra due o più Stati, di cui almeno uno sia uno Stato membro, ciascuno degli Stati membri interessati può chiedere agli altri Stati membri di concedere un'esenzione a tale servizio. Tutti gli Stati membri interessati, compresi gli Stati rivieraschi interessati, cooperano per concedere un'esenzione al servizio in questione secondo le modalità di cui al paragrafo 1.

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

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle società e delle navi a cui è concessa un'esenzione in applicazione del presente articolo, unitamente a tutti gli aggiornamenti di tale elenco.»

7) all'articolo 16, paragrafo 1, sono aggiunte le lettere seguenti:

«d) le navi che non hanno notificato o non hanno i certificati di assicurazione o di garanzia finanziaria ai sensi della normativa comunitaria e delle norme internazionali;

e) le navi che secondo le segnalazioni dei piloti o delle autorità portuali presentano anomalie apparenti che possono compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.»

8) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 18 bis

#### **Misure in caso di rischi dovuti alla presenza di ghiaccio**

1. Le autorità competenti, qualora ritengano che, a causa dello stato dei ghiacci, sussista un grave rischio per l'incolumità della vita umana in mare o per la protezione delle loro zone marittime o costiere o di zone marittime o costiere di altri Stati:

a) forniscono ai capitani delle navi che si trovano nelle loro zone di competenza, o che desiderano entrare o uscire da uno dei loro porti, le informazioni appropriate sullo stato dei ghiacci, sulle rotte raccomandate e sui servizi rompighiaccio nella loro zona di competenza;

b) possono chiedere, fatti salvi il dovere di assistenza alle navi che la necessitano e gli altri obblighi derivanti dalle norme internazionali pertinenti, che le navi che si trovano nelle zone interessate e che desiderano entrare o uscire da un porto o da un terminale o uscire da una zona di ancoraggio documentino la conformità ai requi-

siti di resistenza e di potenza commensurate alla situazione dei ghiacci nella zona interessata.

2. Le misure adottate in applicazione del paragrafo 1 si basano, per i dati relativi allo stato dei ghiacci, sulle previsioni relative alla situazione dei ghiacci e alle condizioni meteorologiche fornite da un servizio di informazione meteorologico qualificato, riconosciuto dallo Stato membro.»

9) l'articolo 19 è modificato come segue:

a) al paragrafo 2 è aggiunto il comma seguente:

«A tal fine essi trasmettono alle autorità nazionali competenti, su richiesta, le informazioni di cui all'articolo 12.»

b) è aggiunto il seguente paragrafo:

«4. In conformità della loro legislazione nazionale, gli Stati membri prendono in considerazione le pertinenti disposizioni di cui alle Linee guida dell'IMO in materia di giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo, avvenuto nelle acque poste sotto la loro giurisdizione.»

10) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

«Articolo 20

#### **Autorità competente per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza**

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti che possiedono le necessarie competenze specialistiche e il potere, al momento dell'operazione, di adottare autonomamente decisioni indipendenti in ordine all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza.

2. L'autorità o le autorità di cui al paragrafo 1 adottano, se del caso e in particolare in caso di minaccia alla sicurezza marittima e alla protezione dell'ambiente, le misure elencate nella lista non esaustiva dell'allegato IV.

3. L'autorità o le autorità di cui al paragrafo 1 si incontrano regolarmente per scambiare competenze tecniche e migliorare le misure adottate ai sensi del presente articolo. Gli incontri possono aver luogo in ogni momento, sulla base di circostanze specifiche.»

11) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 20 bis

**Piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza**

1. Gli Stati membri stabiliscono piani per l'accoglienza delle navi ai fini di rispondere ai rischi creati dalle navi che necessitano di assistenza che si trovano nelle acque poste sotto la loro giurisdizione, compresi, se del caso, rischi alla vita umana e all'ambiente. L'autorità o le autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, partecipano all'ideazione e all'attuazione di tali piani.

2. I piani di cui al paragrafo 1 sono elaborati dopo aver consultato le parti interessate, conformemente alle risoluzioni dell'IMO A.949(23) e A.950(23), e includono almeno i seguenti elementi:

- a) l'identità dell'autorità o delle autorità incaricate della ricezione e della gestione delle comunicazioni di allarme;
- b) l'identità dell'autorità responsabile della valutazione della situazione e della decisione sull'accoglienza nel luogo di rifugio prescelto della nave che necessita di assistenza o sul diniego;
- c) informazioni sul litorale degli Stati membri e su tutti gli elementi che facilitano una valutazione preventiva e una rapida decisione in merito al luogo di rifugio per la nave, inclusa una descrizione dei fattori ambientali, economici e sociali e delle condizioni naturali;
- d) le procedure di valutazione relative all'accoglienza o al diniego di una nave che necessita di assistenza in un luogo di rifugio;
- e) i mezzi e gli impianti adeguati per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento;
- f) procedure per il coordinamento internazionale e l'assunzione di decisioni;
- g) le procedure relative alle garanzie finanziarie e alla responsabilità applicabili alle navi accolte in un luogo di rifugio.

3. Gli Stati membri pubblicano il nome e il recapito dell'autorità o delle autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, e delle autorità designate per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme.

Gli Stati membri comunicano inoltre su richiesta agli Stati membri vicini le informazioni pertinenti relative ai piani.

Nell'applicazione delle procedure previste per i piani di accoglienza delle navi che necessitano di assistenza gli Stati membri provvedono affinché le informazioni pertinenti siano messe a disposizione dei soggetti coinvolti nelle operazioni.

Se richiesto dagli Stati membri, i destinatari delle informazioni di cui al secondo e al terzo comma hanno l'obbligo della riservatezza.

4. Gli Stati membri informano la Commissione entro il 30 novembre 2010 delle misure adottate in virtù del presente articolo.

Articolo 20 ter

**Decisione relativa all'accoglienza delle navi**

L'autorità o le autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, decidono in merito all'accoglienza di una nave in un luogo di rifugio sulla base di una valutazione preventiva della situazione effettuata secondo i piani di cui all'articolo 20 bis. L'autorità o le autorità garantiscono che le navi siano accolte in un luogo di rifugio se ritengono una tale accoglienza la migliore soluzione ai fini della protezione della vita umana e dell'ambiente.

Articolo 20 quater

**Sicurezza finanziaria e compensazioni**

1. La mancanza di un certificato di assicurazione ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (\*), non esonera uno Stato membro dalla valutazione preliminare e dalla decisione di cui all'articolo 20 ter, e non costituisce di per sé motivo sufficiente perché uno Stato membro rifiuti di accogliere una nave in un luogo di rifugio.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, uno Stato membro che accolga una nave in pericolo in un luogo di rifugio può richiedere all' esercente, all'agente o al comandante della nave la presentazione di un certificato di assicurazione ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2009/20/CE sull'assicurazione dei proprietari di navi per i sinistri marittimi. La richiesta di tale certificato non può determinare un ritardo nell'accoglienza di una nave.

Articolo 20 quinquies

### Esame da parte della Commissione

La Commissione esamina le misure di compensazione esistenti negli Stati membri per le perdite economiche subite da un porto o da un organismo come conseguenza di una decisione adottata a norma dell'articolo 20, paragrafo 1. Sulla base di tale esame, propone e valuta diverse opzioni a livello di politica generale. Entro il 31 dicembre 2011 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati di tale esame.

e/o aggiornarlo allo scopo di migliorare l'identificazione e il monitoraggio delle navi, tenendo conto degli sviluppi nel settore delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire, all'occorrenza, sistemi obbligatori di notifica, servizi obbligatori di assistenza al traffico marittimo e adeguati sistemi di navigazione, allo scopo di presentarli all'IMO per approvazione. Essi cooperano anche, in seno agli organismi regionali o internazionali interessati, all'elaborazione di sistemi di identificazione e di controllo a lungo raggio.»

(\*) GU L 131 del 28.5.2009, pag. 128.»;

12) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 22 bis

### Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet)

1. Gli Stati membri istituiscono sistemi a livello nazionale o locale per la gestione delle informazioni marittime contemplate dalla presente direttiva.

2. I sistemi istituiti in applicazione del paragrafo 1 permettono l'utilizzazione operativa delle informazioni raccolte e soddisfano in particolare le condizioni di cui all'articolo 14.

3. Per garantire lo scambio effettivo dei dati di cui alla presente direttiva gli Stati membri provvedono affinché i sistemi a livello nazionale o locale istituiti per raccogliere, trattare e conservare le informazioni contemplate dalla presente direttiva possano essere interconnessi con SafeSeaNet. La Commissione garantisce l'operatività 24 ore su 24 di SafeSeaNet. La descrizione e i principi del SafeSeaNet sono riportati nell'allegato III.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, allorché operano ai sensi di accordi intracomunitari o nel quadro di progetti transfrontalieri, interregionali o transnazionali all'interno della Comunità, gli Stati membri provvedono affinché i sistemi o le reti di informazione rispettino le prescrizioni della presente direttiva e siano compatibili e connessi con SafeSeaNet.»

13) l'articolo 23 è modificato come segue:

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) estendere la copertura del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

b) è aggiunta la lettera seguente:

«e) assicurare l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all'allegato I, sviluppare e aggiornare SafeSeaNet;»

14) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 23 bis

### Trattamento e gestione delle informazioni in materia di sicurezza marittima

1. La Commissione assicura, se necessario, il trattamento, l'utilizzazione e la diffusione alle autorità designate dagli Stati membri delle informazioni raccolte ai sensi della presente direttiva.

2. Se necessario la Commissione contribuisce allo sviluppo e al funzionamento del sistema di raccolta e di diffusione dei dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare mediante il sistema "Equasis" o ogni altro sistema pubblico equivalente.»

15) l'articolo 24 è sostituito dal seguente:

«Articolo 24

### Riservatezza delle informazioni

1. Gli Stati membri, in ottemperanza alla legislazione comunitaria o nazionale, adottano le misure necessarie per garantire la riservatezza delle informazioni inviate loro ai sensi della presente direttiva e utilizzano dette informazioni solo in conformità con la presente direttiva.

2. La Commissione indaga in merito a eventuali problemi relativi alla sicurezza delle reti e delle informazioni e propone le modifiche dell'allegato III che ritiene appropriate al fine di migliorare la sicurezza della rete.»

16) gli articoli 27 e 28 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 27

#### Modifiche

1. I rinvii agli strumenti della Comunità e dell'IMO nella presente direttiva, le definizioni contenute nell'articolo 3 e gli allegati possono essere modificati per essere allineati alle disposizioni della normativa comunitaria o del diritto internazionale adottati o modificati o che sono entrati in vigore, purché tali modifiche non estendano l'ambito di applicazione della presente direttiva.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 2.

2. Gli allegati I, III e IV possono essere modificati alla luce dell'esperienza acquisita con la presente direttiva, purché tali modifiche non ne estendano l'ambito di applicazione.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 2.

Articolo 28

#### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

(\*) GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.»

17) alla parte 4 dell'allegato I, il trattino X è sostituito dal seguente:

«— X. Informazioni varie:

— caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile bunker, per le navi di oltre 1 000 tonnellate di stazza lorda,

— status di navigazione,»;

18) nell'allegato II, parte I, è aggiunto il punto seguente:

#### «3. Pescherecci

I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 bis secondo il seguente calendario:

— pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri e inferiore a 45 metri: entro il 31 maggio 2012,

— pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri: entro il 31 maggio 2013,

— pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 15 metri e inferiore a 18 metri: entro il 31 maggio 2014.

I pescherecci di nuova costruzione di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 bis a decorrere dal 30 novembre 2010.»;

19) l'allegato III è sostituito dal testo che figura nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

#### Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 novembre 2010. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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 principali disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

#### Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 4***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

---

## ALLEGATO

## «ALLEGATO III

**MESSAGGI ELETTRONICI E SAFESEANET****1. Concetto generale e architettura**

Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla sicurezza portuale e marittima, alla protezione dell'ambiente marino e all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

SafeSeaNet è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione le informazioni rilevanti ai sensi della normativa comunitaria. Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale.

La rete SafeSeaNet collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet e include la banca dati centrale SafeSeaNet.

**2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione di SafeSeaNet****2.1. Responsabilità****2.1.1. Sistemi nazionali SafeSeaNet**

Gli Stati membri istituiscono e provvedono alla manutenzione di un sistema nazionale SafeSeaNet che consenta lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'autorità nazionale competente (NCA).

L'NCA è responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati e garantisce che siano creati i codici ONU/LOCODE e che siano istituite e mantenute la necessaria infrastruttura informatica nazionale e le procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

Il sistema nazionale SafeSeaNet consente l'interconnessione degli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'NCA e può essere reso accessibile ai soggetti operanti nel settore del trasporto marittimo identificati (armatori, agenti, capitani, spedizionieri/caricatori e altri), qualora autorizzati in tal senso dall'NCA, in particolare allo scopo di facilitare la presentazione elettronica di relazioni ai sensi della normativa comunitaria.

**2.1.2. Sistema centrale SafeSeaNet**

La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale SafeSeaNet e del controllo del sistema SafeSeaNet, in cooperazione con gli Stati membri, mentre, secondo il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, l'Agenzia, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, è responsabile dell'attuazione tecnica.

Il sistema centrale SafeSeaNet, che funge da punto nodale, collega tutti i sistemi SafeSeaNet nazionali e crea la necessaria infrastruttura informatica e le necessarie procedure come descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

**2.2. Principi di gestione**

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni al fine di migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema SafeSeaNet,
- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo di SafeSeaNet,
- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni di SafeSeaNet,
- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche.

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

### 2.3. Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e documentazione tecnica di SafeSeaNet

La Commissione sviluppa e mantiene, in stretta cooperazione con gli Stati membri, un documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD).

L'IFCD descrive in dettaglio i requisiti di funzionamento e le procedure applicabili agli elementi nazionali e centrali di SafeSeaNet ai fini della conformità con i requisiti comunitari pertinenti.

L'IFCD include norme su:

- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualità dei dati,
- specifiche concernenti la sicurezza della trasmissione e dello scambio di dati,
- archiviazione delle informazioni a livello nazionale e centrale.

L'IFCD indica i mezzi per la conservazione e disponibilità delle informazioni sulle merci pericolose o inquinanti riguardanti servizi di linea cui è stata accordata un'esenzione a norma dell'articolo 15.

La documentazione tecnica relativa a SafeSeaNet, quali le norme concernenti il formato per lo scambio dei dati, i manuali di utilizzo e le specifiche per la sicurezza della rete, è elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.

### 3. Scambio di dati attraverso SafeSeaNet

Il sistema utilizza norme del settore ed è in grado di interagire con sistemi pubblici e privati impiegati per creare, fornire e ricevere informazioni all'interno di SafeSeaNet.

La Commissione e gli Stati membri cooperano al fine di valutare la fattibilità e lo sviluppo delle funzionalità che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorità, debbano fornire le informazioni solo una volta. Gli Stati membri assicurano che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica e VTMS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

I messaggi elettronici scambiati a norma della presente direttiva e della pertinente legislazione comunitaria sono distribuiti attraverso SafeSeaNet. A tal fine gli Stati membri sviluppano e mantengono le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica in SafeSeaNet.

Laddove le norme adottate a livello internazionale permettano l'instradamento di dati LRIT relativi ad imbarcazioni di paesi terzi, SafeSeaNet è utilizzato per distribuire tra gli Stati membri con un adeguato livello di sicurezza, le informazioni LRIT ricevute conformemente all'articolo 6 *ter* della presente direttiva.

### 4. Sicurezza e diritti di accesso

Il sistema centrale SafeSeaNet e i sistemi nazionali SafeSeaNet sono conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonché ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso.

Gli Stati membri identificano tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD.»

---

**DIRETTIVA 2009/18/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 23 aprile 2009****che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, visto il progetto comune approvato il 3 febbraio 2009 dal comitato di conciliazione <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) Occorre mantenere un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto marittimo in Europa ed occorre effettuare tutti gli sforzi possibili per ridurre il numero di sinistri e incidenti marittimi.

(2) L'efficiente organizzazione di inchieste tecniche sui sinistri marittimi migliora la sicurezza marittima, in quanto concorre a prevenire il ripetersi di tali sinistri che hanno come conseguenze la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marino.

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 30.3.2008, pag. 546), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 184 E del 22.7.2008, pag. 23), posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(3) Il Parlamento europeo, nella risoluzione del 21 aprile 2004 sul miglioramento della sicurezza marittima <sup>(4)</sup>, ha invitato la Commissione a presentare una proposta di direttiva sulle inchieste relative agli incidenti marittimi.

(4) L'articolo 2 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 («UNCLOS») stabilisce il diritto degli Stati costieri a indagare sulle cause di qualsiasi sinistro marittimo che avvenga nelle loro acque territoriali e possa costituire un rischio per la vita o l'ambiente, interessare le loro autorità di ricerca e di soccorso o incidere comunque sui loro interessi.

(5) L'articolo 94 dell'UNCLOS stabilisce che gli Stati di bandiera debbano aprire un'inchiesta che sarà svolta da o in presenza di una o più persone debitamente qualificate su specifici sinistri o incidenti in alto mare.

(6) La regola I/21 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1° novembre 1974 («SOLAS 74»), la Convenzione internazionale sulla linea di carico del 5 aprile 1966 e la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi del 2 novembre 1973 stabiliscono che gli Stati di bandiera hanno la responsabilità di effettuare inchieste sui sinistri e di comunicare i relativi risultati all'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

(7) Il codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO allegato alla risoluzione A.996(25) dell'assemblea dell'IMO del 29 novembre 2007 ribadisce l'obbligo degli Stati di bandiera di assicurare che le inchieste sulla sicurezza marittima siano svolte da inquirenti debitamente qualificati, competenti nelle materie relative ai sinistri e agli incidenti marittimi. Inoltre tale codice prescrive che gli Stati di bandiera siano in grado di mettere a disposizione inquirenti qualificati a tale scopo, indipendentemente dal luogo in cui si è verificato il sinistro o l'incidente.

<sup>(4)</sup> GU C 104 E del 30.4.2004, pag. 730.

- (8) Occorre tener conto del codice delle inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi allegato alla risoluzione A.849(20) dell'assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997 («codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi»), il quale definisce un metodo comune per le inchieste di sicurezza sui sinistri e sugli incidenti marittimi e per la cooperazione tra Stati ai fini dell'individuazione delle cause dei sinistri e degli incidenti marittimi. Occorre tener conto inoltre della risoluzione A.861(20) dell'assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997 e della risoluzione MSC.163(78) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 17 maggio 2004, che definiscono i registratori dei dati di viaggio.
- (9) I marittimi sono riconosciuti come una categoria speciale di lavoratori e, considerata la natura globale dell'industria marittima e le diverse giurisdizioni con cui potrebbero venire in contatto, necessitano di una protezione speciale, soprattutto in relazione con le autorità pubbliche. Nell'interesse di una maggiore sicurezza marittima, i marittimi dovrebbero poter contare su un giusto trattamento in caso di incidente marittimo. I loro diritti umani e la loro dignità dovrebbero essere salvaguardati in qualsiasi momento e tutte le inchieste di sicurezza dovrebbero essere condotte in modo giusto e rapido. A tal fine gli Stati membri dovrebbero, in conformità con il loro diritto nazionale, prendere ulteriormente in considerazione le pertinenti disposizioni delle linee guida dell'IMO riguardanti il giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo.
- (10) Gli Stati membri, nel quadro dei loro ordinamenti giuridici, dovrebbero proteggere le deposizioni testimoniali relative a un sinistro e prevenire un loro uso per scopi diversi dalle inchieste di sicurezza, con l'obiettivo di evitare ogni discriminazione o ritorsione contro i testimoni a causa della loro partecipazione alle inchieste.
- (11) La direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea <sup>(1)</sup>, obbliga gli Stati membri ad adottare, nell'ambito dei propri rispettivi ordinamenti nazionali, disposizioni che consentano loro, e a ogni altro Stato membro che vi abbia fondato interesse, di partecipare o collaborare alle inchieste sui sinistri o incidenti marittimi occorsi ai traghetti ro-ro o alle unità veloci da passeggeri o, se previsto dal codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi, di condurre tali inchieste.
- (12) La 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 <sup>(2)</sup>, prescrive che gli Stati membri si conformino al codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi e garantiscano che i risultati delle inchieste sugli incidenti siano pubblicati il più presto possibile dopo la loro conclusione.
- (13) Condurre inchieste di sicurezza in occasione di sinistri e incidenti che coinvolgono navi in mare, o altre navi in zone portuali o in altre zone marittime regolamentate, è di estrema importanza per stabilire efficacemente le circostanze e le cause di tali sinistri o incidenti. Pertanto tali inchieste dovrebbero essere svolte da inquirenti qualificati sotto il controllo di un organo o ente indipendente dotato dei necessari poteri al fine di evitare qualsiasi conflitto d'interesse.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero provvedere, nell'osservanza della loro legislazione per quanto riguarda le competenze delle autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria e in collaborazione con esse, affinché, all'occorrenza, i responsabili dell'inchiesta tecnica possano svolgere i loro compiti nelle migliori condizioni.
- (15) La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata l'applicazione della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati <sup>(3)</sup>.
- (16) Gli Stati membri dovrebbero assicurare che i propri ordinamenti giuridici consentano loro e a tutti gli altri Stati membri aventi fondato interesse di partecipare o di cooperare alle inchieste sugli incidenti ovvero di condurre tali inchieste in base alle disposizioni del codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.
- (17) In linea di principio, ogni sinistro o incidente marittimo dovrebbe essere oggetto di una sola inchiesta condotta da uno Stato membro o uno Stato che dirige l'inchiesta con la partecipazione di ogni altro Stato titolare di interessi rilevanti. In casi eccezionali e debitamente giustificati che coinvolgano due o più Stati membri in relazione alla bandiera dell'imbarcazione interessata, della localizzazione del sinistro o della nazionalità delle vittime, potrebbero essere condotte inchieste parallele.
- (18) Uno Stato membro può delegare ad un altro Stato membro il compito di condurre un'inchiesta di sicurezza relativa a un sinistro o a un incidente marittimo («inchiesta di sicurezza»), ovvero compiti specifici di tale inchiesta, se convenuto di comune accordo.

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

<sup>(2)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

<sup>(3)</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

- (19) Gli Stati membri dovrebbero fare tutto il possibile per evitare di addebitare i costi dell'assistenza richiesta nel quadro di inchieste di sicurezza che coinvolgono due o più Stati membri. Ove sia richiesta assistenza ad uno Stato membro non coinvolto nell'inchiesta di sicurezza, gli Stati membri dovrebbero accordarsi sul rimborso delle spese sostenute.
- (20) A norma della regola V/20 di SOLAS 74, le navi da passeggeri e le navi diverse da quelle passeggeri di 3 000 tonnellate di stazza lorda e oltre costruite alla data del 1° luglio 2002 o successivamente devono essere dotate di registratori dei dati di viaggio al fine di agevolare le inchieste sugli incidenti. Tale attrezzatura assume notevole importanza nell'ambito della politica di prevenzione degli incidenti navali e dovrebbe pertanto essere resa obbligatoria, in modo sistematico, a bordo di navi che effettuano viaggi nazionali o viaggi internazionali in cui è previsto scalo in un porto comunitario.
- (21) I dati forniti dal sistema di registrazione dei dati di viaggio e da altri dispositivi elettronici possono essere utilizzati sia retrospettivamente, dopo il verificarsi di un sinistro o di un incidente marittimo, per indagare sulle sue cause, sia preventivamente per acquisire elementi utili sulle circostanze che possono determinare siffatti eventi. Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché tali dati, ove disponibili, siano usati adeguatamente per entrambi gli scopi.
- (22) Il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> prescrive che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima («l'Agenzia») collabori con gli Stati membri al fine di sviluppare soluzioni tecniche e fornire l'assistenza tecnica per l'attuazione della legislazione comunitaria. Nel settore delle inchieste sugli incidenti l'Agenzia ha il compito specifico di agevolare, tenendo debitamente conto dei loro diversi ordinamenti giuridici, la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nello sviluppo di una comune metodologia per lo svolgimento delle inchieste sugli incidenti marittimi secondo principi concordati a livello internazionale.
- (23) A norma del regolamento (CE) n. 1406/2002, l'Agenzia facilita la cooperazione nel sostegno agli Stati membri nelle attività legate alle indagini e nell'analisi dei rapporti esistenti sugli accertamenti relativi ad incidenti.
- (24) In fase di elaborazione o modifica di una metodologia comune relativa alle inchieste sui sinistri e gli incidenti marittimi, occorre prendere in considerazione gli insegnamenti tratti dalle inchieste sugli incidenti.
- (25) Gli Stati membri e la Comunità dovrebbero tenere debitamente in considerazione le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate in esito ad inchieste di sicurezza.
- (26) Poiché l'obiettivo delle inchieste tecniche di sicurezza è la prevenzione di sinistri e incidenti marittimi, le conclusioni e le raccomandazioni in materia di sicurezza non dovrebbero in alcun caso determinare la responsabilità o attribuire colpe.
- (27) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, ossia il miglioramento della sicurezza marittima nella Comunità e quindi la riduzione del rischio di futuri sinistri marittimi, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (28) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(2)</sup>.
- (29) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare la presente direttiva al fine di applicare le modifiche alle convenzioni internazionali, ai protocolli, ai codici e alle risoluzioni ad essa correlati, nonché di adottare o modificare la metodologia comune d'indagine sui sinistri e gli incidenti marittimi. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (30) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(3)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Oggetto

1. La presente direttiva è intesa a migliorare la sicurezza marittima e a prevenire l'inquinamento causato dalle navi, riducendo in tal modo il rischio di futuri sinistri marittimi:

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(3)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- a) agevolando l'esecuzione efficiente delle inchieste di sicurezza e l'analisi corretta dei sinistri e degli incidenti marittimi al fine di determinarne le cause; e
- b) prevedendo la presentazione di rapporti precisi e tempestivi sulle inchieste di sicurezza e di proposte d'interventi correttivi.

2. Le inchieste svolte ai sensi della presente direttiva non riguardano la determinazione della responsabilità né l'attribuzione di colpe. Tuttavia, gli Stati membri provvedono affinché l'organo o ente inquirente («l'organo inquirente») non ometta di riferire integralmente le cause del sinistro o dell'incidente marittimo per il fatto che dai risultati si possono desumere colpe o responsabilità.

#### Articolo 2

##### Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai sinistri ed agli incidenti marittimi che:

- a) coinvolgono navi battenti la bandiera di uno degli Stati membri; o
- b) si verificano nel mare territoriale e nelle acque interne, quali definiti nell'UNCLOS, degli Stati membri; o
- c) incidono su altri interessi rilevanti degli Stati membri.

2. La presente direttiva non si applica ai sinistri e agli incidenti marittimi che interessano soltanto:

- a) navi da guerra o destinate al trasporto di truppe o altre navi di proprietà o gestite da uno Stato membro che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali;
- b) navi senza mezzi di propulsione meccanica, navi di legno di costruzione primitiva e navi ed imbarcazioni da diporto non adibite al traffico commerciale, salvo che siano o vengano in futuro dotate di equipaggio e trasportino più di 12 passeggeri a fini commerciali;
- c) navi per la navigazione interna utilizzate nelle acque interne;
- d) navi da pesca di lunghezza inferiore a 15 metri;
- e) unità fisse di perforazione.

#### Articolo 3

##### Definizioni

Ai fini della presente direttiva:

- 1) per «codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi» s'intende il codice per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi adottato con risoluzione A.849(20)

dell'assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997, nella versione aggiornata;

- 2) le seguenti espressioni vanno intese secondo le definizioni contenute nel codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi:

- a) «sinistro marittimo»;
- b) «sinistro molto grave»;
- c) «incidente marittimo»;
- d) «inchiesta di sicurezza sul sinistro o l'incidente marittimo»;
- e) «Stato che dirige l'inchiesta»;
- f) «Stato titolare di interessi rilevanti»;

- 3) l'espressione «sinistro grave» va intesa secondo la definizione aggiornata contenuta nella circolare MSC-MEPC.3/Circ.3 del comitato per la sicurezza marittima e del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO del 18 dicembre 2008;

- 4) per «linee guida dell'IMO riguardanti il giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo» s'intendono le linee guida allegate alla risoluzione LEG.3(91) del comitato giuridico dell'IMO del 27 aprile 2006 e quali approvate dal consiglio di amministrazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro nella sua 296<sup>a</sup> sessione del 12-16 giugno 2006;

- 5) le espressioni «traghetto ro-ro» e «unità veloce da passeggeri» vanno intese secondo le definizioni contenute all'articolo 2 della direttiva 1999/35/CE;

- 6) l'espressione «registratore dei dati di viaggio» («VDR») va intesa nel senso della definizione contenuta nella risoluzione A.861(20) dell'assemblea dell'IMO e nella risoluzione MSC.163(78) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO;

- 7) per «raccomandazione in materia di sicurezza» s'intende qualsiasi proposta formulata, anche a fini di registrazione e controllo:

- a) dall'organo inquirente dello Stato che svolge o dirige l'inchiesta di sicurezza in base alle informazioni derivanti da tale inchiesta; o, se del caso,
- b) dalla Commissione in base ad un'analisi astratta dei dati e ai risultati delle inchieste di sicurezza realizzate.

#### Articolo 4

##### Regime delle inchieste di sicurezza

1. Gli Stati membri stabiliscono, in conformità con il proprio ordinamento giuridico, lo status giuridico dell'inchiesta di sicurezza in modo tale che tali inchieste possano svolgersi nel modo più efficiente e rapido possibile.

Essi provvedono, conformemente alla rispettiva legislazione e, ove opportuno, mediante cooperazione con le autorità competenti per l'inchiesta giudiziaria, affinché tali inchieste di sicurezza:

- a) siano svolte in modo indipendente da indagini penali o da inchieste di altro tipo condotte parallelamente per determinare la responsabilità o attribuire colpe; e
- b) non siano indebitamente precluse, sospese o ritardate a causa di tali indagini.

2. Le norme stabilite dagli Stati membri comprendono, conformemente al sistema di cooperazione permanente di cui all'articolo 10, disposizioni che permettano:

- a) la cooperazione e la reciproca assistenza nelle inchieste di sicurezza condotte da altri Stati membri o la delega ad un altro Stato membro del compito di dirigere tali inchieste a norma dell'articolo 7; e
- b) il coordinamento delle attività dei rispettivi organi inquirenti nella misura necessaria per conseguire l'obiettivo della presente direttiva.

#### Articolo 5

##### Obbligo di indagine

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché l'organo inquirente di cui all'articolo 8 effettui un'inchiesta di sicurezza quando un sinistro marittimo molto grave:

- a) si verifica con il coinvolgimento di una nave battente la bandiera nazionale, indipendentemente dal luogo del sinistro; o
- b) si verifica nel suo mare territoriale e nelle sue acque interne quali definiti nell'UNCLOS, indipendentemente dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte nel sinistro; o
- c) incide su un interesse rilevante dello Stato membro, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte.

2. Inoltre, in caso di sinistri gravi l'organo inquirente effettua una prima valutazione per decidere se debba essere avviata o

meno un'inchiesta di sicurezza. Qualora l'organo inquirente decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3.

In caso di ogni altro sinistro o incidente marittimo l'organo inquirente decide se debba essere avviata o meno un'inchiesta di sicurezza.

Nelle decisioni di cui al primo e al secondo comma l'organo inquirente tiene conto della gravità del sinistro o dell'incidente marittimo, del tipo di nave e/o di carico interessato e della possibilità che i risultati dell'inchiesta di sicurezza consentano di prevenire futuri sinistri e incidenti.

3. La portata e le modalità pratiche dell'esecuzione delle inchieste di sicurezza sono determinate dall'organo inquirente dello Stato che dirige l'inchiesta, in cooperazione con gli organi analoghi degli altri Stati aventi fondato interesse, secondo le modalità che ritiene più appropriate per conseguire l'obiettivo della presente direttiva ed allo scopo di prevenire futuri sinistri ed incidenti.

4. Nel condurre le inchieste di sicurezza, l'organo inquirente segue la metodologia comune d'indagine sui sinistri e gli incidenti marittimi sviluppata ai sensi dell'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 1406/2002. Gli inquirenti possono discostarsi da tale metodologia in un caso specifico ove risulti necessario, secondo il loro giudizio professionale, e sia richiesto per raggiungere gli obiettivi dell'inchiesta. La Commissione adotta o modifica tale metodologia ai fini della presente direttiva, prendendo in considerazione gli insegnamenti tratti dalle inchieste di sicurezza.

Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 19, paragrafo 3.

5. L'inchiesta di sicurezza è avviata entro il termine più breve possibile dopo il verificarsi del sinistro o dell'incidente marittimo e, in ogni caso, entro i due mesi successivi.

#### Articolo 6

##### Obbligo di notifica

Ciascuno Stato membro prescrive, nel contesto del proprio ordinamento giuridico, che le autorità competenti e/o i soggetti interessati comunichino immediatamente all'organo inquirente qualsiasi sinistro e incidente che rientri nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

*Articolo 7***Direzione delle inchieste di sicurezza e relativa partecipazione**

1. In linea di principio, ogni sinistro o incidente marittimo è oggetto di una sola inchiesta condotta da uno Stato membro o da uno Stato che dirige l'inchiesta con la partecipazione di ogni altro Stato titolare di interessi rilevanti.

Nel caso di inchieste di sicurezza che coinvolgono due o più Stati membri, gli Stati interessati collaborano pertanto per accordarsi rapidamente sulla scelta dello Stato che dirige l'inchiesta. Essi fanno tutto il possibile per concordare le procedure di indagine. Nel quadro di tale accordo, ogni altro Stato titolare di interessi rilevanti ha diritti ed accesso ai testimoni e alle prove nella stessa misura dello Stato membro che conduce l'inchiesta di sicurezza. Ha inoltre diritto a che lo Stato che dirige l'inchiesta tenga conto della sua opinione.

Inchieste di sicurezza parallele in merito al medesimo sinistro o incidente marittimo sono strettamente limitate ai casi eccezionali. In simili casi, gli Stati membri notificano alla Commissione le ragioni per le quali sono condotte tali inchieste parallele. Gli Stati membri che conducono inchieste di sicurezza parallele cooperano tra di loro. In particolare, gli organi inquirenti interessati si scambiano ogni pertinente informazione acquisita nel corso delle loro rispettive inchieste, segnatamente al fine di raggiungere per quanto possibile conclusioni comuni.

Gli Stati membri si astengono da qualsiasi misura che possa indebitamente precludere, sospendere o ritardare le inchieste di sicurezza che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, ciascuno Stato membro rimane responsabile dell'inchiesta di sicurezza e del coordinamento con gli altri Stati membri titolari di interessi rilevanti fino al momento in cui si è raggiunto un accordo sulla scelta dello Stato che dirige l'inchiesta.

3. Fatti salvi i suoi obblighi a titolo della presente direttiva e del diritto internazionale, uno Stato membro può delegare a un altro Stato membro, caso per caso e di comune accordo, il compito di dirigere l'inchiesta di sicurezza ovvero compiti specifici per la realizzazione di tale inchiesta.

4. Nel caso in cui un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri siano coinvolti in un sinistro o incidente marittimo, il procedimento d'inchiesta di sicurezza è avviato dallo Stato membro nelle cui acque il sinistro o l'incidente è avvenuto o, qualora sia avvenuto in altre acque, dall'ultimo Stato membro nel cui mare territoriale e nelle cui acque interne quali definiti nell'UNCLOS sia venuta a trovarsi l'imbarcazione. Tale Stato rimane responsabile dell'inchiesta di sicurezza e del coordina-

mento con gli altri Stati membri aventi fondato interesse fino al momento in cui sia raggiunto un accordo sulla scelta dello Stato che dirige l'inchiesta.

*Articolo 8***Organi inquirenti**

1. Gli Stati membri assicurano che le inchieste di sicurezza siano svolte, sotto la responsabilità di un organo inquirente permanente e imparziale, dotato dei necessari poteri, da personale inquirente adeguatamente qualificato e competente in materia di sinistri ed incidenti marittimi.

Al fine di realizzare l'inchiesta di sicurezza in modo imparziale, l'organo inquirente è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatogli.

Gli Stati membri senza sbocco sul mare che non hanno né navi né imbarcazioni battenti la loro bandiera designeranno un punto di contatto indipendente per collaborare all'inchiesta ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c).

2. L'organo inquirente assicura che ciascun inquirente abbia conoscenze operative ed esperienza pratica nelle materie attinenti ai suoi normali obblighi investigativi. Inoltre, l'organo inquirente deve garantire, all'occorrenza, l'immediato accesso alle conoscenze necessarie.

3. Gli incarichi affidati all'organo inquirente possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare per scopi preventivi, purché tali attività non ne compromettano l'indipendenza o implicino la partecipazione ad attività di regolamentazione, amministrazione o normazione.

4. Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, provvedono affinché il personale del loro organo inquirente, o di qualsiasi altro organo inquirente cui abbiano delegato l'inchiesta di sicurezza, ove opportuno in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni pertinenti per condurre l'inchiesta di sicurezza e quindi possa:

- a) accedere liberamente a qualsiasi area pertinente o al luogo del sinistro, nonché a qualsiasi nave, relitto o struttura, ivi compresi il carico, l'attrezzatura o i rottami;
- b) stilare immediatamente l'elenco delle prove e provvedere alla ricerca e alla rimozione controllate del relitto, dei rottami o di altri elementi o sostanze a fini d'esame o analisi;
- c) richiedere l'esame o l'analisi degli elementi di cui alla lettera b) e avere libero accesso ai risultati di tali esami o analisi;

- d) accedere liberamente a qualsiasi pertinente informazione o dato registrato, compresi i dati dei VDR, che si riferiscano alla nave, al viaggio, al carico, all'equipaggio o ad altre persone, oggetti, situazioni o circostanze, farne copia e uso;
- e) accedere liberamente ai risultati degli esami effettuati sui corpi delle vittime o delle analisi eseguite su campioni prelevati dai corpi delle vittime;
- f) richiedere e accedere liberamente ai risultati di esami sulle persone partecipanti coinvolte nell'esercizio della nave o su altre persone interessate, nonché di analisi su campioni prelevati dalle stesse;
- g) interrogare testimoni senza la presenza di persone i cui interessi possano presumibilmente pregiudicare il corretto svolgimento dell'inchiesta di sicurezza;
- h) ottenere i verbali delle ispezioni e tutte le informazioni pertinenti in possesso dello Stato di bandiera, degli armatori, delle società di classificazione o di altri soggetti pertinenti, sempre che tali soggetti o i loro rappresentanti risiedano nello Stato membro;
- i) richiedere l'assistenza delle autorità competenti degli Stati coinvolti, compresi gli ispettori dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, i funzionari del servizio guardacostiero, gli operatori del servizio di traffico marittimo, le squadre di ricerca e soccorso, i piloti o altro personale portuale o marittimo.

5. L'organo inquirente è messo in condizione di agire non appena sia stato informato del sinistro e riceve risorse sufficienti per poter esercitare le sue funzioni in modo indipendente. Lo status giuridico del personale inquirente offre le necessarie garanzie d'indipendenza.

6. L'organo inquirente può svolgere, congiuntamente ai compiti affidatigli ai sensi della presente direttiva, attività d'indagine non riguardanti i sinistri marittimi, purché tali attività non ne pregiudichino l'indipendenza.

#### Articolo 9

##### Riservatezza

Fatta salva la direttiva 95/46/CE, gli Stati membri provvedono, nell'ambito dei propri ordinamenti giuridici, affinché i seguenti documenti non siano resi disponibili per fini diversi dall'inchiesta di sicurezza, salvo che l'autorità competente in tale Stato membro stabilisca che vi è un interesse pubblico prevalente alla divulgazione di:

- a) tutte le prove testimoniali e le altre dichiarazioni, relazioni e annotazioni raccolte o ricevute dall'organo inquirente nel corso dell'inchiesta di sicurezza;

- b) documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta di sicurezza;
- c) informazioni di carattere particolarmente sensibile e privato, comprese le informazioni di carattere sanitario, che riguardano persone coinvolte nel sinistro o incidente marittimo.

#### Articolo 10

##### Sistema di cooperazione permanente

1. Gli Stati membri, in stretta cooperazione con la Commissione, istituiscono un sistema di cooperazione permanente affinché i rispettivi organi inquirenti possano collaborare nella misura necessaria a conseguire l'obiettivo della presente direttiva.

2. Le norme procedurali e le modalità organizzative del sistema di cooperazione permanente sono decise secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

3. Nel sistema di cooperazione permanente, gli organi inquirenti degli Stati membri si accordano, in particolare, sulle migliori modalità di cooperazione al fine di consentire:

- a) la condivisione tra gli organi inquirenti di impianti, dispositivi e attrezzature per l'indagine tecnica sui relitti e sull'attrezzatura delle navi o su altri oggetti rilevanti ai fini dell'inchiesta di sicurezza, nonché l'estrazione e la valutazione delle informazioni contenute nei VDR e in altri dispositivi elettronici;
- b) la cooperazione tecnica o lo scambio di conoscenze tecniche per l'esecuzione di compiti specifici;
- c) l'acquisizione e la condivisione di informazioni utili per analizzare i dati relativi ai sinistri ed elaborare opportune raccomandazioni in materia di sicurezza a livello comunitario;
- d) la redazione di principi comuni per monitorare l'attuazione delle raccomandazioni di sicurezza e per adeguare i metodi di indagine al progresso tecnico e scientifico;
- e) l'uso adeguato degli allarmi preventivi di cui all'articolo 16;
- f) la fissazione di norme sulla riservatezza applicabili ai fini della condivisione, nel rispetto delle norme nazionali, delle prove testimoniali e del trattamento dei dati e degli altri documenti di cui all'articolo 9, anche nelle relazioni con i paesi terzi;
- g) l'organizzazione, ove opportuno, di attività di formazione utili per gli inquirenti;

- h) la promozione della cooperazione con gli organi inquirenti di paesi terzi e con le organizzazioni internazionali incaricate delle inchieste sugli incidenti marittimi nei settori disciplinati dalla presente direttiva;
- i) la fornitura di tutte le informazioni pertinenti agli organi inquirenti che conducono le inchieste di sicurezza.

#### Articolo 11

##### Spese

1. Ove le inchieste di sicurezza coinvolgano due o più Stati membri, le rispettive attività sono gratuite.
2. Ove sia richiesta l'assistenza di uno Stato membro non coinvolto nell'inchiesta di sicurezza, gli Stati membri si accordano sul rimborso delle spese sostenute.

#### Articolo 12

##### Cooperazione con i paesi terzi titolari di interessi rilevanti

1. Ai fini dello svolgimento delle inchieste di sicurezza, gli Stati membri cooperano nella massima misura possibile con i paesi terzi titolari di interessi rilevanti.
2. Previo reciproco accordo, i paesi terzi titolari di interessi rilevanti sono ammessi in qualsiasi fase del procedimento a partecipare all'inchiesta di sicurezza condotta da uno Stato membro ai sensi della presente direttiva.
3. La cooperazione di uno Stato membro in un'inchiesta di sicurezza svolta da un paese terzo titolare di interessi rilevanti lascia impregiudicato l'obbligo di svolgere l'inchiesta di sicurezza e di redigere il relativo rapporto a norma della presente direttiva. Ove un paese terzo titolare di interessi rilevanti stia conducendo un'inchiesta di sicurezza che coinvolge uno o più Stati membri, gli Stati membri possono decidere di non condurre un'inchiesta di sicurezza parallela a condizione che l'inchiesta di sicurezza condotta dal paese terzo sia conforme al codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

#### Articolo 13

##### Protezione delle prove

Gli Stati membri adottano misure affinché i soggetti interessati da sinistri e incidenti ai sensi della presente direttiva si adoperino per:

- a) salvaguardare tutte le informazioni provenienti da carte marittime, libri di bordo, registrazioni elettroniche e magnetiche e cassette video, nonché le informazioni provenienti dai VDR e da altri apparecchi elettronici, riguardanti il periodo prima, durante e dopo l'incidente;
- b) impedire che tali informazioni siano cancellate o comunque alterate;

- c) prevenire interferenze con qualsiasi altra attrezzatura rilevante ai fini dell'inchiesta di sicurezza sull'incidente;
- d) agire prontamente per raccogliere e conservare tutti gli elementi di prova ai fini delle inchieste di sicurezza.

#### Articolo 14

##### Rapporti sugli incidenti

1. Le inchieste di sicurezza effettuate ai sensi della presente direttiva danno luogo alla pubblicazione di un rapporto presentato secondo un modello definito dal competente organo inquirente e conformemente alle sezioni pertinenti dell'allegato I.

Gli organi inquirenti possono decidere che sia pubblicato un rapporto semplificato per le inchieste di sicurezza che non riguardino sinistri marittimi molto gravi o, secondo il caso, gravi e i cui risultati non abbiano la potenzialità di portare alla prevenzione di futuri sinistri e incidenti.

2. Gli organi inquirenti si adoperano per pubblicare i rapporti di cui al paragrafo 1, comprese le relative conclusioni e ogni possibile raccomandazione, rivolgendosi segnatamente al settore marittimo, entro dodici mesi dalla data del sinistro. Nel caso in cui non sia possibile produrre il rapporto finale entro tale termine, è pubblicato un rapporto provvisorio entro dodici mesi dalla data del sinistro.

3. L'organo inquirente dello Stato membro che dirige l'inchiesta invia alla Commissione una copia del rapporto finale, semplificato o provvisorio. Esso tiene conto delle eventuali osservazioni tecniche della Commissione sui rapporti finali che non inficiano la sostanza dei risultati, al fine di migliorare la qualità del rapporto nel modo più idoneo per realizzare l'obiettivo della presente direttiva.

#### Articolo 15

##### Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dagli organi inquirenti siano debitamente prese in considerazione dai destinatari e, all'occorrenza, ricevano un adeguato seguito nel rispetto del diritto comunitario e internazionale.
2. Ove opportuno, l'organo inquirente o la Commissione formulano raccomandazioni in materia di sicurezza basandosi su un'analisi astratta dei dati e sui risultati complessivi delle inchieste di sicurezza realizzate.
3. Le raccomandazioni in materia di sicurezza in alcun caso determinano la responsabilità né attribuiscono colpe per il sinistro.

*Articolo 16***Sistema di allarme preventivo**

Fatto salvo il diritto di emettere un allarme preventivo, l'organo inquirente di uno Stato membro informa senza indugio la Commissione della necessità di emettere un allarme preventivo qualora ritenga, in qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, che debbano essere adottate misure urgenti a livello comunitario al fine di prevenire il rischio di ulteriori sinistri.

Se necessario, la Commissione emette una comunicazione d'allarme destinata alle autorità competenti di tutti gli altri Stati membri, all'industria dei trasporti marittimi, nonché a qualsiasi altro soggetto interessato.

*Articolo 17***Banca dati europea per i sinistri marittimi**

1. I dati sui sinistri e gli incidenti marittimi sono archiviati ed analizzati per mezzo di una banca dati elettronica europea istituita dalla Commissione e denominata piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP).

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione informazioni sulle autorità che hanno accesso a tale banca dati.

3. Gli organi inquirenti degli Stati membri informano la Commissione su sinistri e incidenti marittimi utilizzando il modello di cui all'allegato II. Essi comunicano inoltre alla Commissione, seguendo lo schema della banca dati EMCIP, i dati risultanti dalle inchieste di sicurezza.

4. La Commissione e gli Stati membri sviluppano lo schema della banca dati e un metodo per la notifica dei dati in tempi adeguati.

*Articolo 18***Giusto trattamento dei marittimi**

Conformemente al loro diritto nazionale, gli Stati membri tengono in considerazione le pertinenti disposizioni delle linee guida dell'IMO riguardanti il giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo nelle acque sotto la loro giurisdizione.

*Articolo 19***Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

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

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

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

*Articolo 20***Competenze in materia di modifiche**

La Commissione può aggiornare, nel rispetto dell'ambito di applicazione della presente direttiva, le definizioni nonché i riferimenti agli atti comunitari e agli strumenti dell'IMO contenuti nella direttiva stessa, al fine di adeguarli ai nuovi provvedimenti della Comunità o dell'IMO che siano nel frattempo entrati in vigore.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 19, paragrafo 3.

Con la stessa procedura la Commissione può altresì modificare gli allegati.

Le modifiche al codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

*Articolo 21***Misure complementari**

La presente direttiva non osta a che uno Stato membro adotti misure complementari sulla sicurezza marittima da essa non previste, sempre che tali misure non violino le disposizioni della presente direttiva e non pregiudichino in alcun modo il conseguimento del suo obiettivo, né compromettano il raggiungimento dello stesso.

*Articolo 22***Sanzioni**

Gli Stati membri determinano le disposizioni relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali adottate conformemente alla presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

*Articolo 23***Relazione di attuazione**

Ogni cinque anni la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva e, se necessario, propone ulteriori misure alla luce delle raccomandazioni ivi contenute.

<sup>(1)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

*Articolo 24***Modifica di atti vigenti**

1. L'articolo 12 della direttiva 1999/35/CE è soppresso.
2. L'articolo 11 della direttiva 2002/59/CE è soppresso.

*Articolo 25***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 giugno 2011.

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 essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 26***Entrata in vigore**

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

*Articolo 27***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

## ALLEGATO I

**Contenuto dei rapporti sulle inchieste di sicurezza**

## Prefazione

Questa parte individua l'obiettivo unico dell'inchiesta di sicurezza e indica che una raccomandazione in materia di sicurezza non deve originare in nessun caso una presunzione di responsabilità o di colpa e precisa che il rapporto non è stato redatto, per quanto riguarda il suo contenuto e il suo stile, per essere utilizzato nell'ambito di procedimenti giudiziari.

(Il rapporto non dovrebbe far riferimento a testimonianze né stabilire nessi tra una persona in esso menzionata e una persona che ha prodotto prove nel corso dell'inchiesta di sicurezza.)

**1. SINTESI**

Questa parte espone i fatti essenziali riguardanti il sinistro o l'incidente marittimo: che cosa è avvenuto, quando, dove e come è avvenuto il sinistro; indica inoltre se il sinistro ha causato perdite di vite umane, feriti, danni alla nave, al carico, a terzi o all'ambiente.

**2. DATI OGGETTIVI**

Questa parte comprende varie sezioni distinte, che forniscono informazioni sufficienti, considerate oggettive dall'organo inquirente, per fondare l'analisi e facilitare la comprensione.

Tali sezioni comprendono in particolare le seguenti informazioni.

**2.1. Dati della nave**

Bandiera/registro d'immatricolazione

Identificazione

Caratteristiche principali

Proprietà e gestione

Dettagli di costruzione

Tabella minima di sicurezza

Merci trasportate autorizzate

**2.2. Dati relativi al viaggio**

Scali

Tipo di viaggio

Informazioni sulle merci trasportate

Composizione dell'equipaggio

**2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo**

Tipo di sinistro o incidente marittimo

Data e ora

Posizione e luogo del sinistro o incidente marittimo

Ambiente esterno e interno

Attività della nave e parte del viaggio

Capacità a bordo

Dati relativi ai fattori umani

Conseguenze (per le persone, la nave, le merci trasportate, l'ambiente, altro)

**2.4. Intervento dell'autorità competente e misure d'urgenza**

Autori dell'intervento

Misure adottate

Velocità di reazione

Azioni intraprese

Risultati ottenuti

### 3. DESCRIZIONE

Questa parte ricostruisce il sinistro o incidente marittimo attraverso una sequenza di eventi, in ordine cronologico, che si sono verificati prima, durante e dopo il sinistro o incidente e il ruolo di ogni fattore (persone, materiale, ambiente, attrezzatura o agenti esterni). Il periodo coperto dalla descrizione dipende dal momento in cui si sono verificati i particolari eventi che hanno concorso direttamente al verificarsi del sinistro o incidente marittimo. Questa parte comprende altresì ogni pertinente dettaglio dell'inchiesta di sicurezza condotta, compresi i risultati degli esami o delle analisi.

### 4. ANALISI

Questa parte comprende varie sezioni distinte e fornisce un'analisi di ciascun avvenimento collegato al sinistro accompagnato da osservazioni sui risultati di qualsivoglia esame o analisi pertinente effettuata nel corso dell'inchiesta di sicurezza e su qualsiasi misura di sicurezza che sia stata già adottata per prevenire sinistri marittimi.

Tali sezioni devono in particolare riguardare i seguenti aspetti:

- contesto e ambiente del sinistro,
- omissioni ed errori umani, eventi che abbiano coinvolto materiali pericolosi, effetti ambientali, avarie delle attrezzature e fattori esterni,
- fattori che hanno concorso all'evento connessi a funzioni legate a una persona, alle operazioni a bordo, alla gestione a terra o al rispetto delle norme.

L'analisi e le osservazioni consentono al rapporto di giungere a conclusioni logiche, che espongono tutti i fattori rilevanti, compresi quelli che comportano rischi per i quali gli strumenti di protezione esistenti volti a prevenire un sinistro o a eliminarne o attenuarne le conseguenze sono ritenuti inefficaci o inesistenti.

### 5. CONCLUSIONI

Questa parte riassume i fattori che hanno concorso all'evento e gli strumenti di protezione (materiali, funzionali, simbolici o procedurali) inefficaci o inesistenti per i quali è necessaria l'adozione di misure di sicurezza per prevenire sinistri marittimi.

### 6. RACCOMANDAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA

Questa parte contiene, ove opportuno, alcune raccomandazioni in materia di sicurezza che si basano sull'analisi e sulle conclusioni e riguardano settori particolari, come la legislazione, la progettazione, le procedure, l'ispezione, la gestione, la salute e la sicurezza sul lavoro, la formazione, i lavori di riparazione, la manutenzione, l'assistenza a terra e la reazione dei servizi di emergenza.

Le raccomandazioni in materia di sicurezza sono rivolte a coloro che si trovano nella situazione migliore per attuarle, come gli armatori, i gestori, gli organismi riconosciuti, le autorità marittime, i servizi di gestione del traffico marittimo, gli organi di soccorso, le organizzazioni marittime internazionali e le istituzioni europee, allo scopo di prevenire sinistri marittimi.

Questa parte presenta inoltre eventuali raccomandazioni provvisorie che possono essere state formulate in materia di sicurezza o qualsiasi misura di sicurezza presa durante l'inchiesta di sicurezza.

### 7. APPENDICI

Il seguente elenco indicativo di informazioni viene, all'occorrenza, accluso al rapporto in forma cartacea o elettronica:

- fotografie, immagini video, registrazioni audio, mappe, disegni,
  - norme applicabili,
  - termini tecnici e abbreviazioni usate,
  - studi di sicurezza specifici,
  - altre informazioni.
-

## ALLEGATO II

## DATI DA FORNIRE SUI SINISTRI E SUGLI INCIDENTI MARITTIMI

## (Parte della piattaforma europea d'informazione europea sui sinistri marittimi)

Nota: I numeri sottolineati indicano che occorre fornire dati per ogni nave se più di una nave è coinvolta nel sinistro o nell'incidente marittimo.

01. Stato membro responsabile/persona di contatto
02. Stato membro incaricato dell'inchiesta
03. Ruolo svolto dallo Stato membro
04. Stato costiero interessato
05. Numero di Stati che hanno fondati interessi
06. Stati che hanno fondati interessi
07. Organo che notifica
08. Ora della notifica
09. Data della notifica
10. Nome della nave
11. Numero IMO/lettere distintive
12. Bandiera della nave
13. Tipo di sinistro o incidente marittimo
14. Tipo di nave
15. Data del sinistro o incidente marittimo
16. Ora del sinistro o incidente marittimo
17. Posizione — Latitudine
18. Posizione — Longitudine
19. Luogo del sinistro o incidente marittimo
20. Porto di partenza
21. Porto di destinazione
22. Dispositivo di separazione del traffico
23. Parte del viaggio
24. Operazioni della nave
25. Capacità a bordo
26. Perdite di vite umane
  - Equipaggio
  - Passeggeri
  - Altri
27. Feriti gravi
  - Equipaggio
  - Passeggeri
  - Altri

- 28. Inquinamento
  - 29. Danni alla nave
  - 30. Danni alle merci trasportate
  - 31. Altri danni
  - 32. Breve descrizione del sinistro o incidente marittimo
  - 33. Breve descrizione delle ragioni per non avviare un'inchiesta di sicurezza
-

**DIRETTIVA 2009/20/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 23 aprile 2009****sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Uno degli elementi della politica comunitaria dei trasporti marittimi consiste nell'innalzare la qualità del trasporto marittimo mercantile responsabilizzando maggiormente tutti gli operatori economici.
- (2) Misure dissuasive sono già state adottate con la direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni <sup>(4)</sup>.
- (3) Il 9 ottobre 2008 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione in cui riconoscevano unanimemente l'importanza dell'applicazione del protocollo del 1996 della convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi da parte di tutti gli Stati membri.
- (4) L'obbligo dell'assicurazione dovrebbe assicurare una migliore protezione delle vittime. Dovrebbe inoltre contribuire ad eliminare le navi non conformi alle norme e permettere di ripristinare la concorrenza tra gli operatori. Inoltre, nella risoluzione A.898(21) l'Organizzazione marittima internazionale ha invitato gli Stati ad esortare gli armatori ad essere adeguatamente assicurati.
- (5) L'inosservanza delle disposizioni della presente direttiva dovrebbe essere corretta. La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sul controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione) <sup>(5)</sup>, prevede già il fermo delle navi in caso di mancanza dei certificati che devono essere presenti a bordo. È tuttavia opportuno contemplare la possibilità di espellere una nave che non detenga un certificato di assicurazione. Le modalità dell'espulsione dovrebbero consentire di porre rimedio alla situazione entro un termine ragionevole.
- (6) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, cioè l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica del trasporto marittimo, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

**Articolo 1****Oggetto**

La presente direttiva disciplina taluni aspetti degli obblighi cui sono soggetti gli armatori riguardo all'assicurazione per i crediti marittimi.

**Articolo 2****Ambito di applicazione**

1. La presente direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate.
2. La presente direttiva non si applica alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie o alle altre navi di proprietà dello Stato o gestite dallo Stato impiegate per servizi pubblici a fini non commerciali.
3. La presente direttiva fa salve le discipline fissate dagli strumenti in vigore nello Stato membro interessato ed elencate in allegato.

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 29 marzo 2007 (GU C 27 E del 31.1.2008, pag. 166), posizione comune del Consiglio del 9 dicembre 2008 (GU C 330 E del 30.12.2008, pag. 7) e posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

<sup>(5)</sup> Cfr. pagina 57 della presente Gazzetta ufficiale.

### Articolo 3

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «armatore» il proprietario registrato di una nave marittima o qualsiasi altra persona, quale il noleggiatore a scafo nudo, che sia responsabile della conduzione della nave;
- b) «assicurazione» l'assicurazione, con o senza franchigie, e comprensiva, per esempio, di assicurazione indennizzo del tipo attualmente fornito dai membri dell'International Group dei P&I Clubs e altre forme effettive di assicurazione (inclusa l'autoassicurazione comprovata) e garanzia finanziaria che offrano condizioni di copertura analoghe;
- c) «convenzione del 1996» il testo consolidato della convenzione del 1976 relativa alla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi, adottato sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) modificato dal protocollo del 1996.

### Articolo 4

#### Assicurazione per i crediti marittimi

1. Ciascuno Stato membro prescrive che gli armatori delle navi battenti la sua bandiera stipulino un'assicurazione che copra dette navi.
2. Ciascuno Stato membro prescrive agli armatori delle navi battenti bandiera di un altro paese di essere coperti da un'assicurazione quando dette navi entrano in un porto soggetto alla giurisdizione dello Stato membro in questione. Ciò non osta a che gli Stati membri, in conformità del diritto internazionale, impongano il rispetto di tale obbligo quando dette navi si trovano nelle loro acque territoriali.
3. L'assicurazione di cui ai paragrafi 1 e 2 copre i crediti marittimi fatte salve le limitazioni di cui alla convenzione del 1996. L'importo dell'assicurazione per ciascuna nave per evento è pari all'importo massimo applicabile per la limitazione di responsabilità conformemente a quanto stabilito nella convenzione del 1996.

### Articolo 5

#### Ispezioni, conformità, espulsione dai porti e rifiuto di accesso ai porti

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni ispezione di una nave in un porto soggetto alla sua giurisdizione in conformità della direttiva 2009/16/CE includa la verifica della presenza a bordo del certificato di cui all'articolo 6.

2. Se il certificato di cui all'articolo 6 non è a bordo e fatta salva la direttiva 2009/16/CE, che prevede il fermo delle navi quando sono in gioco questioni di sicurezza, l'autorità competente può emanare nei confronti della nave un ordine di espulsione, il quale è notificato alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. In conseguenza dell'emanazione di tale ordine di espulsione, ciascuno Stato membro rifiuta l'accesso di detta nave ai suoi porti fino alla notificazione del certificato di cui all'articolo 6 da parte dell'armatore.

### Articolo 6

#### Certificati di assicurazione

1. L'esistenza dell'assicurazione di cui all'articolo 4 è comprovata da uno o più certificati rilasciati dal suo fornitore e presenti a bordo della nave.
2. I certificati rilasciati dal fornitore dell'assicurazione recano le informazioni seguenti:
  - a) nome della nave, numero IMO e porto di immatricolazione;
  - b) nome e luogo della sede principale dell'armatore;
  - c) tipo e durata dell'assicurazione;
  - d) nome e sede principale del fornitore dell'assicurazione e, se del caso, sede presso la quale l'assicurazione è stata stipulata.
3. Se la lingua impiegata nei certificati non è né l'inglese né il francese né lo spagnolo, il testo include una traduzione in una di queste lingue.

### Articolo 7

#### Sanzioni

Ai fini dell'articolo 4, paragrafo 1, gli Stati membri stabiliscono il sistema di sanzioni applicabile in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

### Articolo 8

#### Relazioni

Ogni tre anni, e per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2015, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

*Articolo 9***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° gennaio 2012. 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 essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 10***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 11***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

---

*ALLEGATO*

- Convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi
  - Convenzione internazionale del 1996 sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose (convenzione HNS)
  - Convenzione internazionale del 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi (convenzione «Bunker Oil»)
  - Convenzione internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti (convenzione «rimozione dei relitti»)
  - Regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente
-

**DIRETTIVA 2009/21/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 23 aprile 2009****relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che li utilizzano e la protezione dell'ambiente dovrebbero essere garantiti in via permanente.
- (2) Con riferimento al trasporto marittimo internazionale, l'adozione di varie convenzioni, di cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è depositaria, ha consentito di istituire un quadro generale di regole che migliora la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento provocato dalle navi.
- (3) A norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO (convenzioni IMO), rientra fra le responsabilità degli Stati che sono parti di questi strumenti adottare norme legislative e regolamentari e adottare tutti gli altri provvedimenti neces-

sari per dare piena e completa attuazione a detti strumenti affinché, dal punto di vista della sicurezza della vita in mare e della protezione dell'ambiente marino, le navi siano idonee al servizio cui sono destinate ed equipaggiate con personale marittimo competente.

- (4) Occorre tenere nella dovuta considerazione la convenzione sul lavoro marittimo, adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) nel 2006, che disciplina anche gli obblighi connessi allo Stato di bandiera.
- (5) Il 9 ottobre 2008 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione in cui riconoscevano all'unanimità l'importanza dell'applicazione delle convenzioni internazionali relative agli obblighi degli Stati di bandiera al fine di migliorare la sicurezza marittima e di contribuire alla prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.
- (6) L'attuazione delle procedure raccomandate dall'IMO nella circolare MSC/Circ. 1140/MEPC/Circ. 424 del 20 dicembre 2004 sul trasferimento delle navi fra Stati dovrebbe rafforzare le disposizioni delle convenzioni IMO e della normativa comunitaria sulla sicurezza marittima relative al cambiamento di bandiera e migliorare la trasparenza dei rapporti fra gli Stati di bandiera, a tutto vantaggio della sicurezza marittima.
- (7) La disponibilità di informazioni sulle navi battenti la bandiera di uno Stato membro e sulle navi che sono state cancellate dal registro di uno Stato membro dovrebbe migliorare la trasparenza delle prestazioni di una flotta di qualità elevata e contribuire a monitorare meglio il rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, nonché ad assicurare parità di condizioni fra le amministrazioni.
- (8) Per aiutare gli Stati membri a migliorare ulteriormente i loro risultati in quanto Stati di bandiera, le loro amministrazioni dovrebbero essere sottoposte periodicamente ad audit.
- (9) Una certificazione di qualità delle procedure amministrative in conformità delle norme dell'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO) o di norme equivalenti dovrebbe ulteriormente assicurare parità di condizioni fra le amministrazioni.

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 29 marzo 2007 (GU C 27 E del 31.1.2008, pag. 140), posizione comune del Consiglio del 9 dicembre 2008 (GU C 330 E del 30.12.2008, pag. 13) e posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(10) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.

(11) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica dei trasporti marittimi, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Oggetto

1. La presente direttiva ha lo scopo di:

- a) assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera; e
- b) migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro.

2. La presente direttiva lascia impregiudicata la normativa marittima comunitaria elencata all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) <sup>(2)</sup>, nonché la direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) <sup>(3)</sup>.

#### Articolo 2

##### Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica all'amministrazione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera.

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

<sup>(2)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33.

#### Articolo 3

##### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

- a) «nave» una nave o un'imbarcazione battente bandiera di uno Stato membro che rientra nell'ambito di applicazione delle pertinenti convenzioni IMO e per la quale è richiesto un certificato;
- b) «amministrazione» le autorità competenti dello Stato membro di cui la nave batte bandiera;
- c) «organismo riconosciuto» un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (rifusione) <sup>(4)</sup>;
- d) «certificati» i certificati previsti dalla legge rilasciati in relazione alle pertinenti convenzioni IMO;
- e) «audit IMO» un audit condotto in conformità delle disposizioni della risoluzione A.974(24) adottata dall'assemblea dell'IMO il 1° dicembre 2005.

#### Articolo 4

##### Condizioni per consentire l'esercizio di una nave al momento della concessione del diritto di battere bandiera di uno Stato membro

1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la sua bandiera, lo Stato membro interessato adotta le misure che ritiene necessarie per assicurare che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. In particolare verifica i precedenti relativi alla sicurezza della nave con ogni mezzo ragionevole. Se necessario, consulta l'amministrazione del precedente Stato di bandiera per accertarsi se sussistano ancora anomalie o problemi di sicurezza da questo individuati e rimasti irrisolti.

2. Quando un altro Stato di bandiera richiede informazioni su una nave che ha in precedenza battuto bandiera di uno Stato membro, quest'ultimo fornisce tempestivamente allo Stato di bandiera richiedente i dettagli riguardanti anomalie irrisolte e ogni altra pertinente informazione connessa alla sicurezza.

<sup>(4)</sup> Cfr. pagina 11 della presente Gazzetta ufficiale.

*Articolo 5***Fermo di una nave battente bandiera di uno Stato membro**

Quando l'amministrazione di uno Stato membro è informata che una nave battente la sua bandiera è stata sottoposta a fermo da uno Stato di approdo, sovrintende, secondo le procedure da essa stabilite a tal fine, a che la nave sia resa conforme alle pertinenti convenzioni IMO.

*Articolo 6***Misure di accompagnamento**

Gli Stati membri assicurano che almeno le seguenti informazioni concernenti le navi battenti la loro bandiera siano prontamente accessibili ai fini della presente direttiva:

- a) estremi di riconoscimento della nave (nome, numero IMO, ecc.);
- b) date delle visite di controllo, comprese eventualmente quelle addizionali e supplementari, e date degli audit;
- c) identificazione degli organismi riconosciuti coinvolti nella certificazione e nella classificazione della nave;
- d) identificazione dell'autorità competente che ha ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e date delle ispezioni;
- e) risultato delle ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo (deficienze: sì o no, fermi: sì o no);
- f) informazioni sui sinistri marittimi;
- g) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera dello Stato membro in questione negli ultimi dodici mesi.

*Articolo 7***Procedura di audit dello Stato di bandiera**

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le loro amministrazioni siano sottoposte ad un audit dell'IMO almeno ogni sette anni, subordinatamente a una risposta positiva dell'IMO ad una tempestiva richiesta dello Stato membro interessato, e pubblicano i risultati dell'audit in conformità della pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.

Il presente articolo cessa di avere vigore al più tardi il 17 giugno 2017, o prima di tale data, come stabilito dalla Commissione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, se è entrato in vigore un sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO.

*Articolo 8***Sistema di gestione della qualità e valutazione interna**

1. Entro il 17 giugno 2012 ciascuno Stato membro sviluppa, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle attività dell'amministrazione in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili.

2. Gli Stati membri che figurano nella lista nera o che figurano per due anni consecutivi nella lista grigia pubblicata nella relazione annuale più recente del protocollo d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo (MOU di Parigi) presentano alla Commissione una relazione sui loro risultati in quanto Stati di bandiera entro quattro mesi dalla pubblicazione della relazione del MOU di Parigi.

La relazione individua e analizza le ragioni principali della mancata conformità che ha condotto ai fermi e alle deficienze all'origine dell'iscrizione nelle liste nera o grigia.

*Articolo 9***Relazioni**

Con frequenza quinquennale e per la prima volta il 17 giugno 2012, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

Tale relazione contiene una valutazione dei risultati degli Stati membri in quanto Stati di bandiera.

*Articolo 10***Procedura di comitato**

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

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

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

*Articolo 11***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 giugno 2011. 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 essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 12***Entrata in vigore**

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

*Articolo 13***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

---





## PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2009 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 000 EUR all'anno (*)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR al mese (*)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + CD-ROM annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	700 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	70 EUR al mese
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	40 EUR al mese
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, CD-ROM mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	500 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), CD-ROM, 2 edizioni la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	360 EUR all'anno (= 30 EUR al mese)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

(\*) Vendita a numero:    - fino a 32 pagine:       6 EUR  
                              - da 33 a 64 pagine:     12 EUR  
                              - oltre 64 pagine:       prezzo fissato caso per caso

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea non sono temporaneamente vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico CD-ROM multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

### Vendita e abbonamenti

Le pubblicazioni a pagamento dell'Ufficio delle pubblicazioni sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è disponibile al seguente indirizzo:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_it.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Questo sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e comprende anche i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori della legislazione.**

**Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>**