COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(95) 28 def.
Bruxelles, 13.02.1995

95/0028 (SYN)

Proposta di

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO

sulla gestione della sicurezza delle navi roll on - roll off da passeggeri

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

INTRODUZIONE GENERALE

1. La tragedia dell'affondamento del traghetto roll on-roll off estone "*Estonia*",in viaggio da Tallin a Stoccolma, avvenuta il 28 settembre 1994 e che ha causato la morte di più di 900 persone, ha richiamato ancora una volta l'attenzione di tutti gli ambienti interessati sull'urgente necessità di adottare misure che consentano di rafforzare la sicurezza delle navi passeggeri. Questo incidente è stato l'ultimo di una lunga serie di incidenti subiti dai traghetti, dei quali i più noti sono quelli dello *"Scandinavian Star"* e dello *"Herald of Free Enterprise"*. La tabella dell'allegato riporta le circostanze e le perdite di alcuni degli altri più gravi incidenti verificatisi dal 1980.

2. Nel febbraio del 1993, la Commissione ha presentato al Parlamento e al Consiglio una comunicazione sulla politica comune sulla sicurezza dei mari[1], che prevedeva anche un programma di azioni per il rafforzamento della sicurezza delle navi passeggeri. Una serie di misure concrete in materia di formazione dell'equipaggio, classificazione delle società di navigazione e controllo delle autorità nazionali sui porti consentirà di migliorare notevolmente la sicurezza dei traghetti roll on-roll off. Il 22 novembre 1994, il Consiglio ha adottato le prime due proposte in materia. Attualmente i servizi della Commissione stanno preparando anche una proposta per stabilire norme di costruzione per le categorie di navi da passeggeri ancora escluse dall'applicazione delle convenzioni internazionali.

3. Tuttavia, manca ancora un elemento importante: la gestione della sicurezza dei traghetti roll on-roll off. La maggior parte delle industrie ad alto rischio hanno norme e procedure di sicurezza chiare e dettagliate, che regolamentano tutti gli aspetti della loro attività. L'industria navale, invece, è molto indietro su questo piano. Questo dato di fatto è stato riconosciuto dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), la quale ha intrapreso una serie di iniziative che hanno condotto all'adozione della risoluzione IMO A.741(18) relativa a un Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM). Questa risoluzione sarà poi inserita nella convenzione SOLAS 74 (Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare). Tuttavia, essa si applicherà ai traghetti roll on-roll off soltanto dal 1° luglio 1998 e, comunque, non ha alcun carattere obbligatorio.

4. La Commissione, come risulta dal paragrafo 28 del capitolo 2 della suddetta comunicazione, ha già rilevato che l'applicazione obbligatoria di questo codice specificamente alle navi da passeggeri avrebbe richiesto un ulteriore esame. Il termine di applicazione proposto dall'IMO (luglio 1998) è troppo lungo, per cui la Commissione propone di abbreviarlo (luglio 1996, come suggerito dal Consiglio nella risoluzione del 22.12.1994[2]), per garantire che tutte le disposizioni del codice siano applicate obbligatoriamente da tutte le società di navigazione che gestiscono i traghetti roll on-roll off che effettuano servizi di trasporto da o per i porti della

---

[1] COM(93) 66 fin., del 24.2.1993.

[2] GU C 379 del 31.12.1994, pag. 8.

Comunità. Questo consentirebbe che, a decorrere dal 1° luglio 1996, tutte le società di navigazione che gestiscono i traghetti roll on-roll off, indipendentemente dalla bandiera che essi battono, disporrebbero di una politica integrata di gestione della sicurezza che dovrebbe essere applicata obbligatoriamente a bordo di tutti i loro traghetti.

NECESSITA' DI UN REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO

5. a) Quali sono gli obiettivi dell'azione prospettata rispetto agli obblighi della Comunità?

Gli obblighi della Comunità in questo contesto sono il perseguimento della sicurezza dei trasporti marittimi (combinato disposto degli articoli 84, paragrafo 2 e 75, paragrafo 1, lettera c, del trattato). Più specificamente, l'obiettivo dell'azione prospettata è la sicurezza dei traghetti roll on-roll off da passeggeri che effettuano servizi regolari da e per i porti della Comunità. Questa è, infatti, una componente della "Politica comune per la salvaguardia della vita in mare" adottata dalla Commissione il 23 febbraio 1993. Inoltre, il Consiglio ha adottato, il 22 dicembre 1994, una risoluzione sulla sicurezza dei traghetti da passeggeri[3] roll on-roll off, invitando la Commissione a presentare una proposta sull'applicazione obbligatoria e anticipata del Codice internazionale di gestione della sicurezza (risoluzione IMO A.741 (18)) per tutti i traghetti da passeggeri che esercitano un servizio di trasporto regolare da o per i porti europei, in conformità della normativa internazionale. La Commissione si è dichiarata disposta a preparare la suddetta proposta, la quale è pertanto il risultato di un accordo tra il Consiglio e la Commissione.

b) La competenza per l'azione prospettata è esclusiva della Comunità o ripartita tra la Comunità e gli Stati membri?

Si tratta di una competenza ripartita tra la Comunità e gli Stati membri in forza dell'articolo 84, paragrafo 2 del trattato.

c) Qual è la dimensione comunitaria del problema?

Milioni di cittadini comunitari e non comunitari che viaggiano in Europa usano questo tipo di trasporto, che assicura i collegamenti tra centinaia di porti della Comunità. Tutti gli Stati membri sono interessati in quanto Stati di bandiera. Alcuni di essi sono interessati anche perché sono responsabili della sicurezza delle linee regolari di traghetti roll on-roll off da e per i loro porti. Inoltre occorre evitare distorsioni della concorrenza tra i porti della Comunità.

---

[3] Cfr. nota n. 2 a pag. 1.

d) Qual è la soluzione più efficace, l'azione a livello della Comunità o quella a livello degli Stati membri?

L'azione a livello comunitario consente di garantire l'applicazione delle disposizioni del Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) anticipatamente, simultaneamente, obbligatoriamente e senza distorsione della concorrenza tra i servizi di traghetto e tra i porti della Comunità.

E' necessaria anche l'azione a livello nazionale per sfruttare al meglio le vaste conoscenze tecniche e le infrastrutture di cui dispongono gli Stati membri. Ciò è particolarmente necessario per il controllo iniziale e periodico della conformità delle varie società di navigazione e dei loro traghetti alle disposizioni del regolamento.

e) Qual è il valore aggiunto concreto dell'azione prevista dalla Comunità e quale sarebbe il costo dell'inazione?

Il valore aggiunto concreto di questo regolamento è costituito dal rafforzamento della sicurezza in mare a tre livelli:

a) il regime del regolamento sarà operativo due anni prima del regime ISM dell'IMO;

b) le disposizioni del codice ISM non sono obbligatorie e questa lacuna sarà colmata dal regolamento;

c) il sistema di gestione della sicurezza per ciascun traghetto roll on-roll off che effettua un servizio regolare da o per i porti della Comunità dovrà essere considerato soddisfacente dagli Stati membri. Questo è particolarmente importante perché gli Stati membri sono restii ad affidarsi esclusivamente all'amministrazione di molti degli Stati di bandiera terzi per garantire un'adeguata conformità alle norme di sicurezza in generale.

Il costo dell'inazione espresso in termini finanziari è limitato al valore dei danni ai traghetti roll on-roll off e alle infrastrutture marittime e alle spese necessarie per ristabilire l'accesso ai porti. Tuttavia, il costo principale dell'inazione è costituito dal numero di vittime, come dimostrato dal recente affondamento dell'"*Estonia*".

f) In che modo può intervenire la Comunità?

Per la Comunità, il solo modo di conseguire l'obiettivo di un'applicazione anticipata e obbligatoria delle disposizioni del codice ISM, come già concordato dal Consiglio e dalla Commissione, è di agire adottando un regolamento che fissi un termine ridotto per l'applicazione diretta.

g) E' necessario un atto legislativo uniforme o basta una direttiva che fissi gli obiettivi generali, lasciandone l'esecuzione agli Stati membri?

Per le ragioni sopra esposte, è necessario un atto legislativo uniforme sotto forma di regolamento. Conformemente al principio di proporzionalità, il regolamento proposto stabilirà a livello comunitario norme per la gestione della sicurezza delle navi roll on-roll off da passeggeri accettate a livello internazionale e sostenute da tutti gli Stati membri. Una direttiva comporterebbe la fissazione di un periodo supplementare abbastanza lungo da consentirne il recepimento negli ordinamenti legislativi degli Stati membri rispettando le procedure parlamentari: ciò impedirebbe di raggiungere l'obiettivo di applicare il codice prima del termine stabilito dall'IMO.

CONTENUTO DEL REGOLAMENTO

6. Il regolamento stabilisce le disposizioni per l'applicazione obbligatoria delle disposizioni del codice ISM per tutti i traghetti roll on-roll off che svolgono un servizio regolare nei porti della Comunità europea.

7. Dal 1° gennaio 1996, data di entrata in vigore del regolamento, le società di navigazione devono elaborare le politiche di gestione della sicurezza che devono essere applicate nella società di navigazione e a bordo di tutti i traghetti roll on-roll off che esse gestiscono. Tali politiche devono essere applicate dal 1° luglio 1996, pena il divieto di continuare l'attività ai traghetti che non le applicano .

8. Ciascuno Stato membro rilascia l'autorizzazione ad esercitare l'attività nei propri porti, per cui esso è tenuto a far uso di questo potere per accertarsi che le società di navigazione si conformino ai requisiti di gestione della sicurezza imposti loro dal regolamento, esercitando controlli sia sulle società di navigazione che sulle navi.

   a) Per le navi che battono la bandiera di uno Stato membro, il controllo della conformità incombe a tale Stato membro. Gli Stati membri sono responsabili anche del controllo sulle società di navigazione che hanno sede nel loro territorio. Quando uno Stato membro ha certificato la conformità di una determinata società, gli altri Stati membri possono e devono accettare tale certificazione.

   b) Per le navi che battono la bandiera di uno Stato terzo, lo Stato membro del porto di destinazione deve verificare che la nave e la società di navigazione che la gestisce siano conformi alle disposizioni del regolamento, ad un livello soddisfacente.

   c) Nel caso di società di navigazione aventi sede al di fuori della Comunità, uno Stato membro può ritenere soddisfacente verificare la conformità di tali società sulla sola base delle prove documentali. Qualora lo Stato membro ritenesse insufficiente basarsi esclusivamente sulle prove documentali, può richiedere altre prove.

   d) Il presente regolamento non si applica alle società di navigazione aventi sede nella Comunità, ma che gestiscono traghetti roll on-roll off esclusivamente al di fuori del territorio comunitario. Il livello della gestione della sicurezza di tali società di

navigazione e delle loro navi sarà migliorato quando sarà applicato il codice ISM grazie all'entrata in vigore della convenzione SOLAS.

Qualora uno Stato membro constati che una società di navigazione che svolge un servizio regolare di trasporto dai suoi porti, pur essendo stato rilasciato o riconosciuto un documento di conformità valido, può sospendere l'attività finché il pericolo non sia stato rimosso. La sospensione deve essere comunicata rapidamente alla Commissione, la quale si occuperà del caso e, assistita da un apposito comitato, deciderà se la sospensione è fondata o se è opportuno revocarla.

9. Il regolamento specifica che la conformità deve essere verificata almeno ogni anno e che, se uno Stato membro deve delegare un altro ente o rivolgersi ad esso, può scegliere soltanto un organismo riconosciuto idoneo in base ai requisiti di qualità imposti dalla direttiva del Consiglio 94/57/CE, del 4 novembre 1994, relativa alle disposizioni e 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[4].

10. La Commissione, con l'ausilio del comitato, può modificare le disposizioni specifiche tratte dal codice ISM per adattarle alla futura evoluzione del settore, principalmente nell'ambito degli organismi internazionali competenti.

Per far fronte alla suddetta evoluzione, la Commissione, seguendo la stessa procedura, può modificare la definizione di organismo riconosciuto e inserire nell'allegato le istruzioni, dirette alle amministrazioni, per l'applicazione del Codice ISM. Questo potrebbe rivelarsi necessario per tenere nel debito conto le nuove risoluzioni dell'IMO in materia di applicazione del codice ISM, quali ad esempio quelle relative alle istruzioni, che sono ancora in fase di preparazione in seno all'IMO.

Un'altra funzione del comitato è quella menzionata più sopra, cioè consigliare riguardo alla decisione relativa alla conferma o alla revoca delle misure di sospensione adottate dagli Stati membri.

OSSERVAZIONI PARTICOLARI

Articolo 1

L'articolo 1 definisce lo scopo del regolamento: rafforzare la sicurezza e migliorare la prevenzione dell'inquinamento marino mediante l'elaborazione e l'applicazione, da parte delle società di navigazione, di adeguati sistemi di gestione della sicurezza.

---

[4] GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

Articolo 2

L'articolo contiene le definizioni dei termini chiave del regolamento.

Articolo 3

L'articolo definisce le società di navigazione alle quali si applica il regolamento: le società di navigazione che gestiscono i traghetti roll on-roll off che effettuano servizi regolari di trasporto da o per i porti della Comunità.

Articolo 4

Gli obblighi delle società di navigazione sono stabiliti in questo articolo: esse devono conformarsi alle disposizioni del codice ISM riportate nell'allegato, ma come se fossero obbligatorie. L'osservanza di questo obbligo è una "conditio sine qua non" per l'autorizzazione a gestire traghetti roll on-roll off che effettuano servizi regolari di trasporto da o per i porti della Comunità.

Articolo 5

Questo articolo stabilisce gli obblighi degli Stati membri in quanto Stati di bandiera: essi devono certificare la conformità alle disposizioni dell'allegato delle società di navigazione che gestiscono i traghetti roll on-roll off battenti la loro bandiera.

Il paragrafo 1 stabilisce che gli Stati membri sono responsabili della verifica della conformità delle società di navigazione che gestiscono i traghetti roll on-roll off battenti la loro bandiera.

Il paragrafo 2 disciplina la possibilità, per gli Stati membri, di delegare, in tutto o in parte, l'attività di controllo a persone o ad organismi esterni alla loro amministrazione, limitando tuttavia tale possibilità ad organismi riconosciuti ai sensi della direttiva del Consiglio 94/57/CE sulle regole e norme comuni per l'ispezione delle navi e la sorveglianza degli organismi e per le attività connesse delle amministrazioni marittime.

Il paragrafo 3 stabilisce il principio del mutuo riconoscimento, ai fini della certificazione, dei documenti di conformità rilasciati da o per conto di altri Stati membri per le società di navigazione stabilite sul loro territorio.

Il paragrafo 4 stabilisce che il controllo, oggetto dei primi paragrafi, deve essere esercitato almeno ogni anno.

Articolo 6

Il paragrafo 1 obbliga gli Stati membri a provvedere affinché le società di navigazione e i traghetti roll on-roll off si conformino al presente regolamento, come "conditio sine qua non" per l'autorizzazione ad effettuare servizi regolari con traghetti roll on-roll off dai loro porti.

Il paragrafo 2 vieta agli Stati membri di rifiutare l'autorizzazione ad effettuare servizi regolari di trasporto dai loro porti ai traghetti roll on-roll off in possesso di certificati rilasciati da altri Stati membri, per motivi basati sulla non conformità alle disposizioni del codice ISM. A tal fine, i suddetti certificati devono essere considerati soddisfacenti dalle amministrazioni.

Il paragrafo 3 affronta la questione dei certificati rilasciati da Stati terzi. Gli Stati membri possono riconoscere che tali certificati sono soddisfacenti e consentire ai traghetti roll on-roll off in possesso di tali certificati di effettuare servizi regolari di trasporto dai loro porti. E' importante rilevare che tale paragrafo lascia impregiudicato il riconoscimento da parte degli Stati membri della validità intrinseca dei certificati rilasciati da Stati terzi. Le navi in possesso di tali certificati continueranno ad essere autorizzate ad entrare nei porti della Comunità. Ciò che si afferma in questo paragrafo è che, *prima di autorizzare una società di navigazione ad effettuare servizi regolari* da un porto situato in uno Stato membro, lo Stato membro in questione ha il diritto e il dovere di accertare che le disposizioni del codice ISM incorporate nel regolamento siano state soddisfatte e che esso può considerare una garanzia sufficiente il fatto che i certificati in materia siano stati rilasciati dall'amministrazione competente dello Stato terzo.

Articolo 7

Uno Stato membro per ragioni di serio pericolo per la sicurezza o l'ambiente, può sospendere l'esercizio dell'attività, nonostante la società di navigazione abbia un documento di conformità, e rimettere il caso alla Commissione. La Commissione, assistita da un comitato consultivo, deciderà se la sospensione è fondata e se può essere quindi confermata o meno.

Articolo 8

L'articolo 8 disciplina la possibilità, per la Commissione, di modificare la definizione di "organismo riconosciuto", di "codice ISM" e del relativo allegato e di adottare decisioni riguardo alla sospensione dell'autorizzazione adottata dagli Stati membri, con l'aiuto di un comitato consultivo.

Articolo 9

La Commissione è assistita da un comitato che agisce secondo la procedura del comitato consultivo (procedura 1 della decisione 87/373/CEE del Consiglio, del 13 luglio 1987, che stabilisce le modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[5]). Il comitato è quello istituito con l'articolo 12 della direttiva 93/75/CE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette ai porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti[6]. Tale comitato è anche quello previsto nella proposta di direttiva del Consiglio riguardante l'applicazione, alle navi che usano i porti comunitari e navigano nelle acque sottoposte alla giurisdizione degli Stati membri, di norme

---

5 GU L 197 del 18.7.1987, pag. 33.

6 GU L 247 del 5.10.1993 pag. 19.

internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo[7].

Articolo 10

Il regolamento entrerà in vigore il 1° gennaio 1996 e sarà applicato il 1° luglio 1996: questi sono i termini più brevi che si possono ottenere per anticipare l'entrata in vigore del Codice ISM a livello internazionale.

Allegato

L'allegato contiene il Codice internazionale di gestione della sicurezza, adottato dall'Organizzazione marittima internazionale con la risoluzione dell'Assemblea A.741(18) del 4 novembre 1993.

---

[7] GU C

ALLEGATO

Principali incidenti, oltre a quello dell'"Estonia", subiti dai traghetti dal 1980

Nome del traghetto	Data	Nome	Causa	Numero di vittime
Don Juan	aprile 1980	Filippine	collisione con una chiatta	più di mille
Tampomas II	gennaio 1981	Indonesia	incendio a bordo	431 (numero ufficiale)
Sarnia	maggio 1986	fiume Meghna, Bangladesh	capovolgimento durante una tempesta	600
Admiral Nakhinov	agosto 1986	Mar Nero	collisione con una nave da carico	425
Herald of Free Enterprise	marzo 1987	Zeebruges, Belgio	portellone lasciato aperto	193
Dona Paz	dicembre 1987	Mare di Subuyan, Filippine	collisione con una petroliera	4.386
Rosalie	1988	Stretti di San Bemandino, Filippine	affondamento	400
Bintang Madura	1988	Mare di Giava, Indonesia		più di 200
Scandinavia Star	1990	Skaggerak	incendio	158
Traghetto di proprietà egiziana	dicembre 1991	presso il porto di Safaga	barriera corallina	460
Moby Prince	1991	al largo di Genova, Italia	collisione	140
Neptune	1993	al largo di Port-au-Prince, Haiti	affondamento	circa 2.000
Jan Heweliusz	gennaio 1993	Mar Baltico	mare grosso	circa 50
Traghetto del Bangladesh	agosto 1994	Fiume Meghna	vortice	350
Traghetto del Bangladesh	ottobre 1994	Baia del Bengala	mal tempo	più di 100

Fonte: ITF News, 17 novembre 1994, pag. 28.

sulla gestione della sicurezza delle navi roll on - roll off da passeggeri

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2, e statuendo in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato,

vista la proposta della Commissione[1],

in cooperazione con il Parlemento Europeo[2],

visto il parere del Comitato economico e sociale[3],

considerando che la Commissione è seriamente preoccupata per gli incidenti navali con perdite di vite umane;

considerando che il Codice internazionale di gestione della sicurezza, che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (Risoluzione OMI A.741 (18)), è stato adottato dall'Organizzazione marittima internazionale il 4 novembre 1993 in presenza degli Stati membri e che, previo inglobamento nella Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare, del 1974, si applicherà alle navi roll on-roll off da passeggeri a decorrere dal 1° luglio 1998;

considerando che l'applicazione del suddetto codice non è ancora obbligatoria, ma facoltativa;

considerando che la sicurezza della vita umana in mare può essere rafforzata efficacemente rendendo obbligatoria l'applicazione del Codice internazionale di gestione della sicurezza;

considerando che la Comunità ritiene assolutamente prioritaria la gestione della sicurezza delle navi roll on-roll off da passeggeri;

considerando che la risoluzione del 22 dicembre 1994 relativa alla sicurezza dei traghetti roll on-roll off da passeggeri, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentargli una proposta sull'applicazione obbligatoria e anticipata del Codice internazionale di gestione della sicurezza (risoluzione IMO A.741(18)), per tutti i traghetti roll on-roll off da passeggeri che effettuano servizi regolari di trasporto da e per i porti europei, in conformità della legislazione internazionale in materia;

considerando che un'applicazione severa e obbligatoria è necessaria per garantire che le società di navigazione che gestiscono i traghetti roll on-roll off da passeggeri elaborino e mantengano sistemi di gestione della sicurezza, sia a terra che a bordo dei traghetti;

considerando che la sicurezza delle navi compete principalmente agli Stati di bandiera e che gli Stati membri possono garantire la conformità alle norme di gestione della sicurezza da parte dei traghetti che battono la loro bandiera e da parte delle società di navigazione che li gestiscono; che il solo

---

[1] GU C

[2] GU C

[3] GU C

modo di garantire la sicurezza di tutti i traghetti roll on-roll off, indipendentemente dalla loro bandiera, che effettuano o desiderano effettuare servizi regolari di trasporto dai loro porti è che lo Stato membro ponga l'effettiva conformità alle norme di sicurezza come "conditio sine qua non" per l'autorizzazione ad esercitare l'attività;

considerando che gli Stati membri devono avere la possibilità di sospendere l'attività di taluni traghetti roll on-roll off che svolgono la loro attività partendo dai loro porti se ritengono che essi costituiscono una seria minaccia alla sicurezza o all'ambiente, a condizione che la Commissione, assistita da un comitato consultivo, adotti una decisione in merito;

considerando che la verifica annuale della conformità alle norme di sicurezza ogni può garantire che le società di navigazione si impegnino a mantenere il livello prescritto di gestione della sicurezza;

considerando che gli Stati membri possono ritenere necessario delegare ad organismi specializzati le attività di controllo necessarie per adempiere gli obblighi imposti dal presente regolamento; che il modo corretto per garantire un livello uniforme e adeguato di controllo è quello di richiedere che tali organismi siano conformi ai requisiti stabiliti dalla direttiva 94/57/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e 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[4];

considerando che l'istituzione di un comitato consultivo è necessaria per assistere la Commissione nel compito di garantire che le norme stabilite dal presente regolamento, inclusi i requisiti applicabili agli organismi riconosciuti, restino adeguate e il più possibile conformi alle norme internazionali;

considerando che l'azione a livello comunitario costituisce lo strumento migliore per garantire l'applicazione obbligatoria e anticipata delle disposizioni del suddetto codice e un controllo effettivo della sua applicazione, evitando distorsioni alla concorrenza tra i vari porti della Comunità e i traghetti roll on-roll off; che soltanto un regolamento, che è direttamente applicabile, può garantire l'applicazione anticipata e obbligatoria delle disposizioni del codice; che l'esigenza di un'applicazione anticipata impone che il regolamento entri in vigore dal 1° luglio 1996.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO

[4] GU L 319 del 12.12.1994, pag, 20.

Articolo 1

Il presente regolamento ha lo scopo di rafforzare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento dei traghetti roll on-roll off che effettuano servizi regolari di trasporto da e per i porti della Comunità europea assicurando:

- l'adozione e il corretto mantenimento di sistemi di gestione della sicurezza a bordo e a terra da parte delle società di navigazione, e
- il loro controllo da parte delle amministrazioni degli Stati di bandiera e di approdo.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento e del codice ISM si intende per:

"traghetto roll on-roll off": un traghetto marittimo da passeggeri avente sistemazioni che consentano di caricare e scaricare direttamente i veicoli (stradali e ferroviari), e che trasportano più di 12 passeggeri;

"società di navigazione": il proprietario di un traghetto roll on-roll off o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quale l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che assume dal proprietario la responsabilità della gestione del traghetto roll on-roll off;

"organismo riconosciuto": un organismo riconosciuto ai sensi delle disposizioni della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni e 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[1];

"codice ISM": il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento, adottato il 4 novembre 1993 dall'Organizzazione marittima internazionale con la risoluzione A.741(18) dell'Assemblea, e allegato al presente regolamento;

"amministrazione": il governo dello Stato la cui bandiera il traghetto roll on-roll off è autorizzato a battere;

"documento di conformità": il documento rilasciato alla compagnia ai sensi del presente regolamento;

"certificato di gestione della sicurezza": il certificato rilasciato ai traghetti roll on-roll off ai sensi del presente regolamento.

---

[1] GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

Articolo 3

Il regolamento si applica:

1. alle società di navigazione, indipendentemente dal luogo in cui sono giuridicamente costituite, stabilite o in cui svolgono la loro attività, che gestiscono almeno un traghetto roll on-roll off che esercita un servizio regolare di trasporto da o per un porto della Comunità europea, indipendentemente dalla sua bandiera;

2. agli Stati membri.

Articolo 4

Tutte le società di navigazione si conformano alle disposizioni degli articoli da 1.2 a 13.5 del codice ISM, così come modificato dal presente regolamento, come se le disposizioni ivi contenute fossero obbligatorie e non facoltative. Questa è la condizione per poter effettuare servizi regolari di trasporto da o per un porto della Comunità europea.

Articolo 5

1. Per quanto riguarda le società di navigazione e i traghetti roll on-roll off, gli Stati membri si conformano alle disposizioni degli articoli 13.2, 13.4 e 13.5 del codice ISM, così come modificato dal presente regolamento, come se le disposizioni ivi contenute fossero obbligatorie e non facoltative.

2. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli Stati membri possono delegare, in tutto o in parte, esclusivamente uno degli organismi riconosciuti, oppure possono rivolgersi a tali organismi.

3. Ai fini dell'articolo 13.2 del codice ISM, così come modificato dal presente regolamento, un documento di conformità rilasciato dalle autorità di uno Stato membro nel territorio del quale la società di navigazione esercita la sua attività o da un Organismo Riconosciuto che opera per loro conto, è accettato dagli altri Stati membri.

4. Ai fini dell'articolo 13.5 del codice ISM, così come modificato dal presente regolamento, sarà eseguita una verifica periodica almeno ogni anno.

Articolo 6

1. Gli Stati membri devono accertare, a loro soddisfazione, l'effettiva conformità alle disposizioni del presente regolamento, prima di autorizzare le società di navigazione a gestire servizi regolari di traghetto roll on-roll off da o per i loro porti.

2. Ai fini del paragrafo 1, ogni Stato membro accetta i certificati rilasciati dalle autorità di qualsiasi altro Stato membro.

3. Ogni Stato membro riconosce i documenti di conformità e i certificati di gestione della sicurezza rilasciati dalle amministrazioni di Stati terzi o da Organismi Riconosciuti che operano per loro conto se sono convinti che essi garantiscono l'osservanza delle disposizioni del presente regolamento.

Articolo 7

Quando uno Stato membro ritiene che una società di navigazione, nonostante il fatto che abbia un documento di conformità, non può svolgere regolare servizio di trasporto da o per i suoi porti perché ciò costituirebbe un grave pericolo per la sicurezza delle persone o delle cose, oppure per l'ambiente, l'autorizzazione ad esercitare tale attività può essere sospesa fintanto che il pericolo non sia rimosso.

Nelle circostanze sopra descritte, si applica la seguente procedura:

a) lo Stato membro informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione, indicandone i motivi concreti;

b) la Commissione stabilisce se la sospensione sia giustificata o meno da un grave pericolo per la sicurezza e l'ambiente;

c) statuendo secondo la procedura descritta all'articolo 9, paragrafo 2, la Commissione informa lo Stato membro se la sua decisione di sospendere l'autorizzazione è giustificata da un grave pericolo per la sicurezza e l'ambiente e in caso contrario decide di revocare la decisione di sospensione adottata dallo Stato membro.

Articolo 8

Per tener conto della futura evoluzione del settore a livello internazionale,

1. la definizione di "codice ISM" dell'articolo 2,

2. l'allegato,

3. la definizione di "organismi riconosciuti", di cui all'articolo 2,

possono essere modificati, in particolare per introdurre nell'allegato istruzioni, destinate alle amministrazioni, per l'applicazione del codice ISM secondo la procedura descritta all'articolo 9, paragrafo 2.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito con l'articolo 12, paragrafo 1, della direttiva del Consiglio 93/75/CEE[2].

2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applica la seguente procedura:

   a) il rappresentante della Commissione presenta al comitato di cui al paragrafo 1 un progetto delle misure da adottare;

   b) il comitato formula il proprio parere in merito a tale progetto entro un termine che il presidente può stabilire in funzione dell'urgenza del problema, se necessario procedendo ad una votazione;

   c) il parere è iscritto a verbale; inoltre, ogni Stato membro ha il diritto di far iscrivere a verbale la propria posizione;

   d) la Commissione tiene nel massimo conto l'opinione espressa dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

Articolo 10

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1996 ed è applicabile dal 1° luglio 1996. Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

---

[2] GU L n. 247, del 5.10.1993, pag. 19, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti.

ALLEGATO

CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE NAVI E DELLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO
(CODICE ISM)

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA GESTIONE DELLA SICUREZZA E DELLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO

INDICE

PREAMBOLO

1. GENERALITÀ . . . . .
   1.1. Definizioni . . . . .
   1.2. Obiettivi . . . . .
   1.3. Campo di applicazione . . . . .
   1.4. Requisiti del sistema di gestione della sicurezza (SMS) . . . . .

2. POLITICA IN MATERIA DI SICUREZZA E DI PROTEZIONE AMBIENTALE . .

3. POTERI E RESPONSABILITÀ DELLA SOCIETÀ . . . . .

4. PERSONA(E) DESIGNATA(E) . . . . .

5. RESPONSABILITÀ E POTERI DEL COMANDANTE . . . . .

6. RISORSE E PERSONALE . . . . .

7. ELABORAZIONE DI PIANI PER LE OPERAZIONI DI BORDO . . . . .

8. PREPARAZIONE ALL'EMERGENZA . . . . .

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

10 MANUTENZIONE DELLA NAVE E DELLE APPARECCHIATURE . . . . .

11 DOCUMENTAZIONE . . . . .

12 VERIFICHE, MODIFICHE E VALUTAZIONI DELLA SOCIETÀ . . . . .

13. CERTIFICAZIONE, VERIFICHE E CONTROLLI . . . . .

PREAMBOLO

1. Lo scopo del presente codice è fornire una norma internazionale per garantire la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento.

2. L'assemblea ha approvato la risoluzione A.443 (XI) che invitava tutti i governi ad adottare i provvedimenti necessari per proteggere*** il comandante della nave esonerandolo dalla responsabilità in materia di sicurezza marittima e di protezione dell'ambiente marino.

3. L'assemblea ha approvato anche la risoluzione A.680 (17) che, inoltre, riconosceva la necessità di promuovere un adeguato sistema di gestione delle società, per renderle idonee a far fronte alle necessità del personale di bordo e ad adottare e mantenere alti livelli di sicurezza e protezione ambientale.

4. Fermo restando che due società o due armatori difficilmente sono identici e che le navi operano ciascuna in condizioni molto diverse, il codice è basato su principi e obiettivi generali.

5. Il codice è espresso in termini generali, in modo da consentirne l'applicazione più ampia possibile. E' chiaro che i dirigenti di diversi livelli, sia a terra che a bordo, devono avere livelli diversi di conoscenza delle disposizioni qui riportate.

6. La chiave di volta di una buona gestione della sicurezza è l'impegno da parte dei più alti dirigenti. In materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento sono l'impegno, la competenza, il comportamento e la motivazione delle persone di tutti i livelli che determinano il risultato finale.

1. GENERALITÀ

1.1. Definizioni

1.1.1. **"Codice internazionale di gestione della sicurezza" (Codice ISM)** significa il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e di gestione della prevenzione dell'inquinamento, adottato dall'Assemblea dell'IMO e che può essere modificato dalla stessa IMO.

1.1.2. **"Società"** significa l'armatore della nave o ogni altra persona fisica o giuridica, quali l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto dall'armatore la responsabilità della gestione della nave e che in tal modo ha convenuto di assolvere a tutte le obbligazioni e le responsabilità imposte dal presente codice.

1.1.3. **"Amministrazione"** significa il governo dello Stato la cui bandiera la nave è autorizzata a battere.

1.2. Obiettivi

1.2.1. Gli obiettivi del codice sono i seguenti: assicurare la sicurezza in mare, prevenire danni alle persone o perdite di vite umane, evitare danni all'ambiente, in particolare a quello marino, e danni alle cose.

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

(1) istituire procedure di sicurezza nella gestione della nave e creare un ambiente di lavoro sicuro;
(2) definire misure di protezione contro tutti i rischi prevedibili;
(3) migliorare costantemente l'addestramento del personale di bordo e di terra in materia di gestione della sicurezza e di preparazione alle situazioni di emergenza che si possono verificare sia sul piano della sicurezza che su quello della protezione ambientale.

1.2.3. Il sistema di gestione della sicurezza deve assicurare:

(1) la conformità alle norme e ai regolamenti la cui applicazione sia obbligatoria;

(2) che i codici, le istruzioni e le norme prescritti dall'IMO, dalle amministrazioni, dalle società di classificazione e dalle organizzazioni delle industrie marittime siano tenute nel debito conto.

1.3. Campo di applicazione

Le disposizioni del presente codice si applicano a tutte le navi.

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

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

(1) una politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale;
(2) istruzioni e procedure per garantire la sicurezza delle navi e la protezione dell'ambiente in conformità della legislazione vigente sia a livello internazionale che nello Stato di bandiera;
(3) una definizione chiara dei poteri e un sistema di comunicazione efficace tra tutto il personale, di terra e di bordo;
(4) procedure per segnalare gli incidenti e i casi di inosservanza delle disposizioni del presente codice;
(5) procedure per organizzare la preparazione alle situazioni di emergenza e per affrontare tali situazioni ;
(6) procedure per eseguire le verifiche interne e per modificare il sistema di gestione.

2. POLITICA IN MATERIA DI SICUREZZA E DI PROTEZIONE AMBIENTALE

2.1. La società deve elaborare una politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale che indichi in che modo saranno raggiunti gli obiettivi di cui al paragrafo 1.2.

2.2. La società deve provvedere affinché la suddetta politica venga applicata e mantenuta a tutti i livelli, sia sulle navi che a terra.

3. POTERI E RESPONSABILITÀ DELLA SOCIETÀ

3.1. Se la persona fisica o giuridica responsabile della gestione della nave non è l'armatore, questi deve comunicare all'amministrazione il nome completo e i dati precisi della suddetta persona fisica o giuridica.

3.2. La società deve definire e documentare le responsabilità, i poteri e le funzioni del personale che dirige, esegue o verifica le attività connesse con la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento o che possono avere ripercussioni su tali elementi.

3.3. La società deve provvedere affinché siano disponibili adeguati mezzi e misure di assistenza da terra, per consentire alla(e) persona(e) designata(e) di svolgere le proprie funzioni.

4. PERSONA(E) DESIGNATA(E)

Per assicurare la sicurezza delle navi e i collegamenti tra la società ed il personale di bordo, ogni società deve designare, nei modi più idonei, una o più persone a terra che abbiano accesso ai più alti livelli dirigenziali. Le responsabilità e i poteri della(e) persona(e) designata(e) devono comprendere il controllo sistematico degli aspetti della gestione di ogni nave connessi con la sicurezza e la protezione dell'ambiente e la verifica della disponibilità di adeguati mezzi e misure di assistenza da terra, così come prescritto.

5. RESPONSABILITÀ E POTERI DEL COMANDANTE

5.1 La società deve definire in modo chiaro e deve documentare la responsabilità del comandante per quanto riguarda:

1) l'applicazione della politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale della società;
2) la motivazione dell'equipaggio riguardo all'osservanza di tale politica;
3) la comunicazione di ordini e istruzioni semplici e chiari;
4) la verifica dell'osservanza di requisiti specifici;
5) la modifica dell'SMS e la segnalazione delle sue carenze ai dirigenti di terra.

5.2 La società deve provvedere affinché l'SMS applicato a bordo delle navi specifichi chiaramente i poteri conferiti al comandante. La società deve iscrivere nell'SMS una dichiarazione dalla quale risulti che il comandante ha il massimo potere e la responsabilità esclusiva di prendere decisioni in materia di sicurezza e protezione ambientale e di richiedere assistenza alla società laddove necessario.

6. RISORSE E PERSONALE

6.1 La società deve garantire che il comandante:

1) sia qualificato per il comando;

2) condivida pienamente l'SMS della società;
3) riceva l'assistenza necessaria per poter espletare i propri compiti in condizioni di sicurezza.

6.2 La società deve provvedere affinché l'equipaggio di ogni nave sia in possesso delle qualifiche, dei diplomi e dei requisiti di idoneità fisica prescritti dalle leggi nazionali ed internazionali.

6.3 La società deve stabilire procedure atte a garantire che il personale appena assunto e quello cui vengono assegnati nuovi incarici inerenti la sicurezza e la protezione ambientale venga adeguatamente istruito sui propri compiti.
Occorre definire, documentare e impartire le istruzioni che è essenziale fornire prima della partenza della nave.

6.4 La società deve provvedere affinché tutto il personale addetto all'SMS abbia adeguata conoscenza delle norme, dei regolamenti, dei codici e delle istruzioni applicabili.

6.5 La società deve stabilire e mantenere procedure atte a determinare le azioni di formazione che potrebbero essere indispensabili per l'SMS e deve provvedere affinché a tali azioni di formazione partecipi tutto il personale interessato.

6.6 La società deve stabilire procedure che consentano di fornire al personale di bordo le informazioni relative all'SMS in una lingua di lavoro o in altre lingue per esso comprensibili.

6.7 La società provvede affinché i membri del personale di bordo siano in grado di comunicare efficacemente tra di loro durante l'esecuzione dei rispettivi compiti inerenti l'SMS.

7. ELABORAZIONE DI PIANI PER LE OPERAZIONI DI BORDO

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

8. PREPARAZIONE ALL'EMERGENZA

8.1 La società deve stabilire procedure per individuare, descrivere ed affrontare le possibili situazioni di emergenza a bordo.

8.2 La società deve approntare appositi programmi di esercitazione per addestrare il personale agli interventi di emergenza.

8.3 L'SMS deve prevedere misure per assicurare che il sistema organizzativo della società sia in grado di far fronte in qualsiasi momento a pericoli, incidenti e situazioni di emergenza che dovessero coinvolgere le proprie navi.

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

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

9.2 La società deve stabilire procedure per l'applicazione di misure correttive.

10 MANUTENZIONE DELLA NAVE E DELLE APPARECCHIATURE

10.1 La società deve stabilire procedure atte a garantire che le navi vengano mantenute conformi alle disposizioni delle norme e dei regolamenti applicabili e alle eventuali disposizioni da essa adottate.

10.2 Per soddisfare a tali disposizioni, la società deve provvedere affinché:

1) le ispezioni siano effettuate ad intervalli appropriati;

2) venga segnalata ogni inosservanza delle norme, indicandone il probabile motivo, se conosciuto;

3) siano prese adeguate misure correttive

;

4) siano tenute registrazioni di queste attività.

10.3 La società deve introdurre nell'SMS procedure che consentano di individuare le apparecchiature e gli impianti la cui improvvisa avaria può determinare una situazione pericolosa. L'SMS deve prevedere disposizioni specifiche per migliorare l'affidabilità di tali apparecchiature ed impianti. Le suddette misure devono includere prove regolari dei dispositivi e delle apparecchiature di riserva o degli impianti che normalmente non sono in funzione.

10.4 Le ispezioni di cui al punto 10.2 e le misure di cui al punto 10.3 devono costituire parte della regolare manutenzione di bordo.

11 DOCUMENTAZIONE

11.1 La società deve stabilire e mantenere apposite procedure di controllo di tutti i documenti e dei dati utili ai fini dell'SMS.

11.2 La società deve provvedere affinché:

1) documenti validi siano disponibili ovunque sia opportuno;

2) le modifiche apportate ai documenti siano verificate e approvate da personale qualificato;

3) i documenti obsoleti vengano immediatamente rimossi.

11.3 Il documento utilizzato per descrivere e applicare l'SMS può essere denominato "Manuale di gestione della sicurezza". La documentazione deve essere tenuta nel modo che la società ritiene più efficace. Ogni nave deve portare a bordo tutta la documentazione ad essa relativa.

12 VERIFICHE, MODIFICHE E VALUTAZIONI DELLA SOCIETÀ

12.1 La società deve effettuare verifiche interne in materia di sicurezza per accertare se le attività di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento siano conformi all'SMS.

12.2 La società deve valutare periodicamente l'efficienza dell'SMS e, se necessario, modificarlo secondo le procedure da essa stessa stabilite.

12.3 Le verifiche e le eventuali misure correttive devono essere eseguite secondo procedure riportate in appositi documenti.

12.4 Il personale che esegue le verifiche deve essere estraneo ai settori oggetto delle verifiche, a meno che ciò risulti impossibile a causa delle dimensioni e della natura della società.

12.5 I risultati delle verifiche e delle modifiche devono essere portati all'attenzione di tutto il personale che ha responsabilità nel settore interessato.

12.6 I dirigenti responsabili del settore devono adottare tempestivamente misure correttive allo scopo di eliminare le carenze riscontrate.

13. CERTIFICAZIONE, VERIFICHE E CONTROLLI

13.1 Le navi devono essere gestite da una società alla quale sia stato rilasciato un certificato di conformità.

13.2 Ad ogni società che soddisfi i requisiti del codice ISM, l'amministrazione dello Stato in cui la società ha scelto di esercitare la propria attività, o un organismo riconosciuto dall'amministrazione o dal governo di tale Stato e che agisca su delega della suddetta amministrazione, deve rilasciare un certificato di conformità. Questo documento deve essere accettato come prova che la società è in grado di soddisfare i requisiti del codice.

13.3 Una copia di tale documento deve essere tenuta a bordo per consentire al comandante, quando richiesto, di esibirlo per le verifiche da parte dell'amministrazione o degli organismi da essa riconosciuti.

13.4 Il certificato, denominato "Certificato di gestione della sicurezza", deve essere rilasciato alla nave dall'amministrazione o da un organismo da questa riconosciuto. Quando rilascia il certificato, l'amministrazione deve verificare che la società e il bordo siano gestiti in conformità dell'SMS approvato.

13.5 L'amministrazione o un organismo da essa riconosciuto deve periodicamente verificare il corretto funzionamento, a bordo della nave, dell'SMS approvato.

ISSN 0254-1505

COM(95) 28 def.

DOCUMENTI

IT 07

N. di catalogo : CB-CO-95-036-IT-C

ISBN 92-77-85316-6

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo

24