II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta modificata di direttiva del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (1)

(94/C 347/14)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(94) 501 def. — 94/0068(SYN)

(Presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 189 A, paragrafo 2 del trattato CE il 15 novembre 1994)

(1) GU n. C 107 del 15. 4. 1994, pag. 14.

TESTO ORIGINALE	TESTO MODIFICATO
Articolo 2	
(Definizioni)	
Ai sensi della presente direttiva, ivi compresi gli allegati, si intende per:	Ai sensi della presente direttiva, ivi compresi gli allegati, si intende per:
— «Convenzioni»: Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico, Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), 1974, Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (MARPOL), 1973, Convenzione internazionale relativa alle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare (STCW), 1978, Convenzione sulle regole internazionali per prevenire le collisioni in mare (COLREG), 1972, Convenzione internazionale di Londra sulla stazzatura delle navi mercantili (Tonnage), 1969 e Convenzione n. 147 sulla marina mercantile (ILO n. 147), 1976, unitamente ai protocolli e ai successivi emendamenti delle convenzioni in questione e relativi codici obbligatori in vigore alla data di adozione della presente direttiva.	1. «Convenzioni»: Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico, Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), 1974, Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (MARPOL), 1973, Convenzione internazionale relativa alle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare (STCW), 1978, Convenzione sulle regole internazionali per prevenire le collisioni in mare (COLREG), 1972, Convenzione internazionale di Londra sulla stazzatura delle navi mercantili (Tonnage), 1969 e Convenzione n. 147 sulla marina mercantile (ILO n. 147), 1976, unitamente ai protocolli e ai successivi emendamenti delle convenzioni in questione e relativi codici obbligatori in vigore alla data di adozione della presente direttiva.
— «MOU»: il Protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella versione modificata alla data di adozione della presente direttiva.	2. «MOU»: il Protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella versione modificata alla data di adozione della presente direttiva.

TESTO ORIGINALE	TESTO MODIFICATO
— «Nave»: qualsiasi imbarcazione per trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, alla quale si applicano una o più convenzioni.	3. «Nave»: qualsiasi imbarcazione per trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, alla quale si applicano una o più convenzioni.
	4. «Ispettore»: funzionario pubblico debitamente autorizzato dall'autorità competente di uno Stato membro.
— «Ispezione»: una visita a bordo di una nave atta a controllare la validità dei certificati pertinenti e di altri documenti nonché le condizioni della nave, delle dotazioni e dell'equipaggio.	5. «Ispezione»: una visita a bordo di una nave atta a controllare la validità dei certificati pertinenti e di altri documenti e le condizioni della nave, delle dotazioni e dell'equipaggio nonché le condizioni di vita e di lavoro di quest'ultimo.
— «Ispezione più dettagliata»: l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio vengono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente ad un esame accurato nei casi specificati all'articolo 6, paragrafo 3, atto a verificare la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio e il rispetto delle procedure operative di bordo.	6. «Ispezione più dettagliata»: l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio vengono sottoposti interamente o, se necessario, parzialmente ad un esame accurato nei casi specificati all'articolo 6, paragrafo 3, atto a verificare la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro di quest'ultimo e il rispetto delle procedure operative di bordo.
— «Controllo approfondito»: l'ispezione accurata che si effettua nei casi indicati all'articolo 7.	7. «Controllo approfondito»: l'ispezione accurata che si effettua nei casi indicati all'articolo 7.
— «Regime speciale di ispezione»: il programma di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 4, limitato per estensione e frequenza.	Soppresso
— «Fermo»: divieto ufficiale per una nave di prendere il mare o continuare un'operazione a causa delle carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura o il proseguimento dell'operazione pericoloso, a prescindere dal periodo di tempo in cui la nave stazionerà nel porto.	8. «Fermo»: divieto ufficiale per una nave di prendere il mare o continuare un'operazione a causa delle carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura o il proseguimento dell'operazione pericoloso, a prescindere dal periodo di tempo in cui la nave stazionerà nel porto.
— «Ispettore»: funzionario pubblico debitamente autorizzato dall'autorità competente di uno Stato membro.	
	Articolo 3, paragrafo 5 (nuovo)
	5. Gli Stati membri e la Commissione forniranno le informazioni necessarie per tentare di definire le priorità e le prassi che meglio consentano di individuare le navi potenzialmente inadempienti. Eventuali successive modifiche dell'articolo 5 saranno conformi alle disposizioni dell'articolo 17.

TESTO ORIGINALE	TESTO MODIFICATO
Articolo 5	
(Impegno di ispezione)	
4. Ai sensi della procedura definita nell'articolo 19, la Commissione fisserà le disposizioni per le categorie di navi alle quali gli Stati membri applicano il regime speciale di ispezione e le relative condizioni. Il regime speciale non viene applicato nei casi in cui sussistono i fondati motivi citati nell'articolo 6, paragrafo 3.	Soppresso
	Articolo 7, paragrafo 3 bis (nuovo)
	3 bis. Per le navi passeggeri che navigano regolarmente fra porti di Stati membri il controllo approfondito deve essere effettuato dall'autorità competente di uno degli Stati membri.
Articolo 8	
(Rapporto dell'ispezione al comandante)	
Al termine dell'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di un controllo approfondito, l'ispettore consegna al comandante della nave un documento secondo il modello riportato nell'allegato 3 del MOU, in cui sono indicati i risultati dell'ispezione, i particolari dell'eventuale decisione presa dall'ispettore e le azioni correttive che il comandante o il proprietario devono eseguire.	1. Al termine dell'ispezione, di un'ispezione più dettagliata o di un controllo approfondito, l'ispettore consegna al comandante della nave un documento secondo il modello riportato nell'allegato 3 del MOU, in cui sono indicati i risultati dell'ispezione, i particolari dell'eventuale decisione presa dall'ispettore e le azioni correttive che il comandante o il proprietario devono eseguire.
	1 bis. In caso di carenze che comportino il fermo della nave, il rapporto al comandante di cui al paragrafo 1 deve contenere le informazioni in merito alla futura pubblicazione del fermo conformemente alle disposizioni della direttiva.
	Articolo 9, paragrafi 4, 4 bis e 4 ter (nuovi)
4. Se le ispezioni di cui agli articoli 6 e 7 portano ad un intervento di qualsiasi genere, l'ispettore che esegue l'ispezione procede in conformità delle disposizioni della regola 19, lettere da d) a f) del capitolo I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), 1974.	4. Se le ispezioni di cui agli articoli 6 e 7 portano ad un fermo, l'autorità competente deve informare immediatamente per iscritto l'amministrazione dello Stato di bandiera o il Console ovvero, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica dello Stato di bandiera in merito alle circostanze che hanno reso necessario un intervento. Devono inoltre essere informati l'ispettore o la organizzazione riconosciuta responsabile della classificazione della nave.
	4 bis. Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano ulteriori prescrizioni degli accordi relativi alle procedure d'informazione e di rapporto per quanto riguarda il controllo da parte dello Stato di approdo.

TESTO ORIGINALE	TESTO MODIFICATO
	4 ter. In applicazione del controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi della presente direttiva deve essere fatto tutto il possibile per evitare che una nave sia tenuta ferma troppo a lungo o la sua partenza sia ritardata. Qualora una nave sia trattenuta troppo a lungo o la sua partenza sia ritardata, deve essere corrisposto un indennizzo per danno emergente o lucro cessante.
	Articolo 9 bis (nuovo) **(Diritto di ricorso)**
	1. Il proprietario di una nave ovvero l'armatore o il suo rappresentante nello Stato membro hanno il diritto di ricorrere contro una decisione concernente il fermo di una nave o il divieto di operazioni, presa dalla competente autorità o dall'ispettore.
	2. In conformità della loro legislazione gli Stati membri stabiliscono e attuano le opportune procedure di ricorso in tale materia.
	3. L'autorità competente informa debitamente il comandante della nave del diritto di ricorso di cui al paragrafo 1.
Articolo 10, paragrafi 1, 5 e 6 **(Seguito dato alle ispezioni e fermi)**	
1. Se le carenze di cui all'articolo 9, paragrafo 2 non possono essere eliminate nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, l'autorità competente dello Stato membro interessato può consentire alla nave di raggiungere un altro cantiere di riparazione nella Comunità, scelto dal comandante, a condizione che siano rispettate le condizioni stabilite dall'autorità competente di detto Stato membro. Dette condizioni assicurano che la nave possa procedere senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o per le altre navi, o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.	1. Se le carenze di cui all'articolo 9, paragrafo 2 non possono essere eliminate nel porto in cui avviene l'ispezione, l'autorità competente dello Stato membro interessato può consentire alla nave di raggiungere il cantiere di riparazione idoneo più vicino determinato dal comandante e dall'autorità competente, purché le condizioni siano fissate dall'autorità competente dello Stato di bandiera e approvate dallo Stato membro interessato. Dette condizioni assicurano che la nave possa procedere senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o per le altre navi, o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.
5. Nei casi indicati al paragrafo 4, l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state riscontrate le carenze della nave informa immediatamente le autorità competenti degli altri Stati membri.	5. Nei casi indicati al paragrafo 4, l'autorità competente dello Stato membro in cui sono state riscontrate le carenze della nave informa immediatamente le autorità competenti degli altri Stati membri.
In deroga al paragrafo 4, l'accesso ad un porto specifico può essere consentito in caso di forza maggiore, a condizione che il proprietario o il comandante della nave adottino provvedimenti adeguati che rispondano alle richieste dell'autorità competente dello Stato membro interessato, al fine di garantire un accesso sicuro; deve inoltre essere assicurata un'adeguata garanzia finanziaria.	6. In deroga al paragrafo 4, l'accesso ad un porto specifico può essere consentito in caso di forza maggiore, a condizione che il proprietario o il comandante della nave adottino provvedimenti adeguati che rispondano alle richieste dell'autorità competente dello Stato membro interessato, al fine di garantire un accesso sicuro; deve inoltre essere assicurata un'adeguata garanzia finanziaria.

TESTO ORIGINALE	TESTO MODIFICATO
	Articolo 11, paragrafi 1 bis e 2 bis (nuovi)
	1 bis. Se l'ispettore non dispone della competenza necessaria per taluni problemi tecnici, può servirsi della consulenza di un ispettore appartenente a un'organizzazione riconosciuta a norma della direttiva sulle disposizioni e sulle norme comuni relative alle organizzazioni che si occupano del controllo e dell'ispezione delle navi (GU n. . . .).
	2 bis. L'ispettore deve portare con sé un mandato individuale sotto forma di documento di identificazione, rilasciatogli dalle autorità competenti conformemente alla normativa nazionale per autorizzarlo a ispezionare la nave.
	Deve essere redatto un formulario comunitario conformemente alla procedura di cui all'articolo 17.
Articolo 14	
(Pubblicazione dei fermi)	
A scadenze trimestrali ogni autorità competente pubblica il numero di fermi effettuati nei tre mesi precedenti. Nella pubblicazione deve figurare il nome della nave, il numero IMO, lo Stato di bandiera, il proprietario e la società di classificazione, a prescindere dal fatto che essa abbia rilasciato o meno i certificati obbligatori per conto dello Stato di bandiera e, se del caso, altre parti che abbiano eventualmente rilasciato certificati alla nave in questione per conto dello Stato di bandiera, secondo quanto stabilito dalle convenzioni.	A scadenze trimestrali ogni autorità competente pubblica il nominativo delle navi fermate nei tre mesi precedenti e di quelle fermate più di una volta negli ultimi 24 mesi. Nella pubblicazione deve figurare: — il nome della nave, — il numero IMO, — lo Stato di bandiera, — il proprietario, — la società di classificazione e, se del caso, altre parti che abbiano eventualmente rilasciato certificati alla nave in questione per conto dello Stato di bandiera per quanto di competenza, — i motivi del fermo, — il porto e la data del fermo.
Articolo 15, paragrafi 1 e 3	
(nuovo)	
(Imposta per l'ispezione)	
1. Verrà applicata un'imposta al proprietario o all'armatore di una nave sottoposta ad ispezione ai sensi della presente direttiva e sulla quale si siano riscontrate carenze tali da giustificare il fermo. L'imposta totale applicata ai sensi del presente articolo copre, ma non supera, i costi complessivi sostenuti, in un normale periodo contabile, per le ispezioni svolte dopo l'avviso ufficiale di fermo.	1. Qualora l'ispezione ai sensi degli articoli 6 o 7 accerti o faccia emergere carenze in ordine alle prescrizioni di una convenzione che giustifichino il fermo di una nave, tutti i costi che, in un normale periodo contabile, sono sostenuti per le ispezioni vengono imputati al proprietario, all'armatore o al suo rappresentante nello Stato di approdo.

TESTO ORIGINALE	TESTO MODIFICATO
	3. Il fermo viene revocato solo dietro rimborso integrale dei costi o presentazione di un'adeguata garanzia.
Articolo 17 **(Comitato consultivo)**	
La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE, secondo la procedura stabilita dall'articolo 19.	La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE, secondo la procedura stabilita da tale articolo.
Articolo 18 **(Procedura di modifica)**	
In conformità della procedura stabilita all'articolo 19, la Commissione può:	La direttiva può essere modificata secondo la procedura di cui all'articolo 17 allo scopo di:
a) modificare l'obbligo di ispezione degli Stati membri fissato all'articolo 5 sulla base dell'esperienza acquisita dall'applicazione della presente direttiva e dell'evoluzione del MOU;	a) adeguare gli obblighi di ispezione e di pubblicazione imposti agli Stati membri dagli articoli 5, 6, 7 e 14 sulla base dell'esperienza acquisita dall'applicazione della presente direttiva e dell'evoluzione del MOU;
b) modificare gli allegati per tenere conto degli emendamenti apportati alle convenzioni, ai protocolli, ai codici, alle risoluzioni dei relativi organismi internazionali e del MOU.	b) adeguare gli allegati per tenere conto degli emendamenti apportati alle convenzioni, ai protocolli, ai codici, alle risoluzioni dei relativi organismi internazionali e del MOU.
Articolo 19 **(Procedura di comitato)**	
1. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato di cui all'articolo 17 un progetto delle misure da adottare.	Soppresso
2. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.	Soppresso
3. Il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.	Soppresso
4. La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.	Soppresso

TESTO ORIGINALE	TESTO MODIFICATO
ALLEGATO I	
Elenco di priorità per l'ispezione delle navi di cui all'articolo 5, paragrafo 2	
Punti 1 e 8 bis (nuovo)	
	La sequenza dei criteri non ha carattere di priorità.
1. Navi che approdano per la prima volta nel porto di uno Stato membro. Nell'applicare questo criterio, gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del MOU. In mancanza di informazioni adeguate che consentano di ottemperare al presente obbligo, gli Stati membri si affidano ai dati disponibili sul sistema SIRENAC E ed ispezionano le navi che non risultano registrate nella base di dati SIRENAC E dopo l'entrata in vigore di quest'ultima il 1° gennaio 1993.	1. Navi che approdano per la prima volta, o dopo un'assenza di 12 o più mesi, nel porto di uno Stato membro. Nell'applicare questo criterio, gli Stati membri tengono conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del MOU. In mancanza di informazioni adeguate che consentano di ottemperare al presente obbligo, gli Stati membri si affidano ai dati disponibili sul sistema SIRENAC E ed ispezionano le navi che non risultano registrate nella base di dati SIRENAC E dopo l'entrata in vigore di quest'ultima il 1° gennaio 1993.
	8 bis. Navi cisterna per trasporto di prodotti chimici.
ALLEGATO III	
Introduzione e punti 1 (nuovo) e 3	
(Elenco non esaustivo)	
Seguono esempi dei «fondati motivi» necessari per eseguire un'ispezione dettagliata, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3.	Elenco degli esempi dei «fondati motivi» necessari per eseguire un'ispezione dettagliata, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3 (elenco non esaustivo).
	1. Navi di cui all'allegato I, esclusi i numeri 1 e 8 bis.
1. Rapporto o notifica da parte di un altro Stato membro.	2. Rapporto o notifica da parte di un altro Stato membro.
2. Rapporto o esposto del comandante, di un membro dell'equipaggio o altre persone od organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di funzionamento della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, sempre che lo Stato membro ritenga che il rapporto o l'esposto non siano manifestamente infondati.	3. Rapporto o esposto del comandante, di un membro dell'equipaggio o altre persone od organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di funzionamento della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, sempre che lo Stato membro ritenga che il rapporto o l'esposto non siano manifestamente infondati. L'identità della persona che ha presentato il rapporto o l'esposto non può essere rivelata al comandante o al proprietario della nave interessata.
ALLEGATO VII	
Criteri minimi per gli ispettori di cui all'articolo 11, paragrafo 1	
1. L'ispettore deve essere autorizzato ad eseguire il controllo per lo Stato di bandiera dall'autorità competente dello Stato membro in questione.	1. L'ispettore deve essere autorizzato ad eseguire il controllo per lo Stato di approdo dall'autorità competente dello Stato membro in questione.

TESTO ORIGINALE	TESTO MODIFICATO
2. È necessario aver prestato un minimo di due anni di servizio per uno Stato di bandiera.	2. A. — È necessario aver prestato un minimo di un anno di servizio come ispettore per uno Stato di bandiera con attività nel settore dell'ispezione e della certificazione conformemente alle convenzioni.
3. Essere in possesso in un'autorizzazione a procedere al fermo di una nave, conformemente alla legislazione nazionale applicabile.	Soppresso
4. Essere in possesso di:	— Essere in possesso di:
a) certificato di qualifica professionale come comandante (cfr. STCW, Reg. II/2), o	a) certificato di qualifica professionale come comandante che abiliti la persona a prendere il comando di una nave avente una stazza minima di 1 600 GT (cfr. STCW, Reg. II/2), o
b) certificato di qualifica professionale come direttore di macchina (cfr. STWC, Reg. III/2), o	b) certificato di qualifica professionale come direttore di macchina che consenta alla persona di svolgere quella funzione su una nave dotata di un generatore principale avente una potenza uguale o superiore a 3 000 kW (cfr. STCW, Reg. III/2), o
c) certificato di qualifica come ufficiale radioelettricista (cfr. STCW, Reg. IV/1), o	Soppresso
d) aver superato l'esame per architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere in campo marittimo e aver prestato servizio in quella funzione per almeno 5 anni.	c) aver superato l'esame per architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere in campo marittimo e aver prestato servizio in quella funzione per almeno 5 anni.
5. Gli ispettori di cui al punto 4, lettere da a) a c) devono aver prestato servizio come direttore di macchina, primo ufficiale di macchina o ufficiale radioelettricista rispettivamente per almeno due anni.	Gli ispettori di cui alle lettere a) e b) devono aver prestato servizio in mare in qualità, rispettivamente, di ufficiale di coperta o di ufficiale di macchina per almeno cinque anni.
	B. Oppure è necessario: — essere in possesso di una laurea o di una formazione equivalente; — aver frequentato ed essere in possesso di una qualifica presso una scuola per ispettori della sicurezza marittima, e — avere un'esperienza di almeno due anni come ispettore per uno Stato di bandiera con attività nel settore dell'ispezione e della certificazione conformemente alle convenzioni.
6. Conoscenza parlata e scritta della lingua inglese.	3. Conoscenza parlata e scritta della lingua parlata più comunemente in mare onde comunicare con i marittimi.
	4. Conoscenza adeguata delle disposizioni delle convenzioni internazionali e delle relative procedure di controllo degli Stati di approdo.
	5. Vengono accettati anche gli ispettori che non soddisfano i criteri di cui sopra purché al momento dell'approvazione della presente direttiva siano già alle dipendenze dell'autorità competente di uno Stato membro per il controllo da parte dello Stato di approdo.