Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B**

DIRETTIVA 93/75/CEE DEL CONSIGLIO

del 13 settembre 1993

relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti

(GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Direttiva 96/39/CE della Commissione del 19 giugno 1996	L 196	7	7.8.1996
►**M2**	►**C1** Direttiva 97/34/CE della Commissione del 6 giugno 1997 ◄	L 158	40	17.6.1997

Rettificata da:

►**C1** Rettifica, GU L 162 del 19.6.1997, pag. 56 (97/34/CE)

▼B

DIRETTIVA 93/75/CEE DEL CONSIGLIO

del 13 settembre 1993

relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il Trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Parlamento europeo [2],

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

considerando che il volume del traffico di merci pericolose o inquinanti trasportate per mare è in costante aumento e che ciò accresce il rischio di gravi incidenti;

considerando che risulta necessario adottare tutte le opportune misure per evitare le situazioni che potrebbero provocare incidenti di tale genere e per ridurne i danni quando si verificano; che a tal fine le navi che entrano nei porti della Comunità o che ne escono debbono osservare condizioni minime;

considerando che una migliore informazione potrebbe contribuire a prevenire e ridurre al minimo gli incidenti; che una migliore informazione permetterà inoltre alle competenti autorità di adottare le necessarie precauzioni per quanto riguarda le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti e che entrano nei porti della Comunità o che ne escono;

considerando che conformemente alle convenzioni SOLAS e MARPOL, debbono venire fornite alle competenti autorità informazioni sulla natura e sistemazione a bordo delle merci pericolose o inquinanti;

considerando che taluni servizi di linea possono essere esentati dal fornire tali informazioni;

considerando che l'osservanza di ridurre talune norme di navigazione può contribuire a ridurre i rischi di incidenti;

considerando che la risoluzione OMI A 648(16) «sollecita i governi membri ad assicurarsi che i sistemi di notifica delle navi e le condizioni di notifica rispettino per quanto possibile i principi generali enunciati nell'allegato della stessa»;

considerando che a tal fine le competenti autorità, in caso di incidente o di situazione in mare che costituisca una minaccia per la sua fascia costiera o per i suoi interessi connessi, debbono ricevere immediatamente dal comandante della nave informazioni in merito all'incidente e alla presenza a bordo di merci pericolose o inquinanti in modo da permettere a tali autorità di adottare tutte le misure necessarie;

considerando inoltre che la presente direttiva si richiama alle misure di cui dispongono gli Stati membri ai sensi del diritto internazionale;

considerando che le convenzioni SOLAS e MARPOL impongono alle navi di informare tutte le altre navi e le autorità costiere dei pericoli esistenti per la nave stessa, per le altre navi e per la navigazione marittima nonché di un versamento in corso o probabile, non consentito

---

(1) GU n. C 147 del 14. 6. 1989, pag. 3 e GU n. C 294 del 24. 11. 1990, pag. 12.

(2) GU n. C 175 del 16. 7. 1990, pag. 41 e GU n. C 255 del 20. 9. 1993.

(3) GU n. C 329 del 20. 12. 1989, pag. 20.

▼B

o anormale di merci inquinanti; che sembra appropriato che le competenti autorità segnalino via radio, se necessario, le informazioni disponibili;

considerando che ogni Stato membro adotta le disposizioni necessarie per utilizzare pienamente tali informazioni;

considerando che tale scambio di informazioni impone un'adeguata cooperazione tra autorità dell'intera Comunità, spedizionieri, caricatori, operatori di navi, capitani e piloti;

considerando che l'attuazione della direttiva potrà richiedere talune modifiche che saranno adottate dalla Commissione assistita da un comitato o, in determinate circostanze, dal Consiglio stesso;

considerando che la Commissione presenterà nuove proposte per completare il sistema definito dalla presente direttiva;

considerando che la presente direttiva abroga la direttiva 79/116/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1978, relativa alle condizioni minime necessarie per talune navi cisterna che entrano nei porti della Comunità o che ne escono [1];

considerando che la presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di imporre, riguardo alle navi, ulteriori condizioni,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie ed appropriate per assicurare che il comandante o l'operatore di una nave diretta ad un porto della Comunità o che ne esce e che trasporta merci pericolose o inquinanti sia alla rinfusa che in colli come pure lo spedizioniere o il caricatore di tali merci, osservano le condizioni minime loro prescritte dalla presente direttiva.

2. La presente direttiva non si applica:

a) alle navi da guerra e ad altre navi dello Stato utilizzate a fini non commerciali;

b) ai depositi di combustibile, alle scorte e alle attrezzature di bordo delle navi.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si intendono per:

a) «operatore»: il proprietario, il noleggiatore, l'imprenditore o l'agente marittimo della nave;

b) «nave»: qualsiasi nave da carico, petroliera, chimichiera o gasiera o nave passeggeri diretta ad un porto della Comunità o che ne esce e che trasporta merci pericolose o inquinanti, alla rinfusa o in colli;

c) «merci pericolose»: quelle merci classificate nel codice IMDG, nel capitolo 17 del codice IBC e nel capitolo 19 del codice IGC;

d) «merci inquinanti»:

— idrocarburi, secondo la definizione della MARPOL, allegato 1,

— sostanze liquide nocive, secondo la definizione della MARPOL, allegato 2,

— sostanze dannose, secondo la definizione della MARPOL, allegato 3;

e) «MARPOL»: la Convenzione internazionale del 1973 sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978, ►**M1** vigenti il 1º gennaio 1996 ◄;

[1] GU n. L 33 dell'8. 2. 1979, pag. 33. Direttiva modificata dalla direttiva 79/1034/CEE (GU n. L 315 dell'11. 12. 1979, pag. 16).

▼B

f) «codice IMDG»: il codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose ►M2 vigente il 1º gennaio 1997 ◄;

g) «Codice IBC»: il codice internazionale OMI per la costruzione e l'armamento delle navi che trasportano sostanze chimiche pericolose alla rinfusa, ►M1 vigenti il 1º gennaio 1996 ◄;

h) «codice IGC»: il codice OMI internazionale per la costruzione e l'attrezzatura delle navi addette al trasporto di gas liquefatti alla rinfusa, ►M1 vigenti il 1º gennaio 1996 ◄;

i) «risoluzione OMI A 648(16)»: la risoluzione 648(16) dell'Organizzazione marittima internazionale, adottata dall'Assemblea nella 16a sessione del 19 ottobre 1989, avente per titolo «Principi generali dei sistemi di rapporto e delle prescrizioni per la compilazione dei rapporti, che comprende le linee guida, per rapportare gli incidenti in cui sono coinvolte le merci pericolose, le sostanze nocive e/o le sostanze inquinanti marine», vigente al momento dell'adozione della presente direttiva;

j) «autorità competenti»: le autorità e le organizzazioni designate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 3;

k) «spedizioniere/caricatore»: una persona che ha stipulato un contratto per il trasporto di merci via mare, o la persona nel cui nome o per conto della quale, viene stipulato il contratto.

Articolo 3

Gli Stati membri designano le autorità competenti cui sono trasmesse le informazioni e le notifiche previste dalla presente direttiva e ne informano la Commissione.

La Commissione pubblica l'elenco delle autorità competenti e dei loro collegamenti, come designati dagli Stati membri.

Articolo 4

Le merci pericolose o inquinanti che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva sono consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave soltanto se al comandante o all'operatore sia pervenuta una dichiarazione contenente le denominazioni tecniche corrette delle merci pericolose o inquinanti, i numeri delle Nazioni Unite (NU), qualora esistano, le classi di rischio OMI, conformemente ai codici IMDG, IBC e IGC, i quantitativi di tali merci e, se sono contenute in contenitori cisterna o in casse mobili (contenitori), i marchi di identificazione.

Spetta allo spedizioniere/caricatore trasmettere al comandante o all'operatore la dichiarazione prescritta dalla presente direttiva e assicurare che il carico consegnato per il trasporto corrisponda a quello dichiarato in conformità del comma precedente.

Articolo 5

1. Ciascuno Stato membro prende i necessari provvedimenti per applicare alle navi le prescrizioni di cui ai seguenti paragrafi.

2. L'operatore di una nave che lascia un porto situato in uno Stato membro comunica, prima della partenza della nave tutte le informazioni di cui all'allegato I all'autorità competente di detto Stato membro.

3. L'operatore di una nave proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto situato nella Comunità o ad un luogo di ormeggio situato nelle acque territoriali di uno Stato membro notifica, quale condizione di accesso a tale porto o luogo di ormeggio, al momento della partenza dal porto di caricamento, tutte le informazioni di cui all'allegato I all'autorità competente dello Stato membro in cui è situato il primo porto di destinazione o il luogo d'ormeggio.

▼B

4. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione dei paragrafi 2 e 3 i servizi di linea di durata inferiore ad un'ora. A richiesta di uno Stato membro la Commissione può concordare una ragionevole estensione di detto periodo.

In tal caso, a richiesta delle autorità degli Stati membri di partenza o di destinazione, l'operatore deve rendere disponibili in ogni momento le informazioni di cui all'allegato I.

5. Le navi che entrano in un porto situato in uno Stato membro o che ne escono, in conformità delle normative nazionali di tale Stato:

a) si avvalgono dei servizi locali di assistenza al traffico marittimo (VTS), laddove essi siano disponibili

b) ricorrono ai servizi di pilotaggio.

Articolo 6

1. Ogni Stato membro richiede che, in caso di incidente o di situazione in mare che costituisce una minaccia per la sua fascia costiera o per i suoi interessi connessi, il comandante della nave interessata fornisca almeno immediate informazioni all'autorità competente dello Stato membro interessato in merito ai particolari dell'incidente e ai dati di cui all'allegato I.

L'autorità competente può ritenere soddisfatto l'obbligo di trasmettere le informazioni di cui all'allegato I se la nave segnala qual è l'autorità competente all'interno della Comunità che dispone delle informazioni richieste dall'articolo 5.

2. La notifica prevista nel paragrafo 1 è effettuata in conformità della risoluzione OMI A 648(16) e va fatta almeno in tutti i casi contemplati nella risoluzione.

3. Nell'allegato III sono contenute le misure di cui gli Stati membri possono disporre ai sensi del diritto internazionale.

Articolo 7

Gli articoli 5 e 6 non pregiudicano le prescrizioni vigenti conseguenti a convenzioni internazionali o ad accordi relativi alla notifica ad un porto nazionale.

Articolo 8

1. Il comandante della nave completa in modo veritiero ed accurato l'elenco di controllo di cui all'allegato II della presente direttiva e lo mette a disposizione del pilota perché ne sia informato nonché dell'autorità competente, se richiesto.

2. I piloti impegnati nelle operazioni di approdo, di disormeggio o di manovra delle navi informano immediatamente l'autorità competente quando vengono a conoscenza dell'esistenza di gravi deficienze che possono pregiudicare la sicurezza della navigazione e della nave.

Articolo 9

L'autorità competente dello Stato membro interessato, se necessario, segnala via radio all'interno delle aree pertinenti qualsiasi incidente, notificato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, e le informazioni relative a navi che costituiscono una minaccia per altre imbarcazioni.

Articolo 10

Le autorità competenti che detengono le informazioni notificate ai sensi dell'articolo 5 e dell'articolo 6, paragrafo 1, prendono i provvedimenti necessari per fornire tali informazioni in qualsiasi momento a richiesta, per motivi di sicurezza, dell'autorità competente di un altro Stato membro.

▼B

Uno Stato membro la cui autorità competente sia stata informata, in conformità della presente direttiva o in altro modo, di fatti che comportano o aumentano il rischio per un altro Stato membro di un pericolo per talune zone marine o costiere, prende tutte le misure appropriate per informarne al più presto lo Stato membro in questione.

Ogni Stato membro adotta le disposizioni necessarie per utilizzare pienamente i rapporti che le navi hanno l'obbligo di trasmettere loro in caso di incidenti che possono causare un danno molto rilevante.

Articolo 11

La presente direttiva può essere modificata secondo la procedura di cui all'articolo 12 per:

— apportare, ai fini della presente direttiva, le modifiche successive che sono entrate in vigore della convenzione, nei codici e nelle risoluzioni internazionali di cui all'articolo 2, lettere e), f), g), h), e i);

— adeguare l'applicazione della presente direttiva al progresso tecnico-scientifico senza ampliarne la portata.

Articolo 12

1. La Commissione è assistita da un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato esprime il proprio parere sul progetto entro il termine che il suo presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione. Il parere è formulato alla maggioranza fissata dall'articolo 148 paragrafo 2 del trattato nel caso di decisioni che il Consiglio deve adottare su proposta della Commissione. La maggioranza necessaria per i voti espressi dai rappresentanti degli Stati membri all'interno del comitato viene stabilita dal suddetto articolo. Il presidente non partecipa al voto.

3. a) La Commissione adotta le misure previste, se queste sono conformi al parere del comitato.

b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o se non viene espresso un parere, la Commissione presenta senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

Se, al termine di otto settimane dalla data di presentazione della proposta al Consiglio, quest'ultimo non ha preso una decisione, le misure proposte sono adottate dalla Commissione.

Articolo 13

1. La Commissione presenta al Consiglio, entro il 31 dicembre 1995, una relazione, corredata se necessario di proposte, sull'applicazione della presente direttiva.

2. La Commissione presenta inoltre, non appena possibile e comunque entro il 31 dicembre 1993, nuove proposte per l'introduzione di un più completo sistema di notificazione nella Comunità. Tali proposte possono riguardare le navi in transito lungo le coste degli Stati membri ed includere sistemi elettronici di interscambio di dati tra le navi e gli impianti di terra.

Articolo 14

1. Gli Stati membri adottano non oltre dodici mesi dall'adozione della presente direttiva le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi ad essa. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

▼B

2. Le disposizioni che gli Stati membri adottano devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere accompagnate da tale riferimento in occasione della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

3. Gli obblighi derivanti dalla presente direttiva hanno efficacia ventiquattro mesi dopo la sua adozione.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione, al più tardi dodici mesi dopo l'adozione della presente direttiva, il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel campo regolato dalla presente direttiva.

Queste disposizioni saranno rese pubbliche, attraverso i servizi nazionali di allerta e di informazione, al settore marittimo.

Articolo 15

La direttiva 79/116/CEE del Consiglio è abrogata ventiquattro mesi dopo l'adozione della presente direttiva.

Articolo 16

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B

ALLEGATO I

Informazioni concernenti le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti

(Articolo 5)

1. Nome della nave e nominativo internazionale
2. Nazionalità della nave
3. Lunghezza e pescaggio
4. Porto di destinazione
5. Ora presunta di arrivo al porto di destinazione o presso la stazione di pilotaggio, secondo quanto prescritto dall'autorità competente
6. Ora presunta di partenza
7. Itinerario previsto
8. Denominazioni tecniche corrette delle merci pericolose o inquinanti, numeri delle Nazioni Unite (NU), qualora esistano, classi di pericolo OMI, conformemente ai codici IMDG, IBC e IGC, quantitativi di tali merci e loro ubicazione a bordo, nonché, se tali merci sono contenute in contenitori cisterna o in casse mobili (contenitori), marchi di identificazione
9. Conferma della presenza a bordo di un elenco o di un manifesto oppure di un piano di carico appropriato nel quale siano indicate in dettaglio le merci pericolose o inquinanti imbarcate a bordo della nave, con la relativa ubicazione

▼B

ALLEGATO II

ELENCO DI CONTROLLO PER LE NAVI

(Articolo 6, paragrafo 3, articolo 8 ed allegato III)

A. **Identificazione della nave**

Nome della nave: ..... Proprietario: ..... Anno di costruzione: .....

Bandiera: ..... Nominativo internazionale: ..... Stazza lorda: .....

Porto di iscrizione: ..... Lunghezza fuori tutto: ....

Nominativo internazionale della nave, se disponibile: .....

Società di classificazione: .....

Classe: ..... Scafo: ..... Macchine: .....

Impianto di propulsione: ..... Potenza: .....

Agente: .....

Pescaggio: ..... Prua: ..... Centrale: ..... Poppa: .....

Volume/massa del carico pericoloso o inquinante: .....

B. **Installazioni di sicurezza**

	In buono stato di funzionamento		
	Sì	No	Deficienze
1. *Costruzione e attrezzatura tecnica*			
Motori principali e ausiliari	☐	☐	.....
Dispositivo per il timone principale	☐	☐	.....
Dispositivo per il timone ausiliario	☐	☐	.....
Dispositivo per l'ancora	☐	☐	.....
Sistema antincendio permanente	☐	☐	.....
Sistema di gas inerte (se applicabile)	☐	☐	.....

▼B

	In buono stato di funzionamento		
	Sì	No	Deficienze
2. *Attrezzatura di navigazione*			
Caratteristiche di manovra disponibili	☐	☐	.....
Primo dispositivo radar	☐	☐	.....
Secondo dispositivo radar	☐	☐	.....
Bussola giroscopica	☐	☐	.....
Bussola magnetica	☐	☐	.....
Radiogoniometro	☐	☐	.....
Ecoscandaglio	☐	☐	.....
Altre apparecchiature elettroniche per la determinazione della posizione	☐	☐	.....
3. *Apparati radio*			
Impianto di radiotelegrafo	☐	☐	.....
Impianto di radiotelefono (VHF)	☐	☐	.....

C. **Documenti**

	Certificati/documenti validi a bordo	
	Sì	No
Certificato di sicurezza previsto per la costruzione per navi da carico	☐	☐
Certificato di sicurezza dotazioni per navi da carico	☐	☐
Certificato radiotelegrafo per navi da carico	☐	☐
Certificato radiotelefono per navi da carico	☐	☐
Certificato di bordo libero	☐	☐
Certificato di classe	☐	☐
Certificato di assicurazione contro i rischi di inquinamento (CLC)	☐	☐
Certificato di conformità alla SOLAS relativo alle merci pericolose	☐	☐
Certificato di sicurezza per le navi passeggeri	☐	☐
Registro degli idrocarburi	☐	☐
Certificato (internazionale) di idoneità al trasporto di prodotti chimici alla rinfusa	☐	☐
Certificato (internazionale) di idoneità al trasporto di gas liquidi alla rinfusa	☐	☐
Certificato (internazionale) di prevenzione contro l'inquinamento da idrocarburi (Certificato IOPP)	☐	☐
Certificato (internazionale) di prevenzione contro l'inquinamento per il trasporto di sostanze nocive liquide alla rinfusa	☐	☐

▼B

D. **Comandante ed equipaggio a bordo**

	Sì	No	Titolo professionale di idoneità (descrizione dettagliata e n.)	rilasciato da (autorità competente)	a (località/paese)
Comandante	☐	☐	.....	.....	.....
Primo ufficiale di coperta	☐	☐	.....	.....	.....
Secondo ufficiale di coperta	☐	☐	.....	.....	.....
Terzo ufficiale di coperta	☐	☐	.....	.....	.....
Direttore di macchina	☐	☐	.....	.....	.....
Primo ufficiale di macchina	☐	☐	.....	.....	.....
Secondo ufficiale di macchina	☐	☐	.....	.....	.....
Terzo ufficiale di macchina	☐	☐	.....	.....	.....
Addetto alle comunicazioni radio	☐	☐	.....	.....	.....
Totale altri componenti equipaggio, di cui:			in coperta:	in sala macchina:	
			.....	.....	
Pilota di altura preso a bordo	☐	☐	.....	.....	.....

....

Data — Firma del comandante o, in caso di suo impedimento, di chi lo sostituisce

▼B

ALLEGATO III

Misure di cui gli Stati membri possono disporre nell'ambito del diritto internazionale

(Articolo 6, paragrafo 3)

Quando a seguito di un incidente o di una situazione del tipo descritto all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, riguardante una nave che rientra nel campo d'applicazione della presente direttiva, l'autorità competente dello Stato membro interessato ritiene, nell'ambito del dritto internazionale [1], necessario prevenire, attenuare o eliminare un pericolo grave e imminente per la propria fascia costiera o per i propri interessi connessi, per la sicurezza di altre navi, per la sicurezza dell'equipaggio, dei passaggeri o di persone che si trovano a terra oppure proteggere l'ambiente marino, detta autorità può in particolare:

— limitare i movimenti della nave o dirigerla in modo che segua una certa rotta; questa prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;

— chiedere al comandante di fornire le informazioni pertinenti contenute nell'elenco di controllo di cui all'allegato II della presente direttiva e di confermare che una copia dell'elenco o manifesto o del piano di carico di cui al punto 9 dell'allegato I è disponibile a bordo.

[1] — Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) 1983, articolo 221;
— Convenzione internazionale relativa a intervento in alto mare in caso di incidenti provocati da inquinamento da idrocarburi, 1969, articoli I, II, III e V;
— Protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, 1973, articoli I, II.