COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 25.07.1997
COM(97) 416 def.

97/0215 (SYN)

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO
CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 95/21/CE 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 (CONTROLLO DELLO STATO DI APPRODO)

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. Contesto

1.1 Il 19 giugno 1995 il Consiglio dei ministri ha adottato la direttiva 95/21/CE 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 (controllo dello Stato di approdo)[1].

L'obiettivo della direttiva, definito nell'articolo 1, è quello di contribuire ad una diminuzione radicale dei trasporti marittimi che non soddisfano alle norme e navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri.

In applicazione della direttiva, ciascuno Stato membro si impegna ad effettuare ispezioni su una certa percentuale del numero di navi che entrano nei suoi porti per verificare il rispetto da parte delle predette navi delle principali convenzioni internazionali in vigore in materia di sicurezza marittima e di tutela dell'ambiente marittimo. La direttiva prevede inoltre che gli Stati membri e la Commissione cooperino al fine di mettere a punto alcune priorità e pratiche che consentiranno un reperimento più efficace delle navi che possono presentare carenze.

1.2 La presente proposta di direttiva del Consiglio risponde a tre obiettivi essenziali:

- riaggiornare la direttiva per tener conto delle recenti modifiche introdotte nelle convenzioni internazionali applicabili ai fini della direttiva;

- porre in applicazione procedure specifiche in caso di assenza a bordo della nave dei certificati rilasciati a titolo del codice ISM dell'OMI;

- agevolare l'adattamento della direttiva all'evoluzione della legislazione internazionale, applicando la procedura cosiddetta di "comitatologia".

---

[1] GU n. L 157 del 7.7.1995, pag. 1.

2. Contenuto della proposta

2.1 Riaggiornamento della direttiva

La direttiva 95/21/CE precisa all'articolo 2 che le convenzioni elencate, i protocolli e successivi emendamenti delle convenzioni in questione e i relativi codici aventi forza cogente da prendere in considerazione per l'applicazione della direttiva sono quelli in vigore dalla data di adozione della direttiva, vale a dire il 19 giugno 1995.

Da tale data le predette convenzioni internazionali hanno subito un certo numero di emendamenti, tra i quali vanno menzionati in particolare quelli apportati alla convenzione MARPOL (emendamenti del 1992, 1994, 1995, 1996), alla convenzione SOLAS (nuovi capitoli X e XI, emendamenti del 1992, 1994 e 1995) e gli emendamenti del 1995 alla convenzione STCW 1978 (convenzione sugli standards per l'addestramento, i titoli professionali, il servizio di guardia dei naviganti). La data di entrata in vigore menzionata nella proposta di modifica dell'articolo 2 della direttiva 95/21/CE è il 1° luglio 1998, data alla quale entra in vigore sul piano internazionale il nuovo capitolo IX della convenzione SOLAS, che rende obbligatorio il codice ISM (codice internazionale di gestione della sicurezza che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento) per alcune categorie di navi.

2.2 Procedura applicabile in caso di assenza dei certificati ISM

Conformemente al capitolo IX, regola 2 della convenzione SOLAS, il codice ISM entra in vigore sul piano internazionale il 1° luglio 1998 per:

- le navi passeggeri, comprese le imbarcazioni ultrarapide per passeggeri[2];
- le petroliere, le gasiere e chimichiere, le portarinfuse e imbarcazioni ultrarapide di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate;

Il codice ISM è un elemento essenziale nella predisposizione di una strategia intesa ad instaurare su scala internazionale una cultura della sicurezza nei trasporti marittimi. In particolare esso prevede che le compagnie fissino taluni obiettivi in materia di sicurezza e introducano, applichino e mantengano un sistema di gestione della sicurezza.

Esso impone altresì alle amministrazioni nazionali di verificare il rispetto delle prescrizioni del codice ISM e di rilasciare alle compagnie i documenti di conformità e i certificati di gestione della sicurezza alle navi.

La direttiva 95/91/CE nell'attuale versione fa già riferimento al codice ISM: fra i certificati e i documenti che l'ispettore delle autorità di controllo dello Stato di approdo deve verificare in virtù dell'articolo 6, paragrafo 1 della direttiva figura la copia del documento di conformità e il certificato di sicurezza (cfr. allegato II, punto 13). La proposta di emendamento di cui al precedente punto 2.1) consentirà alle amministrazioni

---

[2] A livello comunitario il regolamento (CEE) n. 3051/95 del Consiglio (GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14) dispone l'applicazione obbligatoria e anticipata al 1° luglio 1996 delle disposizioni del codice ISM ai traghetti passeggeri *roll-on/roll-off*, a prescindere dalla loro bandiera, a destinazione o in partenza dai porti europei.

degli Stati membri tenute al controllo nello Stato di approdo di verificare l'applicazione del codice ISM a bordo di tutte le navi interessate.

La comunità marittima internazionale ha tuttavia espresso viva preoccupazione per quanto riguarda l'applicazione effettiva alla data prevista (1° luglio 1998) delle disposizioni del codice ISM. Nel gennaio 1997 alcuni rappresentanti dell'associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) hanno così annunciato che soltanto il 7% dell'insieme della flotta soggetta al codice ISM aveva già ottenuto la certificazione da un membro della IACS. Pur tenendo conto del fatto che le società di classificazione non sono gli unici organismi che procedono alla certificazione e che a volte provvedono a tale compito anche le amministrazioni nazionali, nondimeno l'attuale percentuale di certificazione ISM resta estremamente modesta e consente di prevedere, tenuto conto in particolare dei termini necessari per ottenere la certificazione (specie per quanto riguarda le verifiche prescritte) che molte compagnie e molte navi non disporranno dei certificati ISM alla data stabilita.

Di fronte a questa situazione la Comunità ha il dovere di reagire con forza adottando le misure necessarie affinché il mondo marittimo sia informato che al 1° luglio 1998 l'entrata in applicazione del codice ISM sarà controllata da tutti gli Stati membri della Comunità. Tale atteggiamento è d'altronde assolutamente coerente con il messaggio dell'Organizzazione marittima internazionale, secondo il quale non sarà ammessa alcuna proroga del termine di cui alla regola 2 del capitolo IX della convenzione SOLAS.

A decorrere dal 1° luglio 1998 il controllo sul rispetto delle prescrizioni del codice ISM sarà effettuato conformemente alle norme e procedure abituali in materia di controllo dello Stato di approdo quali descritte nella direttiva 95/21/CE e nel memorandum di Parigi sul controllo dello Stato di approdo, cui gli Stati membri della Comunità europea sono parti. È stato in particolare deciso nell'ultima riunione del comitato del memorandum di Parigi sul controllo dello Stato di approdo che a decorrere dal 1° luglio 1998 sarebbe scattata una intensa campagna di ispezione di tre mesi per verificare il rispetto delle disposizioni del codice ISM.

La mancanza dei certificati a bordo è tuttavia una situazione particolarmente grave che impone l'adozione di misure rafforzate. La presente proposta di modifica della direttiva è dunque intesa a definire le procedure specifiche in caso di mancanza dei certificati ISM a bordo.

Tenuto conto dei ritardi previsti nell'applicazione del codice ISM, la rigida applicazione delle procedure tradizionali di controllo darebbe luogo al fermo di un numero considerevole di navi nei porti europei. Tale situazione risulterebbe inaccettabile per la maggior parte dei porti interessati tanto da un punto di vista economico, a causa dell'occupazione dei numerosi posti-nave, quanto per la sicurezza tenuto conto della prevedibile congestione nei porti.

Di conseguenza il fermo della nave, che in linea di massima dovrebbe essere dichiarato in caso di assenza dei certificati ISM, deve poter essere revocato per consentire alla nave di lasciare il porto al fine di regolarizzare la situazione. È tuttavia evidente che il fermo potrà essere revocato soltanto se non esistono altre carenze gravi che impongono l'immobilizzazione della nave.

Le navi che l'autorità incaricata del controllo dello Stato di approdo avrà autorizzato a lasciare il porto dovranno soddisfare alle prescrizioni del codice ISM e dovrà essere loro rifiutato l'accesso ai porti della Comunità finché l'armatore o il proprietario della nave non avrà dimostrato all'autorità dello Stato membro nel quale è stato dichiarato il fermo che la nave dispone di certificati validi rilasciati conformemente al codice ISM.

2.3 Modifica del campo d'applicazione della procedura di "comitatologia"

La procedura di cui all'articolo 19 della direttiva 95/21/CE, lettera b) non consente di ricorrere al comitato costituito ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 93/75/CEE se non per procedere all'aggiornamento degli allegati in funzione degli emendamenti apportati alle convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni dei relativi organismi internazionali e del memorandum di intesa che sono già entrati in vigore.

Di conseguenza l'aggiornamento della direttiva medesima, come definito al precedente punto 2.1), che non si limita agli allegati, può aver luogo soltanto mediante proposta di direttiva del Consiglio.

Tenuto conto del fatto che il controllo dello Stato di approdo mira ad accertare il rispetto di un grande numero di convenzioni, codici e risoluzioni internazionali che sono oggetto di continue modifiche attraverso l'Organizzazione marittima internazionale, viene proposto di applicare la procedura di cui all'articolo 19 della direttiva per l'insieme della direttiva e non soltanto per i suoi allegati.

DIRETTIVA 97/.../CE DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 95/21/CE RELATIVA ALL'ATTUAZIONE DI NORME INTERNAZIONALI PER LA SICUREZZA DELLE NAVI, LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO E LE CONDIZIONI DI VITA E DI LAVORO A BORDO, PER LE NAVI CHE APPRODANO NEI PORTI COMUNITARI E CHE NAVIGANO NELLE ACQUE SOTTO LA GIURISDIZIONE DEGLI STATI MEMBRI (CONTROLLO DELLO STATO DI APPRODO)

(testo rilevante ai fini SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 C del trattato,

vista la direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)[1],

1. considerando che ai fini della direttiva 95/24/CE l'articolo 2, paragrafo 1 specifica che le convenzioni internazionali sono quelle in vigore alla data di adozione della direttiva;

2. considerando che dopo l'adozione della direttiva 95/21/CE sono entrati in vigore emendamenti alla convenzione SOLAS 74, alla convenzione MARPOL 73/78 e alla convenzione STCW 78; che ai fini della direttiva è opportuno applicare i predetti emendamenti;

3. considerando che il codice internazionale di gestione della sicurezza che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) adottato dall'Organizzazione marittima internazionale il 4 novembre 1993 stabilisce un sistema di gestione della sicurezza applicabile tanto a bordo delle navi che a terra dalla compagnia armatrice della nave e soggetto a verifica dell'amministrazione dello Stato in cui la compagnia predetta ha fissato la sede delle sue attività;

4. considerando che il codice ISM costituisce un contributo essenziale alla sicurezza marittima e alla protezione dell'ambiente marino nelle acque della Comunità;

---

1 GU n. L 157 del 7.7.1995, pag. 1.

5. considerando che il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio[2] dell'8 dicembre 1995 sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri *roll-on/roll-off* è finalizzato ad un'applicazione vincolante ed anticipata delle disposizioni del codice ISM a tutti i traghetti *roll-on/roll-off* a prescindere dalla loro bandiera, in servizio da e per i porti europei;

6. considerando che il codice ISM entra in vigore a livello internazionale il 1° luglio 1998 per tutte le navi passeggeri, le petroliere, le chimichiere, gasiere, portarinfuse e imbarcazioni ultrarapide di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate;

7. considerando che il ritardo accumulato a livello internazionale per l'attuazione delle disposizioni del codice ISM da parte delle compagnie e delle amministrazioni di vari Stati di bandiera rende la situazione estremamente preoccupante sotto il profilo della sicurezza marittima e della tutela dell'ambiente;

8. considerando che è necessario adottare a livello della Comunità misure di controllo rafforzate per l'applicazione, fin dalla loro entrata in vigore, degli obblighi derivanti dal codice ISM; che tali misure debbono comprendere il fermo di qualsiasi nave sprovvista dei certificati rilasciati a titolo del codice ISM;

9. considerando che in assenza di altre carenze gravi che giustificano un fermo della nave, lo Stato membro interessato dovrebbe essere autorizzato a revocare il provvedimento di fermo, sempreché tuttavia alla nave in questione venga rifiutato l'accesso ai porti della Comunità finché non saranno stati rilasciati in conformità con il codice ISM i necessari certificati;

10. considerando che deve essere possibile modificare la direttiva 95/21/CE con procedura semplificata per tener conto degli emendamenti introdotti nelle convenzioni internazionali e nel memorandum d'intesa di cui all'articolo 2; che la procedura prevista all'articolo 18 della direttiva sembra essere la più appropriata per l'introduzione di tali modifiche; che l'articolo 19 va completato in tal senso;

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 95/21/CE è così modificata:

1. All'articolo 2, paragrafo 1 i termini "in vigore alla data di adozione della presente direttiva" sono sostituiti dai termini "in vigore al 1° luglio 1998".

---

[2] GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14.

2. È inserito il seguente articolo 9 bis:

"*Articolo 9 bis* -
Procedura applicabile in caso di assenza dei certificati ISM

1. Quando dall'ispezione risulta mancante la copia del documento di conformità o del certificato rilasciati conformemente al codice internazionale di gestione della sicurezza che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), l'autorità competente provvede al fermo della nave.

2. Nonostante l'assenza della documentazione di cui al paragrafo 1, se dall'ispezione non risultano altre carenze che giustificano un fermo, l'autorità competente può autorizzare la nave a lasciare il porto. In caso di una decisione di questo tipo l'autorità competente ne informa immediatamente le autorità competenti degli altri Stati membri.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché a qualsiasi nave autorizzata a lasciare un porto di uno Stato membro nelle circostanze di cui al paragrafo 2 sia rifiutato l'accesso ad ogni porto della Comunità finché il proprietario o l'armatore della nave comprovi, a soddisfazione dello Stato membro in cui è stato dichiarato il fermo, che la nave dispone di certificati validi rilasciati conformemente al codice ISM."

3. All'articolo 19 è aggiunta la lettera c) seguente:

c) applicare ai fini della presente direttiva i successivi emendamenti che sono entrati in vigore per quanto riguarda le convenzioni internazionali e il memorandum d'intesa di cui all'articolo 2, paragrafi 1 e 2."

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 1998 e ne informano immediatamente la Commissione.

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

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

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, ...

ISSN 0254-1505

COM(97) 416 def.

DOCUMENTI

IT 07 04 05 14

N. di catalogo : CB-CO-97-421-IT-C

ISBN 92-78-23713-2

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo

9