



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Bruxelles, 11 ottobre 2017
(OR. en)

2016/0172 (COD)

PE-CONS 36/17

MAR 142
CODEC 1125

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio

DIRETTIVA (UE) 2017/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del

**relativa a un sistema di ispezioni
per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri
e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea
e che modifica la direttiva 2009/16/CE
del Parlamento europeo e del Consiglio
e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 34 del 2.2.2017, pag. 176.

² Posizione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del

considerando quanto segue:

- (1) La normativa dell'Unione relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea risale al 1999. È ora necessario aggiornare tale normativa al fine di tener conto dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo da parte dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.
- (2) Dal controllo di qualità condotto nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) emerge che il quadro giuridico dell'Unione per la sicurezza delle navi passeggeri si è tradotto in un livello comune di sicurezza per le navi passeggeri nell'ambito dell'Unione. Esso rivela anche che, come risultato del modo in cui la normativa dell'Unione sulla sicurezza dei passeggeri si sviluppava nel tempo in risposta a diverse esigenze e situazioni, si registra un certo grado di sovrapposizioni e di doppioni che potrebbero e dovrebbero essere snelliti e semplificati per ridurre gli oneri amministrativi che gravano sui proprietari delle navi, nonché per razionalizzare gli sforzi richiesti dalle amministrazioni marittime degli Stati membri.

¹ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

- (3) La maggior parte degli Stati membri già usa, ove possibile, una combinazione di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza delle navi ro-ro da passeggeri con altri tipi di visite e ispezioni, che consiste in visite a cura dello Stato di bandiera e ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo. Per ridurre ulteriormente l'onere ispettivo e massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi o delle unità veloci, pur continuando a garantire standard di sicurezza elevati, le unità soggette alle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbero quindi essere fatte rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE. L'ambito di applicazione della presente direttiva dovrebbe limitarsi alle navi che assicurano servizi di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri in linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto in un paese terzo quando la bandiera battuta dall'unità è la stessa dello Stato membro in questione. Per quanto riguarda le unità che effettuano servizi di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri in linea tra uno Stato membro e un paese terzo, la direttiva 2009/16/CE dovrebbe applicarsi quando la bandiera battuta non è la stessa dello Stato membro in questione.
- (4) La nozione di "Stato ospite" è stata introdotta dalla direttiva 1999/35/CE del Consiglio¹ per agevolare la cooperazione con i paesi terzi prima dell'allargamento dell'Unione del 2004. Tale nozione non risulta più pertinente e dovrebbe quindi essere soppressa.

¹ Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

- (5) La direttiva 1999/35/CE prevedeva che lo Stato ospite effettuasse, una volta ogni 12 mesi, una visita specifica e una visita durante un servizio di linea. Sebbene l'obiettivo di questa disposizione fosse quello di assicurare che le due ispezioni fossero effettuate a un sufficiente intervallo di distanza, il controllo di qualità REFIT ha dimostrato che ciò non avviene sempre. Per chiarire il regime delle ispezioni e assicurare che ci sia un quadro ispettivo armonizzato che garantisca un livello di sicurezza elevato, tenendo comunque conto delle esigenze comuni dei servizi passeggeri, dovrebbe essere chiarito che le due ispezioni annuali devono svolgersi regolarmente, a intervalli con cadenza approssimativamente semestrale. Se l'unità è in servizio, l'intervallo tra tali ispezioni consecutive non dovrebbe essere inferiore a quattro mesi e superiore a otto mesi.
- (6) La direttiva 1999/35/CE fa riferimento a "visite" piuttosto che a "ispezioni". Il termine "visita" è usato nelle convenzioni internazionali per indicare l'obbligo dello Stato di bandiera di monitorare la conformità delle navi alle norme internazionali e rilasciare o rinnovare, ove pertinente, certificati. Tuttavia, il regime ispettivo specifico che si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri in servizio di linea non può essere considerato una visita e i relativi moduli per la registrazione dell'ispezione non sono e non possono essere considerati alla stregua di certificati di idoneità alla navigazione. Pertanto, il termine "visita" dovrebbe essere sostituito dal termine "ispezione" quando si riferisce alle visite specifiche quali attualmente previste nella direttiva 1999/35/CE.

- (7) Tenuto conto del loro profilo di rischio specifico, le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri dovrebbero essere sottoposte a ispezioni periodiche, in via prioritaria. Le ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE dovrebbero essere incluse nel numero totale di ispezioni annuali effettuate da ciascuno Stato membro.
- (8) I costi relativi alle ispezioni che danno luogo a provvedimenti di fermo delle unità dovrebbero essere a carico della compagnia.
- (9) Al fine di tener conto degli sviluppi intercorsi a livello internazionale e dell'esperienza maturata, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla non applicazione, per gli scopi della presente direttiva, di modifiche agli strumenti internazionali, ove necessario, e all'aggiornamento delle specifiche tecniche. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

¹ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (10) La direttiva 2009/16/CE dovrebbe essere modificata per assicurare che il contenuto e la frequenza delle ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri siano mantenuti. Le disposizioni specifiche relative alle ispezioni e alle verifiche delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea che sono suscettibili di controllo a cura dello Stato di approdo dovrebbero essere pertanto introdotte nella direttiva 2009/16/CE.
- (11) Ove le ispezioni siano effettuate ai sensi della direttiva 2009/16/CE, si dovrebbe compiere ogni sforzo per evitare che una nave sia indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta.
- (12) È importante tenere conto delle condizioni di vita e di lavoro dell'equipaggio a bordo nonché della formazione e delle qualifiche dei suoi membri, in quanto esiste una stretta correlazione tra salute, sicurezza e aspetti sociali.
- (13) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro sette anni dalla data limite per il recepimento della presente direttiva e riferire nel merito al Parlamento europeo e al Consiglio. Gli Stati membri dovrebbero collaborare con la Commissione per raccogliere tutte le informazioni necessarie ai fini di questa valutazione.
- (14) Per non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare, una regola de minimis dovrebbe consentire loro di derogare alle disposizioni della presente direttiva; ciò significa che tali Stati membri non sono obbligati a recepire la presente direttiva fintanto che soddisfano determinati criteri.

- (15) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia garantire il funzionamento sicuro delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della dimensione relativa al mercato interno del trasporto marittimo di passeggeri e della natura transfrontaliera dell'esercizio di dette navi e unità nell'Unione e a livello internazionale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione definendo un livello comune di sicurezza ed evitando distorsioni della concorrenza, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (16) Per accrescere la chiarezza e la coerenza giuridica e considerato il numero di modifiche in questione, è opportuno abrogare la direttiva 1999/35/CE e modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite:
 - a) a servizi di linea tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo quando la bandiera battuta dalla nave è la stessa di quella dello Stato membro in questione; o
 - b) a servizio di linea in viaggi nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
2. La presente direttiva non si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE.
3. Gli Stati membri possono applicare la presente direttiva alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea in viaggi nazionali in tratti di mare diversi da quelli menzionati al paragrafo 1, lettera b).

¹ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag.1).

4. Gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi da passeggeri o unità veloci da passeggeri contemplate dalla presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.

Gli Stati membri privi di porti marittimi comunicano alla Commissione entro il ... [data di recepimento della direttiva] il totale delle unità e il numero di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri che hanno fatto scalo nei loro porti durante il triennio di cui al primo comma e la informano annualmente delle eventuali variazioni intervenute nelle cifre summenzionate.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- 1) "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
- 2) "unità veloce da passeggeri": un'unità, quale definita alla regola 1 del capitolo X della convenzione SOLAS del 1974, che trasporti più di dodici passeggeri;

- 3) "convenzione SOLAS del 1974": la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, compresi i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;
- 4) "codice per le unità veloci": il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza marittima MSC. 36 (63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;
- 5) "HSSC": gli orientamenti dell'IMO per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, nella versione aggiornata;
- 6) "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
 - a) in base a un orario pubblicato; oppure
 - b) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- 7) "tratto di mare": qualsiasi tratto di mare o rotta marittima stabilito a norma dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE;

- 8) "certificati":
- a) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza della convenzione SOLAS del 1974 o, rispettivamente, del codice per le unità veloci, unitamente ai pertinenti registri degli equipaggiamenti allegati;
 - b) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi nazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente alla direttiva 2009/45/CE unitamente ai pertinenti registri degli equipaggiamenti allegati;
- 9) "amministrazione dello Stato di bandiera": le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri;
- 10) "viaggio nazionale": un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;
- 11) "compagnia": l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e tutte le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), nella versione aggiornata, o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della convenzione SOLAS del 1974, il proprietario della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri dal proprietario della stessa;

- 12) "ispettore": un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente dello Stato membro a svolgere le ispezioni di cui alla presente direttiva e che risponde a tale autorità competente e soddisfa i criteri minimi specificati nell'allegato XI della direttiva 2009/16/CE;
- 13) "autorità competente dello Stato membro": l'autorità designata dallo Stato membro conformemente alla presente direttiva e responsabile dei compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva.

Articolo 3

Ispezioni pre-avvio

1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nell'ambito di applicazione della presente direttiva, le autorità competenti degli Stati membri effettuano un'ispezione pre-avvio consistente in:
 - a) una verifica della conformità ai requisiti riportati nell'allegato I; e
 - b) un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta a sincerarsi che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.
2. L'ispezione pre-avvio è effettuata da un ispettore.
3. Su richiesta di uno Stato membro, le compagnie forniscono prova della conformità ai requisiti dell'allegato I antecedentemente all'ispezione pre-avvio ma comunque non prima di un mese dall'inizio della stessa.

Articolo 4

Eccezioni all'obbligo dell'ispezione pre-avvio

1. In caso di ispezioni pre-avvio, uno Stato membro può decidere di non applicare taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II pertinenti alle visite o ispezioni annuali dello Stato di bandiera effettuate nei sei mesi precedenti, purché siano state rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo. Gli Stati membri trasferiscono le informazioni pertinenti nella banca dati sulle ispezioni conformemente all'articolo 10.
2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, lo Stato membro può tenere conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea coperto dalla presente direttiva. A condizione che lo Stato membro sia soddisfatto di tali ispezioni e visite precedenti e che queste siano pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario praticare le ispezioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, prima che inizi l'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri nel nuovo servizio di linea.
3. Su richiesta di una compagnia, gli Stati membri possono confermare anticipatamente il loro accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.

4. Laddove, a causa di circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri di rimpiazzo per assicurare la continuità del servizio e il paragrafo 2 non si applichi, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:
- a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i necessari requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e
 - b) lo Stato membro espleta l'ispezione pre-avvio di cui all'articolo 3, paragrafo 1, entro un mese.

Articolo 5

Ispezioni regolari

1. Una volta in ogni periodo di dodici mesi gli Stati membri eseguono:
- a) un'ispezione conformemente all'allegato II; e
 - b) un'ispezione durante un servizio di linea, che avvenga non prima di quattro mesi ma non oltre otto mesi dall'ispezione di cui alla lettera a) e che interessi le voci elencate nell'allegato III e riguardi, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

Un'ispezione pre-avvio ai sensi dell'articolo 3 è da considerarsi quale un'ispezione ai fini della lettera a).

2. L'ispezione di cui alla lettera a) del paragrafo 1 può essere eseguita, a discrezione dello Stato membro, in concomitanza o unitamente alla visita annuale da parte dello Stato di bandiera a condizione che siano rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure le procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo.
3. Gli Stati membri sottopongono le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione conformemente all'allegato II ogni volta che esse subiscano riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure qualora sia intervenuto un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe, lo Stato membro, dopo aver preso in considerazione le ispezioni precedentemente effettuate sulla nave ro-ro da passeggeri o sull'unità veloce da passeggeri e purché le condizioni di sicurezza di esercizio di tale nave o unità non siano compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri dall'ispezione richiesta nella prima frase del presente paragrafo.

Articolo 6

Rapporto d'ispezione

1. Una volta completata ciascuna delle ispezioni eseguite ai sensi della presente direttiva, l'ispettore redige un rapporto conformemente all'allegato IX della direttiva 2009/16/CE.
2. Le informazioni contenute nel rapporto sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10. Anche il comandante riceve copia del rapporto d'ispezione.

Articolo 7

Rettifica delle carenze, fermo e sospensione dell'ispezione

1. Gli Stati membri si accertano che siano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente alla presente direttiva.
2. In caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o costituiscono un rischio immediato per la salute o la vita, per la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri, per l'equipaggio e i passeggeri, l'autorità competente dello Stato membro assicura che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri sia sottoposta a un provvedimento che ne impedisce la partenza ("provvedimento di fermo"). Il comandante riceve copia di tale provvedimento.
3. Il provvedimento di fermo non è revocato fino a quando la carenza non sia stata corretta e il pericolo non sia stato eliminato in modo soddisfacente per l'autorità competente dello Stato membro o fino a che l'autorità competente dello Stato membro stabilisca che, a determinate condizioni, la nave o unità veloce può riprendere il mare o l'esercizio può essere ripreso senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o senza rischi per la nave ro-ro da passeggeri o per l'unità veloce da passeggeri o per le altre navi.
4. Qualora una carenza di cui al paragrafo 2 non possa essere prontamente corretta presso il porto in cui essa è stata confermata o rivelata, l'autorità competente dello Stato membro può consentire di permettere alla nave o unità veloce di raggiungere un cantiere navale idoneo dove la carenza possa essere prontamente corretta.

5. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sono manifestamente inferiori alle norme, l'autorità competente dello Stato membro può sospendere l'ispezione di tale nave o unità finché la compagnia non abbia fatto quanto necessario per garantire che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o non costituisca più un rischio immediato per la vita dell'equipaggio e dei passeggeri e che ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni internazionali.
6. Se l'autorità competente dello Stato membro sospende l'ispezione conformemente al paragrafo 5, la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri sono automaticamente sottoposte a fermo. Il provvedimento di fermo è revocato una volta che l'ispezione sia stata ripresa ed efficacemente completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 9, paragrafo 2.
7. Al fine di alleggerire la congestione portuale, l'autorità competente dello Stato membro può autorizzare che una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri sottoposta a fermo sia spostata verso un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione portuale non costituisce un elemento da prendere in considerazione nel decidere se imporre o revocare un provvedimento di fermo. Le autorità o gli enti portuali agevolano la sistemazione delle navi sottoposte a fermo.

Articolo 8
Diritto di ricorso

1. La compagnia ha il diritto di ricorrere contro il provvedimento di fermo emanato dall'autorità competente dello Stato membro. Il ricorso non sospende il provvedimento di fermo, a meno che il diritto nazionale non preveda misure provvisorie. Gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure in conformità della legislazione nazionale.
2. L'autorità competente dello Stato membro informa del diritto di ricorso e delle procedure applicabili il comandante della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri sottoposta a provvedimento di fermo. Se, a seguito di un ricorso, il provvedimento di fermo è revocato o modificato, gli Stati membri assicurano che la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 sia aggiornata di conseguenza senza ritardo.

Articolo 9
Spese

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 3 e 5 confermino o rivelino carenze che giustificano un provvedimento di fermo, tutte le spese connesse alle ispezioni sono a carico della compagnia.
2. Il provvedimento di fermo non è revocato finché non sia provveduto al completo pagamento o non sia data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

Articolo 10
Banca dati sulle ispezioni

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni a cui tutti gli Stati membri sono collegati e che contiene tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva. Tale banca dati sarà basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE e ha funzionalità simili.
2. Gli Stati membri provvedono a che siano trasferite senza ritardo nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità alla presente direttiva, comprese quelle relative alle carenze e ai provvedimenti di fermo, non appena sia ultimato il rapporto sull'ispezione o sia revocato il provvedimento di fermo. Per quanto concerne gli elementi oggetto di tali informazioni, si applicano, mutatis mutandis, le disposizioni dell'allegato XIII della direttiva 2009/16/CE.
3. Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.
4. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato inerente all'attuazione della presente direttiva sulla base dei dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri.
5. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni che sia pertinente per l'attuazione del sistema ispettivo previsto dalla presente direttiva e dalla direttiva 2009/16/CE.

Articolo 11

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 12

Procedura di modifica

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 riguardo alla modifica degli allegati della presente direttiva, al fine di tener conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO, e di migliorare le specifiche tecniche alla luce dell'esperienza maturata.
2. In circostanze eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, o di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 riguardo alla modifica della presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima scadenza del periodo stabilito a livello internazionale per l'accettazione tacita della modifica in questione o della data prevista per l'entrata in vigore di detto emendamento. Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detto atto delegato gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.

Articolo 13

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal [GU: inserire data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 14
Modifiche della direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è così modificata:

1) all'articolo 2 sono inseriti i punti seguenti:

- "25. "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
- 26. "unità veloce da passeggeri": una nave quale definita alla regola 1 del capitolo X della convenzione SOLAS del 1974, nella versione aggiornata, e che trasporti più di dodici passeggeri;
- 27. "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
 - i) in base a un orario pubblicato; oppure
 - ii) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.";

2) all'articolo 3, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:

"La presente direttiva si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 14 bis.";

3) all'articolo 13, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"Gli Stati membri provvedono affinché le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 12 o dell'articolo 14 bis siano sottoposte a un'ispezione iniziale o a un'ispezione più dettagliata come segue:";

4) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 14 bis

Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea

1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea possono essere sottoposte a ispezioni in conformità della tempistica e degli altri requisiti stabiliti nell'allegato XVII.
2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, gli Stati membri tengono debito conto dei piani operativi e di manutenzione della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri.

3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'allegato XVII, tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro. Essa è contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 5.
 4. L'articolo 9, paragrafo 1, l'articolo 11, lettera a), e l'articolo 14 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.
 5. L'autorità competente garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri che sono soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 11, lettera b), siano selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'allegato I, parte II, punto 3A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente paragrafo non incidono sull'intervallo di ispezione di cui all'allegato XVII, paragrafo 2.
 6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore dell'autorità competente dello Stato di approdo può accettare di essere accompagnato da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro, in qualità di osservatore. Nel caso in cui l'unità batta bandiera di uno Stato membro, lo Stato di approdo invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualità di osservatore.";
- 5) all'articolo 15 il paragrafo 3 è soppresso;

6) all'articolo 16 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Uno Stato membro rifiuta l'accesso ai propri porti e ancoraggi a tutte le navi che:

- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure
- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

Il primo comma non si applica alle situazioni descritte all'articolo 21, paragrafo 6.

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

7) è aggiunto l'allegato seguente:

"ALLEGATO XVII

Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea

- 1.1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea cui si applica la presente direttiva, gli Stati membri effettuano un'ispezione conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/...⁺ per garantire che la nave o l'unità soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea.
- 1.2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, lo Stato membro interessato può tenere conto delle ispezioni effettuate da un altro Stato membro negli ultimi otto mesi in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea coperto dalla presente direttiva, a condizione che in ogni caso lo Stato membro sia soddisfatto della pertinenza di tali ispezioni precedenti per le nuove condizioni operative e che durante dette ispezioni i necessari requisiti per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea siano stati rispettati. Non è necessario praticare le ispezioni di cui al punto 1.1 prima che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri cominci l'esercizio del nuovo servizio di linea.

⁺ GU: inserire il riferimento della direttiva di cui al presente documento.

- 1.3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per la sostituzione al fine di assicurare la continuità del servizio e il punto 1.2. non sia applicabile, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le condizioni seguenti:
- a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfino i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e
 - b) lo Stato membro espleta l'ispezione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/...⁺ entro un mese.
2. Una volta all'anno, ma non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione precedente, gli Stati membri effettuano:
- a) un'ispezione, tenuto anche conto dei requisiti dell'allegato II della direttiva (UE) 2017/...⁺ e del regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione^{**}, a seconda dei casi; e

⁺ GU: inserire il riferimento della direttiva di cui al presente documento.

- b) un'ispezione durante un servizio di linea. Detta ispezione interessa le voci elencate nell'allegato III della direttiva (UE) 2017/...⁺ e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II della direttiva (UE) 2017/...⁺, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.
3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri non è stata sottoposta a ispezione conformemente al punto 2, tale nave o unità è considerata di priorità I.
4. Un'ispezione conformemente al punto 1.1. è da considerarsi quale un'ispezione ai fini del punto 2, lettera a), del presente allegato."

* Direttiva (UE) 2017/... del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L ...).

** Regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione, del 20 maggio 2010, recante attuazione dell'articolo 14 della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le ispezioni estese delle navi (GU L 125 del 21.5.2010, pag. 2)."

⁺ GU: inserire il riferimento della direttiva di cui al presente documento.

Articolo 15
Abrogazione

La direttiva 1999/35/CE è abrogata.

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

Articolo 16
Riesame

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro ... [nove anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].

Articolo 17
Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il ... [24 mesi dalla data di entrata in vigore] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal ... [24 mesi dalla data di entrata in vigore].

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

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

Articolo 18

Entrata in vigore

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

Articolo 19

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO I

REQUISITI SPECIFICI PER LE NAVI IN SERVIZIO DI LINEA

(di cui agli articoli 3 e 5)

Occorre verificare che:

1. siano fornite al comandante adeguate informazioni circa la disponibilità di sistemi di assistenza alla navigazione da terra e di altre informazioni che possano essergli d'aiuto ai fini di una sicura conduzione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e che il comandante utilizzi tali sistemi di assistenza alla navigazione e di informazione realizzati dagli Stati membri;
2. siano applicate le pertinenti disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 della circolare 699 del MSC "Revised guidelines for passenger safety instructions" del 17 luglio 1995;
3. sia affissa in luogo facilmente accessibile una tabella che indichi l'ordinamento del lavoro a bordo e contenga:
 - a) l'orario di servizio in navigazione e in porto, e
 - b) l'orario di lavoro massimo consentito o le ore minime di riposo previsti per il personale di guardia;

4. non sia impedito al comandante di assumere qualsiasi decisione che sia necessaria, secondo il suo giudizio professionale, ai fini della sicurezza della navigazione e delle operazioni, in particolare in caso di maltempo e di mare grosso;
5. il comandante tenga un registro delle attività di navigazione e degli incidenti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza della navigazione;
6. qualsiasi danno o deformazione permanente di porte o portelloni o del fasciame esterno che possa compromettere l'integrità della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e qualsiasi difetto nei dispositivi di chiusura di tali porte siano immediatamente riportati all'amministrazione dello Stato di bandiera e a quella dello Stato di approdo e tempestivamente riparati in maniera giudicata soddisfacente dalle stesse;
7. sia messo a disposizione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri un piano di viaggio aggiornato e che nell'elaborazione del piano di viaggio si tenga conto delle indicazioni contenute nella risoluzione A.893(21) del 25 novembre 1999 "Guidelines for voyage planning" dell'Assemblea dell'IMO;
8. le informazioni generali relative ai servizi e all'assistenza messi a disposizione di persone anziane e disabili a bordo siano portate a conoscenza dei passeggeri e siano messe a disposizione delle persone ipovedenti in formato idoneo.

ALLEGATO II

PROCEDURE PER LE ISPEZIONI

(di cui agli articoli 3 e 5)

1. Le ispezioni devono garantire l'adempimento degli obblighi di legge imposti da o per conto dello Stato di bandiera, in particolare per quanto riguarda costruzione, suddivisione e stabilità, macchinari e impianti elettrici, carica e stabilità, protezione contro gli incendi, numero massimo di passeggeri, dispositivi di salvataggio e trasporto di merci pericolose, radiocomunicazioni e navigazione. A tal fine, le ispezioni includono:
 - l'avviamento del generatore d'emergenza,
 - un'ispezione del sistema d'illuminazione d'emergenza,
 - un'ispezione della fonte di alimentazione d'emergenza di energia per gli impianti radio,
 - una prova dell'impianto di altoparlanti,
 - un'esercitazione antincendio che includa la dimostrazione della capacità di utilizzare gli equipaggiamenti da vigile del fuoco,
 - il funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due tubolature collegate all'unità principale in funzione,

- la prova dei dispositivi di arresto di emergenza a distanza per l'alimentazione di combustibile alle caldaie e ai motori principali e ausiliari, nonché per i ventilatori,
- la prova dei dispositivi di comando locale e a distanza della chiusura delle serrande tagliafuoco,
- la prova degli impianti di rilevazione e di segnalazione degli incendi,
- la prova della perfetta chiusura delle porte tagliafuoco,
- il funzionamento delle pompe di sentina,
- la chiusura delle porte stagne nelle paratie di compartimentazione mediante i dispositivi di comando locale e a distanza,
- un'esercitazione che dimostri la familiarità dei membri dell'equipaggio con il piano di controllo delle avarie,
- la messa a mare di almeno un battello di emergenza e di un'imbarcazione di salvataggio, l'avvio e la verifica dei loro organi di propulsione e di governo e il recupero di tali mezzi di salvataggio inclusa la loro messa in posizione a bordo,
- il controllo che tutti i mezzi di salvataggio e i battelli di emergenza corrispondono all'inventario,
- la prova della macchina del timone, inclusa quella ausiliare, della nave o dell'unità veloce.

2. Le ispezioni vertono sul controllo della dimestichezza dei membri dell'equipaggio con le procedure di sicurezza e di emergenza, la manutenzione, le modalità di lavoro, la sicurezza dei passeggeri, il servizio di coperta, le operazioni di carico e le operazioni relative ai veicoli e dell'efficienza delle relative funzioni. Va accertato che i marittimi siano in grado di comprendere e, se necessario, di impartire ordini e istruzioni e di rispondere nella lingua comune di lavoro indicata dal giornale di bordo. Devono essere controllati i documenti attestanti che i membri dell'equipaggio hanno effettuato con esito positivo un apposito addestramento, in particolare per quanto riguarda:

- la gestione della folla,
- la dimestichezza con le procedure e gli equipaggiamenti,
- la formazione in materia di sicurezza per il personale demandato ad occuparsi della sicurezza dei passeggeri nei compartimenti loro riservati, in particolare delle persone anziane e disabili, in caso di emergenza, e
- la formazione alla gestione delle situazioni di crisi e del comportamento umano.

L'ispezione comprende la verifica che i turni di lavoro non siano tali da sovraccaricare il personale, in particolare quello addetto ai servizi di guardia.

3. I certificati di competenza dei membri dell'equipaggio imbarcati sulle unità che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva devono essere conformi alle disposizioni della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

¹ Direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).

ALLEGATO III

PROCEDURA PER EFFETTUARE LE ISPEZIONI DURANTE UN SERVIZIO DI LINEA (di cui all'articolo 5)

Nell'effettuare ispezioni durante un servizio di linea, occorre verificare le seguenti informazioni:

1. Informazioni relative ai passeggeri

Occorre verificare che non sia superato il numero di passeggeri che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri ("navi") sono abilitate a trasportare e che il sistema di registrazione delle informazioni sui passeggeri ottemperi alla direttiva 98/41/CE del Consiglio¹. Occorre altresì verificare il modo in cui le informazioni sul numero totale dei passeggeri sono trasmesse al comandante e, ove opportuno, il metodo per includere nel numero totale i passeggeri che effettuano una traversata di andata e ritorno senza scendere a terra.

2. Informazioni relative alla caricazione e alla stabilità

Occorre verificare, se del caso, che siano installate e funzionanti scale di immersione affidabili; che siano adottate misure atte ad assicurare che la nave non sia sovraccarica e che il bordo libero di suddivisione non sia sommerso; che sia correttamente effettuata la valutazione della caricazione e della stabilità; che, ove prescritto, siano pesati i veicoli adibiti al trasporto merci e gli altri carichi e che i relativi dati siano trasmessi alla nave ai fini della valutazione della caricazione e della stabilità; che i piani di controllo in condizioni di avaria siano tenuti affissi e che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti di istruzioni sul controllo delle avarie.

¹ Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

3. Sicurezza della nave ai fini della navigazione

Occorre verificare la procedura di controllo dell'adempimento di tutte le precauzioni necessarie per la sicurezza della nave prima della partenza, che deve includere l'obbligo di segnalare espressamente l'avvenuta chiusura di tutte le porte stagne all'acqua e alle intemperie a fasciame; verificare che tutte le porte sul ponte destinato al trasporto degli autoveicoli siano chiuse prima della partenza della nave oppure che restino aperte solo il tempo strettamente necessario per consentire la chiusura della celata prodiera; verificare i dispositivi di chiusura dei portelloni di prora, di poppa e laterali; verificare che siano installati indicatori luminosi e un sistema di videosorveglianza che consenta di controllare lo stato delle porte del ponte di comando. Qualunque difetto di funzionamento degli indicatori luminosi, in particolare degli interruttori delle porte, deve essere individuato e segnalato.

4. Avvertenze di sicurezza

Occorre verificare che le usuali avvertenze di sicurezza e le istruzioni e indicazioni sulle procedure di emergenza siano comunicate nella forma e nella lingua, o nelle lingue, appropriate; che le usuali avvertenze di sicurezza siano comunicate all'inizio del viaggio e siano udibili in tutti i compartimenti riservati al pubblico, ivi compresi i ponti aperti, ai quali i passeggeri hanno accesso.

5. Annotazioni sul giornale di bordo

Occorre esaminare il giornale di bordo per accertare che sia annotata la chiusura dei portelli di prora e di poppa e delle altre porte stagne e resistenti alle intemperie, le prove delle porte stagne di compartimentazione, le prove delle macchine del timone, ecc.; controllare anche che siano annotati i dati relativi al pescaggio, al bordo libero e alla stabilità, nonché la lingua comune dell'equipaggio.

6. Merci pericolose

Occorre verificare che ogni carico di merci pericolose o inquinanti sia trasportato in modo conforme alle leggi e ai regolamenti applicabili e, in particolare, che sia prevista la compilazione di una dichiarazione concernente le merci pericolose e inquinanti unitamente ad un manifesto o ad un piano di stivaggio che indichi la loro posizione a bordo; che sia consentito il carico di merci sulle navi passeggeri e che le merci pericolose o inquinanti siano debitamente contrassegnate, etichettate, stivate, fissate e segregate.

Occorre verificare che gli autoveicoli che trasportano merci pericolose e inquinanti siano adeguatamente contrassegnati e fissati; che, qualora siano trasportate merci pericolose e inquinanti, una copia del relativo manifesto o piano di stivaggio sia disponibile a terra; che il comandante conosca gli obblighi di segnalazione previsti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, le istruzioni sulle procedure di emergenza da seguire e sull'assistenza di pronto soccorso da prestare in caso di sinistro marittimo in cui siano coinvolte merci pericolose o inquinanti marini; che l'impianto di ventilazione dei ponti destinati al trasporto dei veicoli sia costantemente in funzione, che la ventilazione sia aumentata quando i motori dei veicoli sono accesi e che sia provvisto un dispositivo che segnali sul ponte di comando che l'impianto di ventilazione sul ponte degli autoveicoli è funzionante.

¹ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag.10).

7. Fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci

Occorre verificare il sistema con cui sono fissati gli autoveicoli (per esempio mediante stivaggio in blocchi o rizzaggio dei singoli veicoli); che vi siano punti di attacco sufficienti a disposizione; le sistemazioni per il fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci in condizioni o in previsioni di maltempo; l'eventuale metodo di fissaggio degli autobus e dei motocicli; accertare che la nave sia dotata di un manuale per il fissaggio del carico.

8. Ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli

Occorre verificare che i locali di categoria speciale e i locali da carico ro-ro siano costantemente sorvegliati oppure controllati mediante un sistema di videosorveglianza in modo da rilevare eventuali spostamenti degli autoveicoli in caso di maltempo e l'ingresso non autorizzato di passeggeri. Occorre altresì verificare che le porte tagliafuoco e le entrate siano tenute chiuse e che siano esposti i segnali di divieto ai passeggeri di accedere ai ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli o rimanervi mentre la nave è in navigazione.

9. Chiusura delle porte stagne

Occorre verificare che sia seguita la procedura di chiusura delle porte stagne di compartimentazione stabilita dalle istruzioni operative della nave; che siano regolarmente effettuate le prove prescritte; che il dispositivo di manovra delle porte stagne sul ponte di comando sia posizionato, per quanto possibile, sul comando "locale"; che le porte siano tenute chiuse in caso di visibilità limitata o di pericolo; che all'equipaggio siano impartite istruzioni sulla corretta manovra delle porte e che esso sia consapevole dei potenziali pericoli di una manovra errata.

10. Ronde antincendio

Occorre verificare che sia mantenuto un servizio di ronda efficiente che consenta di rilevare tempestivamente ogni principio di incendio. Ciò dovrebbe includere il controllo dei locali di categoria speciale in cui non siano installati impianti fissi di rilevazione e segnalazione degli incendi. Tali locali possono essere sorvegliati come indicato al punto 8.

11. Comunicazioni in caso di emergenza

Occorre verificare che secondo il ruolo di appello vi sia un numero sufficiente di membri dell'equipaggio demandati ad assistere i passeggeri in caso di emergenza e che essi siano facilmente identificabili e in grado di comunicare con i passeggeri in una situazione d'emergenza, tenuto conto di uno o più dei seguenti fattori, secondo le circostanze:

- a) la lingua o le lingue più adatte in funzione delle nazionalità prevalenti dei passeggeri trasportati su una determinata rotta;
- b) la probabilità che la capacità di fornire istruzioni basilari in lingua inglese usando un vocabolario elementare possa servire per comunicare con i passeggeri che necessitano di assistenza nel caso in cui non vi sia una lingua comune tra i membri dell'equipaggio e i passeggeri;
- c) l'eventuale necessità di comunicare in altri modi durante un'emergenza (ad esempio, mediante dimostrazione, segnali gestuali, o richiamando l'attenzione sui luoghi in cui sono dislocate le istruzioni, i punti di raccolta, i dispositivi di salvataggio o i percorsi di evacuazione quando la comunicazione verbale non è praticabile);

- d) la completezza delle istruzioni di sicurezza previamente impartite ai passeggeri nella loro madrelingua;
- e) le lingue in cui le avvertenze di sicurezza possono essere comunicate durante un'emergenza o un'esercitazione per impartire direttive essenziali ai passeggeri e aiutare l'equipaggio nelle funzioni di assistenza ai passeggeri.

12. Lingua di lavoro comune tra i membri dell'equipaggio

Occorre verificare che sia stabilita una lingua di lavoro che assicuri l'efficienza dell'equipaggio in materia di sicurezza e che tale lingua di lavoro sia annotata nel giornale di bordo della nave.

13. Dotazioni di sicurezza

Occorre verificare che i mezzi di salvataggio e le dotazioni antincendio, incluse le porte tagliafuoco e gli altri impianti fissi di protezione contro gli incendi, immediatamente ispezionabili, siano mantenuti in buono stato; che i piani per la difesa antincendio siano tenuti affissi o che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti contenenti istruzioni equivalenti; che i giubbotti di salvataggio siano stivati in maniera adeguata e che siano facilmente identificabili i posti in cui sono stivati quelli per bambini; che il carico di veicoli non ostacoli in funzionamento delle dotazioni antincendio, dei dispositivi di arresto di emergenza, delle valvole di scarico a mare, ecc. collocati sui ponti per gli autoveicoli.

14. Strumentazione nautica e installazioni radio

Occorre verificare che siano funzionanti le strumentazioni nautiche e le installazioni radio, incluse le apparecchiature EPIRB (Emergency position-indicating radio beacons).

15. Illuminazione d'emergenza supplementare

Occorre verificare che sia installato un impianto fisso di illuminazione d'emergenza supplementare nei casi previsti dalla legge e che le avarie di tale impianto siano registrate.

16. Mezzi di sfuggita

Occorre verificare che i mezzi di sfuggita, comprese le vie di fuga, siano contrassegnate in conformità delle norme applicabili e illuminate attraverso un impianto alimentato sia dal generatore principale che da quello di emergenza; che siano prese misure per mantenere sgombri dagli autoveicoli i percorsi alle vie di fuga situate sui ponti per gli autoveicoli; che le uscite, in particolare quelle dai negozi duty-free che siano state trovate ostruite da merci in eccesso, siano tenute sgombre.

17. Pulizia dei locali macchine

Occorre verificare che sia mantenuta la pulizia nei locali macchine secondo le procedure di manutenzione.

18. Eliminazione dei rifiuti

Occorre verificare se i sistemi di trattamento e di eliminazione dei rifiuti sono soddisfacenti.

19. Manutenzione programmata

Tutte le compagnie devono avere procedure specifiche, con un sistema di manutenzione programmata, per tutte le aree afferenti alla sicurezza, inclusi i portelloni di poppa e di prora e le aperture laterali, i relativi sistemi di chiusura, che comprenda anche la manutenzione dei locali macchine e delle dotazioni di sicurezza. I piani devono prevedere il controllo periodico di tutti gli elementi in modo da mantenere i livelli di sicurezza più elevati. Devono essere previste procedure per la registrazione delle avarie e della conferma dell'avvenuta riparazione delle stesse al fine di assicurare che il comandante e la persona designata a terra all'interno della struttura di gestione della compagnia siano a conoscenza delle avarie e ricevano notifica del fatto che queste sono state riparate entro un dato termine. Il controllo periodico del funzionamento dei sistemi di chiusura dei portelloni di prora esterni ed interni deve includere gli indicatori, i dispositivi di sorveglianza, tutti gli ombrinali nello spazio tra la celata prodiera e il portellone interno e, in particolare, i meccanismi di chiusura e i relativi sistemi idraulici.

20. Controlli da effettuare in corso di viaggio

Nel corso di un viaggio occorre verificare che la nave non sia sovraffollata, che vi sia disponibilità di posti a sedere e che i passaggi, le scale e le uscite di emergenza non siano ingombrati da passeggeri privi di posto a sedere o da bagagli. Occorre altresì verificare che il ponte dei veicoli sia evacuato dai passeggeri prima della partenza della nave e che i passeggeri non possano più accedervi fino al momento immediatamente precedente all'attracco.

ALLEGATO IV

Tavola di concordanza

Direttiva 1999/35/CE	Presente direttiva
Articolo 1	–
Articolo 2, lettere a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) e r)	Articolo 2, punti 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12)
Articolo 2, lettere c), i), k), l), n), p), q) e s)	–
Articolo 3	Articolo 1
Articolo 4	–
Articolo 5, punto 1, lettera a)	Articolo 3
Articolo 5, punto 1, lettera b), e punto 2	–
Articolo 6	Articolo 3
Articolo 7	Articolo 4
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 9	Articolo 6
Articolo 10, paragrafo 1, lettere a), b) e c)	Articolo 7
Articolo 10, paragrafo 1, lettera d)	–
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 7
Articolo 10, paragrafo 3	Articolo 8
Articolo 10, paragrafo 4	–
Articolo 11, paragrafi 1, 2, 3, 4, 5, 7 e 8	–

Direttiva 1999/35/CE	Presente direttiva
Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafi 1, 2, 4 e 5	–
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 6, paragrafo 2, e articolo 10
Articolo 14	–
Articolo 15	–
Articolo 16	–
Articolo 17	Articolo 12
Articolo 18	Articolo 11
Articolo 19	Articolo 17
Articolo 20	Articolo 16
Articolo 21	Articolo 18
Articolo 22	Articolo 19
Allegato I	Allegato I