

DECRETO 13 ottobre 2003, n.305

Regolamento recante attuazione della direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001 che abroga e sostituisce il decreto 19 aprile 2000, n. 432, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, concernente il regolamento di recepimento della 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, come modificata dalle direttive 98/25/CE, 98/42/CE e 99/97/CE.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
di concerto con
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

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), modificata dalle direttive 98/25/CE del Consiglio del 27 aprile 1998, 98/42/CE della Commissione del 19 giugno 1998 e 1999/97/CE della Commissione del 19 dicembre 1999;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 aprile 2000, n. 432, recante il regolamento di recepimento della direttiva 95/21/CE sopra citata;

Vista la direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001, che modifica 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);

Vista la direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002 che modifica le direttive in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi per facilitare il loro adattamento all'evoluzione degli strumenti internazionali da esse richiamati;

Visto l'articolo 20 della legge 16 aprile 1987, n. 183, concernente: «Coordinamento delle politiche riguardanti l'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee ed adeguamento dell'ordinamento interno agli atti normativi comunitari»;

Visto l'articolo 2 della legge 9 marzo 1989, n. 86, concernente: «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia al processo normativo comunitario e sulle procedure di esecuzione degli obblighi comunitari»;

Visto l'articolo 6 della legge 24 aprile 1998, n. 128, recante: «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 1995-1997»;

Visto l'articolo 4 della legge 5 febbraio 1999, n. 25, recante: «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 1998»;

Vista la legge 3 febbraio 2003, n. 14, recante: «Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2002»;

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 28 aprile 2003;

Vista la comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri effettuata a norma dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400, con nota n. 2943 del 5 giugno 2003;

A d o t t a

il seguente regolamento:

Art. 1.

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intendono per:

a) «convenzioni»: quelle di seguito indicate, unitamente ai protocolli, ai successivi emendamenti, alle convenzioni e relativi codici obbligatori, in vigore al momento dell'applicazione delle norme che rinviano alle suddette convenzioni;

1) la Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico (LL66), firmata a Londra il 5 aprile 1966, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777;

2) la Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), firmata a Londra il 1° novembre 1974, di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 313;

3) la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL 73/78), firmata a Londra il 2 novembre 1973, di cui alla legge 29 settembre 1980, n. 662;

4) la Convenzione internazionale sugli standard per l'addestramento, la certificazione ed il servizio di guardia dei marittimi (STCW 78), firmata a Londra il 5 luglio 1978, di cui alla legge 21 novembre 1985, n. 739;

5) la Convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare (COLREG 1972), firmata a Londra il 20 ottobre 1972, ratificata con legge 27 dicembre 1977, n. 1085;

6) la Convenzione internazionale di Londra sulla stazzatura delle navi mercantili (ITC 69), firmata a Londra il 23 giugno 1969 di cui alla legge 22 ottobre 1973, n. 958;

7) la Convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili (ILO n. 147), firmata a Ginevra il 29 ottobre 1976, di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 159;

8) la Convenzione internazionale sulla responsabilita' civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (CLC 92), firmata a Londra il 27 novembre 1992, di cui alla legge 27 maggio 1999, n. 177.

b) «Codice ISM»: il Codice internazionale sulla gestione della sicurezza adottato dall'Organizzazione Marittima Internazionale il 4 novembre 1993 e reso obbligatorio dal capitolo IX della Convenzione SOLAS 74.

c) «MOU»: il protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, quale risulta al 19 dicembre 2001;

d) «nave»: qualsiasi nave per trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella nazionale, rientrante nel campo di applicazione delle convenzioni;

e) «impianto off-shore»: una piattaforma fissa o galleggiante che opera sulla piattaforma continentale nazionale;

f) «Autorita' competente centrale»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - comando generale del corpo delle capitanerie di porto, e, per quanto attiene alle attivita' di prevenzione dell'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio che, a tali fini, si avvale del predetto comando generale del corpo delle capitanerie di porto;

g) «Autorita' competente locale»: i comandi periferici delle Capitanerie di Porto fino al livello di Ufficio Circondariale Marittimo;

h) «ispettore»: soggetto in possesso dei requisiti di cui all'allegato VII, del presente regolamento, debitamente autorizzato e formalmente incaricato dall'Autorita' competente centrale a svolgere le ispezioni di controllo dello Stato di approdo nei porti nazionali;

i) «ispezione»: la visita a bordo di una nave al fine di accertare la validita' dei certificati pertinenti e di altri

documenti, le condizioni della nave, delle dotazioni e dell'equipaggio nonché le condizioni di vita e di lavoro dell'equipaggio;

l) «ispezione dettagliata»: l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio, nei casi specificati all'articolo 5, comma 3, sono sottoposti, parzialmente o interamente, ad un esame particolareggiato per verificare la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative a bordo;

m) «ispezione estesa»: ispezione che si effettua nei casi indicati nell'articolo 6;

n) «fermo»: il divieto per una nave di prendere il mare a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura;

o) «sospensione di un'operazione»: il divieto per una nave di continuare una qualunque attività operativa tecnica o commerciale a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono il proseguimento della predetta attività pericoloso per la sicurezza della navigazione, la salute delle persone a bordo o per l'ambiente;

p) «Sirenac»: sistema di informazione sulle navi sottoposte a controllo dello Stato di approdo nell'ambito del MOU.

q) «Equasis»: sistema di informazione sulle condizioni delle navi.

Art. 2.

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle navi e relativi equipaggi, che approdano in un porto nazionale o in un impianto off-shore o che sono ancorate a largo di tale porto o impianto. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate, si applicano i requisiti della pertinente convenzione e, qualora nessuna convenzione sia applicabile, si adottano le procedure previste dall'allegato IV al presente regolamento per garantire che le navi non presentino evidenti pericoli per la sicurezza della navigazione, dell'igiene e della sicurezza delle condizioni di lavoro e della tutela ambientale.

2. Il presente regolamento non si applica alle navi da pesca, alle navi da guerra, alle navi ausiliari, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, alle navi dello Stato utilizzate a fini non commerciali e alle unità da diporto che non sono adibite a traffici commerciali.

3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una delle convenzioni di cui all'articolo 1, l'autorità competente locale accerta che la nave e il relativo equipaggio, che godono di un trattamento diverso da quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione, presentino comunque requisiti non inferiori a quelli previsti dalle convenzioni.

Art. 3.

Ispettori

1. Gli ispettori dipendono funzionalmente dall'autorità competente centrale, che assicura il controllo ed il coordinamento dell'attività ispettiva nei porti nazionali, l'analisi dei dati statistici relativi alle ispezioni, nonché la trasmissione costante delle informazioni acquisite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

2. Ciascun ispettore, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali indicati nell'allegato VII del presente regolamento ad opera dell'autorità competente centrale, viene provvisto di un documento autorizzativo personale, sotto forma di documento di identità, rilasciato dalla predetta Autorità, conforme

al modello previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 14 novembre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 25 novembre 1997, n. 275.

3. Il documento di cui al comma 2 e' soggetto a rinnovo triennale e deve essere esibito ai fini dell'accesso alla nave.

4. L'ispettore puo' farsi motivatamente assistere da soggetti muniti di specialistiche competenze professionali, ai fini dello svolgimento di particolari compiti di ispezione.

5. Gli ispettori ed i soggetti di cui al comma 4, non possono avere alcun interesse economico nei porti in cui avviene l'ispezione, ne' con le navi ispezionate; gli ispettori estranei al corpo delle capitanerie di porto non possono essere dipendenti, ne' possono intraprendere attivita' per conto di organizzazioni non governative che rilasciano i certificati per conto dello Stato di bandiera e quelli di classe o che svolgono gli accertamenti necessari per il rilascio di tali certificati. Per quanto non espressamente indicato nel presente comma, si applicano, quali cause di incompatibilita', i motivi di astensione previsti per il giudice dall'articolo 51 del codice di procedura civile.

6. Il possesso dei requisiti per la qualifica di ispettori, previsti dall'allegato VII del presente decreto, e' assicurato e verificato dall'autorita' competente centrale.

Art. 4.

Obblighi ispettivi

1. Le Autorita' competenti locali eseguono annualmente un numero complessivo di ispezioni ed ispezioni estese pari ad almeno il 25% del numero medio annuo di singole navi approdate nei porti nazionali, calcolato in base agli ultimi tre anni solari di cui sono disponibili statistiche.

2. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 7, qualsiasi nave non soggetta ad ispezione estesa avente un fattore di priorita' nel sistema SIRENAC superiore a 50 deve essere sottoposta ad ispezione da parte dell'autorita' competente locale salvo che l'unita' non sia stata ispezionata in un porto della regione del MOU nel corso degli ultimi trenta giorni.

3. Ferme restando le disposizioni del comma 2 e del successivo articolo 6 l'ordine di priorita' nella selezione delle navi da sottoporre ad ispezione e' il seguente:

a) le navi di cui all'allegato I, parte I del presente regolamento sono selezionate per prime indipendentemente dal valore del fattore di priorita' riportato dal sistema SIRENAC;

b) le navi di cui all'allegato I, parte II del presente regolamento sono selezionate in ordine decrescente rispetto al valore del rispettivo fattore di priorita' riportato dal sistema SIRENAC.

4. Le autorita' competenti locali si astengono dall'ispezionare una nave gia' ispezionata nella regione MOU nei sei mesi precedenti all'ispezione medesima a condizione che:

a) la nave in questione non figuri nell'allegato I del presente regolamento;

b) una precedente ispezione non abbia rilevato carenze;

c) le condizioni della nave e le relative certificazioni non evidenzino fondati motivi per eseguire l'ispezione;

d) la nave non rientri nei casi di cui al comma 2.

5. Le disposizioni di cui al comma 4, non trovano applicazione nell'ipotesi di controlli operativi specificatamente previsti nelle convenzioni.

Art. 5.

Procedura di ispezione

1. L'ispettore effettua il controllo delle navi, osservando le procedure previste dall'allegato IV del presente regolamento.

2. L'ispettore controlla i certificati e la documentazione elencati nell'allegato II del presente regolamento e verifica che le condizioni generali della nave, compresi la sala macchine e gli alloggi, siano soddisfacenti dal punto di vista della sicurezza della navigazione, dell'igiene e della sicurezza delle condizioni di lavoro e della tutela ambientale.

3. L'ispettore puo' controllare tutti i certificati e i documenti, diversi da quelli elencati nell'allegato II del presente regolamento, che devono essere presenti a bordo secondo quanto previsto dalle pertinenti convenzioni. Se, a seguito dei suddetti controlli, l'ispettore ritiene la sussistenza di uno dei casi di cui all'allegato III del presente regolamento ovvero di altri fondati motivi circa la non rispondenza delle condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio, ai requisiti previsti dalle relative Convenzioni, deve procedere ad un'ispezione dettagliata.

4. L'ispettore effettua le ispezioni estese secondo le procedure di cui all'allegato V, sezione C del presente regolamento.

5. Al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige apposito verbale, a norma dell'allegato IX del presente regolamento, consegnandone copia al comandante del porto ed al comandante della nave.

6. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali della nave sono evidentemente al di sotto delle norme, l'autorita' competente locale puo' disporre di sospendere l'ispezione della nave finche' i soggetti responsabili dell'esercizio della nave non abbiano adottato tutte le misure necessarie per garantire che la nave ottemperi ai pertinenti requisiti fissati dalle convenzioni.

7. In tutti i casi in cui dall'ispezione emergono o vengono confermate carenze, l'autorita' competente locale si accerta, tramite l'ispettore, che la nave sia in grado di riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, senza pericoli per le altre navi e senza rappresentare una grave minaccia per l'ambiente marino.

Art. 6.

Ispezione estesa

1. Le navi appartenenti ad una delle categorie di cui all'allegato V, sezione A del presente regolamento, sono assoggettabili ad ispezione estesa dopo un periodo di 12 mesi dall'ultima ispezione estesa effettuata in un porto della regione MOU.

2. Se una nave assoggettabile ad ispezione estesa e' selezionata per essere sottoposta a controlli ai sensi dell'ordine di priorita' indicato nel comma 3 dell'articolo 4, l'autorita' competente locale dovra' effettuare una ispezione estesa. E' tuttavia possibile, tra due ispezioni estese l'effettuazione di una ispezione secondo quanto previsto dall'articolo 5.

3. Le navi assoggettabili ad ispezione estesa e riportate dal sistema SIRENAC come candidate ad ispezione obbligatoria nel primo porto di scalo nella regione MOU, devono essere sottoposte ad ispezione estesa da parte dell'autorita' competente locale.

4. L'armatore ovvero il suo rappresentante o il Comandante di una nave assoggettabile ad ispezione estesa e' tenuto a comunicare, alle autorita' competenti locali del porto di scalo, le informazioni di cui all'allegato V sezione B del presente regolamento; tali informazioni sono fornite almeno tre giorni prima dell'ora prevista dell'arrivo nel porto ovvero, nel caso di viaggi di durata inferiore a tre giorni prima che la nave lasci il porto di partenza.

5. Qualsiasi nave che non rispetti le disposizioni di cui al precedente comma 3 e' sottoposta ad ispezione estesa nel porto di destinazione.

Art. 7.

Procedure in caso di impossibilita'
ad effettuare ispezioni di talune navi

1. L'autorita' competente locale che, per ragioni di carattere operativo, non sia stata in grado di effettuare una ispezione su di una nave con un fattore di priorita' superiore a 50 di cui all'articolo 4, comma 2, ovvero una ispezione estesa di cui all'articolo 6, comma 3, e' tenuta a comunicare tempestivamente al sistema SIRENAC che l'ispezione non e' stata effettuata.

2. A cadenza semestrale l'Autorita' competente centrale notifica i casi di cui al comma 1 alla Commissione europea, indicando i motivi della mancata ispezione.

Art. 8.

Sospensione dell'operazione o fermo delle navi

1. L'ispettore che rileva, nell'attivita' della nave, carenze tali che, individualmente o nel complesso, rendano le operazioni della stessa pericolose per la sicurezza, la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o l'ambiente, informa il comandante del porto che deve disporre la sospensione delle operazioni.

2. La sospensione delle operazioni continua fino all'eliminazione del pericolo o fino a che l'ispettore, sulla base di ulteriori accertamenti, anche sulla base delle eventuali indicazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, per le carenze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, abbia determinato le condizioni alle quali l'operazione puo' continuare senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente.

3. L'ispettore, nel caso in cui abbia riscontrato carenze nella nave che rappresentano un pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, notifica il provvedimento di fermo al comandante della nave e informa immediatamente il comandante del porto, ai fini del diniego delle spedizioni ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione.

4. Il fermo della nave e' revocato a seguito della riscontrata eliminazione delle carenze di cui al comma 3, ovvero qualora siano determinate, sulla base di ulteriori accertamenti dell'ispettore, anche sulla base delle eventuali indicazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio per le carenze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, le condizioni alle quali la nave puo' riprendere il mare senza pericolo per le altre navi e senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente.

5. Nell'allegato VI del presente regolamento sono indicati i criteri da applicare per il fermo delle navi.

6. Nel caso in cui, a seguito di un'ispezione, e' disposto il fermo della nave, l'autorita' competente locale ne informa immediatamente per iscritto, accludendo il verbale di ispezione, l'Amministrazione dello Stato del quale la nave batte bandiera o, quando cio' non sia possibile, il Console o, in sua assenza, la piu' vicina rappresentanza diplomatica nonche' gli ispettori nominati o l'organismo riconosciuto, responsabili del rilascio dei certificati relativi alla nave in questione.

7. La procedura di fermo di cui al comma 3, viene promossa anche nei confronti delle navi alle quali si applica, al momento della verifica, il codice ISM e che risultano prive del documento di conformita' per la societa' ovvero del certificato di gestione sicurezza rilasciati conformemente al codice ISM. Nonostante l'assenza di tale documentazione, se dall'ispezione non risultano altre carenze che giustifichino il fermo, il comandante del porto puo' revocare l'ordine di fermo per evitare la congestione del porto. Di tale decisione devono essere tempestivamente informate le autorita' competenti di tutti gli Stati membri. Alle navi che presentano le carenze previste dal presente comma, alle quali e' stato consentito di riprendere il mare, e' negato, eccettuati i casi

di deroga di cui all'articolo 9, comma 2, l'accesso ai porti dello Stato finche' il proprietario o l'armatore dell'unita' non comprovi, a soddisfazione dell'autorita' che ha imposto il fermo, che la nave dispone dei certificati rilasciati conformemente al codice ISM.

8. La procedura di fermo di cui al comma 3, viene promossa anche nei confronti delle navi non equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR) quando il loro uso e' previsto ai sensi dell'allegato XII del presente regolamento.

Art. 9.

Riparazioni

1. Nel caso in cui le carenze previste nell'articolo 8, commi 1, 3 e 8 non possono essere corrette nel porto in cui e' avvenuta l'ispezione, il comandante del porto puo' autorizzare la nave a raggiungere il piu' vicino cantiere navale adeguatamente attrezzato, scelto dal comandante della nave congiuntamente all'autorita' competente locale ed alle competenti autorita' dello Stato di bandiera previo assenso dell'autorita' competente dello Stato in cui si trova il cantiere. Le carenze di cui all'articolo 8, comma 8, debbono essere risolte entro trenta giorni. Per le carenze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, la predetta autorizzazione e' rilasciata anche in base alle indicazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

2. L'autorizzazione di cui al comma 1 e' concessa nel rispetto delle condizioni, indicate dall'amministrazione dello Stato di bandiera e approvate dall'autorita' competente locale: tali condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, per le altre navi e senza rappresentare un potenziale grave pregiudizio per l'ambiente marino, in conformita' alle eventuali indicazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

3. L'autorita' competente locale, nel caso in cui il cantiere di riparazione si trovi in altro Stato informa, con notifica conforme alle modalita' adottate in seno al MOU, l'autorita' competente di tale Stato, le parti menzionate all'articolo 8, comma 6, e ogni altro organismo competente, delle condizioni alle quali e' stata autorizzata la navigazione e chiede la successiva comunicazione delle azioni intraprese al riguardo.

4. Nel caso in cui l'autorita' competente di un altro Stato membro autorizzi una nave a raggiungere un porto nazionale nelle condizioni di cui al comma 1 per effettuare le necessarie riparazioni e tale nave non si rechi nel predetto porto, l'autorita' competente locale informa tempestivamente tutti gli altri Stati membri.

Art. 10.

Rimborso dei costi e diritto al ricorso

1. Le spese, e le relative modalita' di pagamento, inerenti alle ispezioni di cui all'articolo 5 e 6, qualora queste accertino o confermino carenze che giustifichino il fermo della nave, nonche' le spese relative alle ispezioni per la dimostrazione di cui all'articolo 11, comma 1, sono poste a carico dell'armatore o di un suo rappresentante nello Stato, in solido con il proprietario, sulla base del costo effettivo del servizio reso, secondo tariffe stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento ed aggiornate almeno ogni due anni.

2. Nei casi prescritti, oltre alle spese per il servizio reso, sono comunque a carico dell'armatore o di un suo rappresentante nello Stato, in solido con il proprietario, secondo le tariffe di cui al

comma 1, gli eventuali costi per le prestazioni fornite dagli ispettori al di fuori del normale orario di lavoro nonché degli oneri dell'eventuale missione. Tali spese sono dovute nelle misure rispettivamente previste dalle tabelle della amministrazione di appartenenza per la eventuale corresponsione ai citati ispettori.

3. Sono altresì poste in solido a carico del proprietario, o dell'armatore o di un suo rappresentante nello Stato i costi relativi alla sosta in porto della nave sottoposta al provvedimento di fermo.

4. Nel provvedimento di fermo e di rifiuto di accesso nei porti di cui al successivo articolo 11 notificati al comandante della nave, e indicato al proprietario, all'armatore della nave ovvero al suo rappresentante nello Stato il termine entro il quale è possibile ricorrere dinanzi all'autorità giurisdizionale.

5. Il fermo della nave non può essere revocato finché non si sia provveduto al completo pagamento o non sia stata data garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

Art. 11.

Divieto di accesso nei porti

1. L'accesso ai porti dello Stato è negato alle navi che hanno ripreso il mare senza rispettare le condizioni stabilite nel corso di un'ispezione o che hanno rifiutato di ottemperare alle prescrizioni imposte non recandosi nel previsto cantiere di riparazione, finché il proprietario o l'armatore dell'unità non abbia dimostrato inequivocabilmente all'autorità competente dello Stato membro della Comunità europea in cui sono state riscontrate le carenze, la piena rispondenza ai pertinenti requisiti delle convenzioni.

2. In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, l'accesso ad un porto dello Stato è consentito in casi di forza maggiore, per motivi di sicurezza o per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati per garantire un accesso sicuro a soddisfazione dell'autorità competente locale.

3. Nel caso in cui una nave riprenda il mare da un porto dello Stato, senza rispettare le condizioni stabilite nel corso dell'ispezione, ovvero ometta di recarsi presso il previsto cantiere di riparazione l'autorità competente locale informa tempestivamente tutti gli altri Stati membri.

Art. 12.

Divieto di accesso nei porti riguardante alcune navi

1. Salvo i casi di cui all'articolo 11, comma 2, l'accesso ai porti dello Stato è negato ad una nave appartenente ad una delle categorie di cui all'allegato XI, sezione A, del presente regolamento quando la stessa nave:

a) batte bandiera di uno Stato inserito nella lista nera del rapporto annuale pubblicato dal MOU e sia stata oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nei 24 mesi precedenti nei porti della regione MOU, ovvero

b) batte bandiera di uno Stato incluso nella sezione «ad altissimo rischio» e «ad alto rischio» della lista nera del rapporto annuale pubblicato dal MOU e sia stata oggetto di un provvedimento di fermo più di una volta nei 36 mesi precedenti nei porti della regione MOU.

2. In presenza delle condizioni di cui al comma 1, l'autorità competente locale ove si è verificato, a seconda dei casi, il secondo o il terzo fermo della nave, provvede, nel momento in cui la nave è autorizzata a lasciare il porto, ad informare del provvedimento di rifiuto d'accesso il comandante e proprietario della unità, l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classifica interessata, il sistema SIRENAC, gli altri Stati membri, la Commissione europea e il Segretariato del MOU.

3. Le procedure per l'imposizione e la revoca del divieto di accesso ai porti di cui al presente articolo sono contenute nell'allegato XI, sezione B del presente regolamento.

Art. 13.

Rapporto dei piloti

1. I piloti che operano su navi in arrivo o in partenza da un porto nazionale, informano immediatamente l'autorita' competente locale, qualora nell'esercizio delle loro funzioni vengano a conoscenza di carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

2. L'autorita' competente locale informa immediatamente il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, qualora le carenze di cui al comma 1 rappresentano una minaccia per l'ambiente marino.

Art. 14.

Cooperazione e pubblicazione di notizie connesse ai fermi ed alle ispezioni

1. L'autorita' competente centrale garantisce lo scambio di informazioni e la collaborazione necessarie con gli altri Stati membri ed assicura che le autorita' competenti locali mantengano un collegamento operativo con il sistema SIRENAC, la Commissione europea ed il sistema EQUASIS.

2. Le autorita' competenti locali provvedono a trasmettere al sistema SIRENAC le informazioni contenute nel verbale d'ispezione di cui all'articolo 5, comma 5, nonché quelle di cui all'allegato VIII, parte prima e parte seconda del presente regolamento. Tali informazioni devono essere trasmesse al sistema SIRENAC non appena possibile ad ultimazione completata dell'ispezione ovvero a revoca del fermo.

3. A cadenza mensile l'autorita' competente centrale provvede a pubblicare su riviste specializzate a diffusione internazionale le informazioni elencate nell'allegato VIII, parte I, del presente regolamento relative a navi che siano state trattenute in un porto nazionale o alle quali e' stato rifiutato l'accesso ad un porto nazionale nel corso del mese precedente. Le predette informazioni altresì vengono rese disponibili, a cura dell'autorita' competente centrale, sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e trasporti. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede con le ordinarie dotazioni di bilancio.

4. L'autorita' competente centrale fornisce alla Commissione europea le informazioni previste nell'allegato X del presente regolamento con la frequenza specificata nel predetto allegato.

Art. 15.

Disposizioni abrogative

1. E' abrogato il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 aprile 2000, n. 432.

Il presente regolamento, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 13 ottobre 2003

Il Ministro delle infrastrutture
e dei trasporti

Lunardi

Il Ministro dell'ambiente
e della tutela del territorio

Matteoli

Visto, il Guardasigilli: Castelli

Registrato alla Corte dei conti il 3 novembre 2003

Ufficio di controllo sugli atti dei Ministeri delle infrastrutture ed assetto del territorio, registro n. 4, foglio n. 36

Allegato I

NAVI DA SOTTOPORRE PRIORITARIAMENTE AD ISPEZIONE

(di cui all'art. 4, comma 3)

Art. 1.

Fattori di priorit  assoluta

1. Indipendentemente dal valore dei fattori di priorit , l'ispezione delle seguenti navi deve essere considerata di priorit  assoluta:

a) navi che su segnalazione dei piloti o delle autorit  portuali risultano avere carenze tali da non permettere loro di navigare in condizioni di sicurezza (ai sensi della direttiva 93/75/CEE e dell'art. 10 del presente regolamento);

b) navi che non si sono attenute agli obblighi fissati dalla direttiva 93/75/CEE;

c) navi che sono state oggetto di segnalazione o di notifica da parte di un altro Stato membro;

d) navi che sono state oggetto di rapporto o esposto da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di altre persone od organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza nella gestione operativa della nave, alle condizioni di vita o di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, sempre che lo Stato membro ritenga che il rapporto o l'esposto non siano manifestamente infondati; l'identit  della persona che presenta il rapporto o l'esposto non   resa nota ne' al comandante, ne' al proprietario della nave in questione;

e) navi che:

1) sono state coinvolte in collisioni o si sono arenate o incagliate durante l'avvicinamento al porto;

2) sono state oggetto di un'accusa di presunta violazione delle norme per lo scarico di sostanze o effluenti pericolosi;

3) hanno eseguito manovre errate o pericolose non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia, o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione, oppure vengono comunque gestite in maniera tale da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente;

f) navi il cui certificato di classe   stato sospeso o ritirato per motivi di sicurezza nei sei mesi precedenti.

Art. 2.

Fattori di priorit  ordinaria

1. L'ispezione delle seguenti navi deve essere considerata prioritaria:

a) navi che approdano per la prima volta nel porto di un Stato membro o dopo un'assenza di dodici mesi o pi . Nell'applicare tali criteri, l'autorit  competente locale tiene conto anche delle ispezioni effettuate dai membri del MOU. In mancanza di informazioni adeguate in materia, l'autorit  competente locale si basa sui dati disponibili sul sistema Sirenac ed ispeziona le navi che non risultano registrate nella banca dati SIRENAC dopo l'entrata in vigore di quest'ultima il 1  gennaio 1993;

b) navi non ispezionate da nessuno Stato membro nei sei mesi precedenti;

c) navi i cui certificati obbligatori relativi alla costruzione e alle dotazioni rilasciati in conformit  delle convenzioni, e i cui certificati di classificazione sono stati rilasciati da un organismo non riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio;

d) navi battenti bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nella relazione annuale del MOU;

e) navi alle quali   consentito lasciare il porto di uno Stato membro a determinate condizioni:

- 1) carenze da correggere prima della partenza;
 - 2) carenze da correggere nel porto successivo;
 - 3) carenze da correggere entro quattordici giorni;
 - 4) carenze per le quali sono state specificate altre condizioni,
- e tenuto conto del fatto che siano state adottate iniziative riguardanti la nave e siano state corrette tutte le carenze;
- f) navi in cui sono state riscontrate carenze durante una precedente ispezione, a seconda del numero di carenze riscontrate;
 - g) navi che sono state fermate in un porto precedente;
 - h) navi battenti bandiera di uno Stato che non ha ratificato tutte le pertinenti convenzioni;
 - i) navi in classe con una societa' la cui flotta ha registrato un tasso di carenze superiore alla media;
 - l) navi appartenenti ad una categoria di cui all'allegato V, sezione A del presente regolamento;
 - m) navi che hanno piu' di 13 anni.

2. Nel determinare l'ordine di priorita' per l'ispezione delle navi sopra elencate, l'autorita' competente locale tiene conto dell'ordine risultante dal fattore di priorita' ordinaria che figura nel sistema informativo SIRENAC.

3. Un fattore di priorita' piu' elevato indica una priorita' piu' elevata. Il fattore di priorita' e' la somma dei valori del fattore applicabili come definito nel quadro del MOU. Le lettere e), f), g), del comma 1, dell'art. 2 del presente allegato si applicano soltanto per le ispezioni eseguite negli ultimi 12 mesi. Il fattore di priorita' ordinaria non deve essere inferiore alla somma dei valori constatati di cui alle lettere c), d), h), i), l), m), dell'art. 2, comma 1, del presente allegato. Tuttavia il sistema SIRENAC nell'indicare l'obbligatorieta' di una ispezione estesa ai sensi dell'art. 6, comma 3, non tiene conto di quanto specificato nell'art. 2, comma 1, lettera l) del presente allegato.

Allegato II

ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI

(di cui all'art. 5, comma 2)

1. Certificato internazionale di stazza (ITC 69).
2. Certificato di sicurezza:
 - a) per nave da passeggeri;
 - b) per costruzione per nave da carico;
 - c) per le dotazioni di nave da carico;
 - d) radiotelegrafica per nave da carico;
 - e) radiotelefonica per nave da carico;
 - f) radio per nave da carico;
 - g) di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi;
 - h) per nave da carico.
3. Certificato internazionale di idoneita' per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti e Certificato di idoneita' per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.
4. Certificato internazionale di idoneita' per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi e Certificato di idoneita' per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi.
5. Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale.
6. Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi.
7. Certificato internazionale di bordo libero (LL66) e Certificato internazionale di esenzione di bordo libero.
8. Registro degli oli minerali, parti I e II.
9. Registro dei carichi.
10. Documento attestante la tabella minima d'armamento.
- 10-bis. Certificati rilasciati secondo la Convenzione STCW.
11. Certificati medici, di cui alla Convenzione ILO n. 73 in

materia di esame medico dei marittimi.

12. Informazioni sulla stabilita'.

13. Copia del documento di conformita' e del certificato di gestione della sicurezza rilasciato in conformita' del Codice internazionale per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (Codice ISM) (SOLAS, capitolo IX).

14. Certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dalla societa' di classificazione competente (richiesti solo se la nave mantiene la classe con una societa' di classificazione).

15. Documento di conformita' con i requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose.

16. Certificato di sicurezza delle unita' veloci e autorizzazione a operare unita' veloci.

17. Elenco speciale o manifesto delle merci pericolose o piano dettagliato di stivaggio.

18. Giornale di bordo contenente le registrazioni di prove ed esercitazioni e registro dei verbali di ispezione e manutenzione della dotazione di salvataggio e dell'equipaggiamento.

19. Certificato di sicurezza per navi a destinazione specifica.

20. Certificato di sicurezza di unita' mobili di trivellazione off-shore.

21. Per le petroliere il registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra.

22. Il ruolo dell'equipaggio, il piano di lotta antincendio e, per le navi passeggeri, un piano antiavaria.

23. Piano di emergenza per inquinamento da olio minerale.

24. In caso di portarinfuse e petroliere, fascicolo di visita ai sensi del programma ispettivo previsto dalla regola 2 capitolo XI della convenzione Solas.

25. Verbale di precedenti ispezioni dello Stato di approdo.

26. Per le navi passeggeri ro-ro, informazioni sul rapporto massimo A/A.

27. Documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie.

28. Manuale di fissazione del carico.

29. Piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti.

30. Sistema di supporto all'assunzione di decisioni per il comandante di navi da passeggeri.

31. Piano di cooperazione SAR (servizio di ricerca e salvataggio) per navi da passeggeri in servizio su rotte fisse.

32. Elenco dei limiti operativi per navi passeggeri.

33. Manuale di carico/scarico per portarinfuse.

34. Piano di carico e scarico.

35. Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilita' civile per i danni da inquinamento (Convenzione CLC92).

Allegato III

ESEMPI DI «FONDATI MOTIVI» PER UN'ISPEZIONE PIU' DETTAGLIATA

(di cui all'art. 5, comma 3)

1. Navi contemplate nell'art. 1, dell'allegato I, e nelle lettere c), d), e), numeri 2) e 3), e h) del comma 2 dell'art. 1 dell'allegato I.

2. Inadeguata tenuta del registro degli oli minerali.

3. Rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione (di cui all'art. 5, comma 2 e comma 3).

4. Indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni dell'art. 8 della direttiva 94/58/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare.

5. Prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non vengono effettuate in condizioni di sicurezza o in conformita' degli orientamenti dell'International maritime

organization (IMO): ad esempio, il contenuto di ossigeno nella condotta principale di gas inerte delle cisterne di carico supera i livelli massimi prescritti.

6. Incapacita' del comandante di una petroliera di fornire il registro relativo al sistema di sorveglianza e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra.

7. Mancanza di un ruolo di bordo aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dei membri dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso di incendio o di abbandono della nave.

8. Emissione di falsi allarmi per soccorso non seguiti da idonee procedure di cancellazione.

9. La mancanza di importanti dotazioni o equipaggiamenti richiesti dalle convenzioni.

10. Condizioni di eccessiva insalubrita' a bordo della nave.

11. Evidenza tratta dall'osservazione o dall'impressione generale dell'ispettore secondo cui esistono serie carenze o grave deterioramento della carena o delle strutture atte a pregiudicare l'integrita' strutturale della nave, la sua tenuta stagna all'acqua o la tenuta stagna alle intemperie.

12. Informazioni o prove che il comandante o l'equipaggio non ha dimestichezza con operazioni di bordo essenziali relative alla sicurezza della nave o alla prevenzione dell'inquinamento o che tali operazioni non sono state effettuate.

Allegato IV

PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI

(di cui agli articoli 2, comma 1, e 5, comma 1)

1. Principi di composizione minima degli equipaggi riportati nella Risoluzione IMO A.890(21) e allegati: «Principles of Safe Manning» (allegato I); «Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning» (allegato II).

2. Le disposizioni dell'«International Maritime Dangerous Goods Code» (IMDG Code).

3. Pubblicazione ILO «Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for procedures» (Ispezione delle condizioni di lavoro a bordo delle navi).

4. Allegato I, «Procedure di controllo dello Stato di approdo» del MOU.

Allegato V

A. CATEGORIE DI NAVI ASSOGGETTABILI AD ISPEZIONE ESTESA

(di cui all'art. 6, comma 1)

1. Petroliere di stazza lorda superiore a 3000 tonnellate e di eta' superiore a 15 anni, calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.

2. Portarinfuse di eta' superiore a 12 anni, calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.

3. Navi passeggeri di eta' superiore ai 15 anni, calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza, diverse dalle navi di cui all'art. 2, lettere (a) e (b) della direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unita' veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea.

4. Gasiere e chimichiere di eta' superiore a 10 anni, calcolata a decorrere dalla data di costruzione indicata nei certificati di sicurezza della nave.

B. INFORMAZIONI SULLA NAVE DA NOTIFICARE

ALL'AUTORITA' COMPETENTE LOCALE

(ai sensi dell'art. 6, comma 4).

1. Nome.

2. Bandiera.
3. Eventuale numero IMO.
4. Portata lorda.
5. Data di costruzione della nave come risultante dai certificati di sicurezza.
6. Ora stimata di arrivo.
7. Durata prevista dello scalo.
8. Operazioni previste nel porto di destinazione (carico, scarico, altro).
9. Visite di sicurezza pianificate e lavori di riparazione e manutenzione sostanziali da eseguire nel porto di destinazione.
10. Per le navi cisterna:
 - a) configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT (cisterna di zavorra segregata), doppio scafo;
 - b) condizioni delle cisterne di carico e zavorra: piene, vuote, inertizzate;
 - c) volume e natura del carico.

C. PROCEDURE PER L'ISPEZIONE ESTESA

(di cui all'art. 5, comma 4)

Salvo restando la loro fattibilita' materiale ovvero eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, gli elementi indicati di seguito rientrano nel concetto di ispezione estesa.

Gli ispettori sono consapevoli che l'espletamento di prove aventi conseguenze dirette su operazioni a bordo, puo' pregiudicarne l'esecuzione in condizioni di sicurezza.

1. Navi in generale (tutte le categorie della sezione A):
 - a) black-out e avvio del generatore di emergenza;
 - b) ispezione dell'illuminazione di emergenza;
 - c) funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due manichette antincendio collegate alla linea antincendio principale;
 - d) funzionamento delle pompe di sentina;
 - e) chiusura delle porte a tenuta stagna;
 - f) calata in acqua di un'imbarcazione di salvataggio;
 - g) prova di arresto di emergenza a distanza per, ad esempio, caldaie, pompe di ventilazione e carburante;
 - h) prove dell'apparecchio di governo, compreso quello ausiliario;
 - i) ispezione dell'alimentazione di emergenza per gli impianti radio;
 - l) ispezione e, per quanto possibile, verifica del separatore nella sala macchine.

2. Petroliere.

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle petroliere comprende anche i seguenti elementi:

- a) sistemi d'inondazione di schiumogeno;
- b) attrezzature antincendio in generale;
- c) ispezione delle serrande tagliafuoco della sala macchine, sala pompe e alloggi;
- d) controllo della pressione del gas inerte e suo contenuto di ossigeno;
- e) verifica di almeno una delle cisterne di zavorra nei vani carico da effettuarsi dal passo d'uomo della cisterna ovvero dall'accesso sul ponte e, qualora l'ispettore ne constati l'esigenza, da effettuarsi dall'interno;
- f) verifica della presenza a bordo dei seguenti documenti, della loro convalida e delle informazioni in essi contenute:
 - 1) rapporto di visita strutturale;
 - 2) rapporto di valutazione delle condizioni della nave;
 - 3) rapporto sulla misurazione dello spessore;
 - 4) documento descrittivo di cui alla risoluzione IMO A. 744

(18).

3. Portarinfuse.

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle portarinfuse comprende anche i seguenti elementi:

- a) eventuale corrosione delle fondamenta dei macchinari

ausiliari da ponte;

b) eventuale deformazione e/o corrosione delle coperture dei boccaporti;

c) eventuali fenditure o corrosione localizzata nelle paratie trasversali;

d) accesso ai vani carico;

e) verifica della presenza a bordo dei seguenti documenti, della loro convalida e delle informazioni in essi contenute:

1) rapporto di visita strutturale;

2) rapporto di valutazione delle condizioni della nave;

3) rapporti sulla misurazione dello spessore;

4) documento descrittivo di cui alla risoluzione IMO A. 744

(18).

4. Gasiere e chimichiere.

Oltre agli elementi di cui al paragrafo 1, l'ispezione estesa delle gasiere e delle chimichiere comprende anche i seguenti elementi:

a) dispositivi di controllo e sicurezza della cisterna di carico per quanto concerne la temperatura, la pressione e lo spazio libero;

b) dispositivi per l'analisi dell'ossigeno e la valutazione dell'esplosività, compresa la loro taratura; disponibilità di attrezzatura per l'individuazione di prodotti chimici (mantici) con un numero adeguato di appositi tubi per l'individuazione del gas per il carico specifico a bordo;

c) attrezzature di emergenza per le cabine che offrano un'adeguata protezione dell'apparato respiratorio e degli occhi per ciascuna persona a bordo (se richiesto per i prodotti elencati, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti);

d) controllo che il prodotto caricato sia elencato, secondo i casi, nel certificato internazionale oppure nel certificato per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o di gas liquefatti;

e) dispositivo fisso antincendio sul ponte, funzionante a schiuma o con prodotto chimico secco o con altra sostanza, secondo il prodotto caricato.

5. Navi passeggeri.

(non rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 1999/35/CE di cui al punto A.3).

Oltre agli elementi indicati al punto 1, l'ispezione estesa delle navi passeggeri comprende anche i seguenti elementi:

a) prove del sistema di rilevamento di incendio e di allarme;

b) verifica della chiusura delle porte tagliafuoco;

c) prove del sistema di diffusione sonora;

d) dimostrazione di almeno tutti i set di indumenti antincendio, cui deve partecipare parte dell'equipaggio addetto alla ristorazione;

e) dimostrazione che i responsabili operativi dell'equipaggio conoscono il piano d'emergenza in caso di avaria («damage control plan»).

Se opportuno, l'ispezione può essere continuata con il consenso del comandante o dell'operatore, mentre la nave è in navigazione da o verso un porto di uno Stato membro. Gli ispettori non ostacolano il funzionamento della nave né provocano situazioni che, a giudizio del comandante, possano compromettere la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave.

Allegato VI

CRITERI PER IL FERMO DI UNA NAVE

(di cui all'art. 8, comma 5)

Sezione I Criteri di valutazione delle carenze

Nello stabilire se le carenze rilevate durante un'ispezione

giustificano il fermo della nave in questione, l'ispettore si conforma ai seguenti criteri:

1. Quando la carenza deriva da un'avaria accidentale subita nel viaggio della nave verso un porto, l'ordine di fermo non e' emanato a condizione che:

a) sia stato tenuto debito conto degli obblighi di cui alla regola I/11 (c) SOLAS 74 concernenti la notifica all'autorita' dello Stato di bandiera, o all'ispettore nominato o all'ente riconosciuto, competente per il rilascio del certificato pertinente;

b) prima dell'ingresso nel porto, il comandante o l'armatore abbia trasmesso all'autorita' competente informazioni sulle circostanze dell'avaria accidentale e del danno subito ed informazioni sulla notifica obbligatoria all'amministrazione dello Stato di bandiera;

c) la nave stia intraprendendo un'azione stimata dall'Autorita' competente idonea ad ovviare alla carenza riscontrata;

d) la competente autorita', dopo aver ricevuto notifica del completamento dei lavori intesi ad ovviare alle carenze, abbia constatato che le carenze, che erano chiaramente pericolose per la sicurezza, la salute o l'ambiente, sono state eliminate.

2. Le navi che presentano un rischio per la navigazione devono essere trattenute subito dopo la prima ispezione a prescindere dal periodo di tempo in cui la nave rimane nel porto.

3. La nave deve essere trattenuta se le carenze sono sufficientemente gravi da giustificare il fatto che l'ispettore ritorni sulla nave stessa per verificare che vi sia stato posto rimedio prima che essa salpi. La necessita' che l'ispettore ritorni sulla nave qualifica la gravita' delle carenze. Tuttavia cio' non impone tale obbligo in ogni caso. Cio' implica che l'autorita' competente locale deve comunque verificare, preferibilmente mediante un'ulteriore visita, che si e' posto rimedio alle carenze prima della partenza.

4. Nel decidere se le carenze riscontrate in una nave sono sufficientemente gravi da giustificare il fermo, l'ispettore tiene conto dei seguenti aspetti prendendo in considerazione il fermo della nave se anche una sola delle risposte ai quesiti e' negativa ovvero si riscontri un insieme di carenze di tipo meno grave:

a) se la nave ha la pertinente e valida documentazione;

b) se la nave dispone dell'equipaggio richiesto nel documento sulla composizione minima degli equipaggi;

c) se nel corso di tutto il successivo viaggio la nave e/o l'equipaggio sono in grado di:

1) navigare in maniera sicura;

2) effettuare in sicurezza le operazioni di carico e di trasporto e controllarne le condizioni;

3) far funzionare la sala macchine in maniera sicura;

4) mantenere propulsione e governo adeguati;

5) disporre di efficaci attrezzature antincendio in ogni parte della nave, se necessario;

6) abbandonare la nave velocemente e in maniera sicura e effettuare salvataggi, se necessario;

7) prevenire l'inquinamento dell'ambiente;

8) mantenere un'adeguata stabilita';

9) mantenere una adeguata tenuta stagna totale;

10) comunicare in situazioni di pericolo, se necessario;

11) provvedere affinche' vi siano condizioni di sicurezza e di igiene a bordo fornire ogni possibile informazione in caso di incidente.

Sezione II

Elenco delle carenze

Per agevolare l'ispettore nell'applicazione dei presenti orientamenti, segue un elenco di carenze, raggruppate in base alle diverse convenzioni e/o codici, che, per la loro gravita', possono giustificare il fermo della nave interessata. L'elenco non vuole essere completo. Tuttavia le carenze che danno luogo al fermo nell'ambito STCW 78, elencate al successivo punto 8, costituiscono

gli unici motivi per il fermo sulla base di questa Convenzione.

a) Aspetti generali.

Mancanza dei certificati e documenti validi richiesti dagli strumenti pertinenti. Tuttavia, le navi battenti bandiera di uno Stato che non e' parte di una data Convenzione (strumento pertinente) o che non hanno attuato un altro strumento pertinente non devono recare a bordo i certificati previsti da detta Convenzione o tale altro strumento pertinente. La mancanza dei certificati richiesti non potrebbe quindi costituire in se' motivo per sottoporre al fermo tali navi; applicando tuttavia la clausola che esclude un trattamento piu' favorevole, e' necessario assicurare la conformita' sostanziale con le disposizioni in questione prima che la nave salpi.

b) Ambito di pertinenza della Convenzione Solas (eventuali riferimenti sono indicati fra parentesi).

1. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del propulsore, di altre macchine essenziali o degli impianti elettrici.

2. Pulizia insufficiente della sala macchine, eccessiva presenza di miscele olio-acqua nelle sentine, isolamento delle tubolature (ivi compresi i tubi di scappamento nella sala macchine) contaminato da olio, funzionamento imperfetto delle pompe di sentina.

3. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del generatore, delle illuminazioni, delle batterie e degli interruttori di emergenza.

4. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del timone principale e ausiliario.

5. Mancanza, capacita' insufficiente o serio deterioramento dei mezzi collettivi ed individuali di salvataggio.

6. Mancanza, mancata conformita' o deterioramento sostanziale - nella misura in cui non e' conforme all'uso destinato - del sistema per il rilevamento di incendi, degli allarmi antincendio, dei mezzi antincendio, degli estintori fissi, delle valvole di ventilazione, delle serrande tagliafuoco, dei dispositivi di chiusura rapida.

7. Mancanza, sostanziale deterioramento o funzionamento imperfetto della protezione antincendio sul ponte di carico delle navi cisterna.

8. Mancanza, mancata conformita' o sostanziale deterioramento delle luci, delle sagome o dei segnali sonori.

9. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature radio per comunicazioni di pericolo e di sicurezza.

10. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature di navigazione, tenuto conto delle disposizioni della regola SOLAS V/12 (o).

11. Mancanza di carte nautiche corrette e/o di altre pubblicazioni nautiche pertinenti necessarie per il viaggio previsto, tenendo presente la possibilita' di sostituire dette carte con carte elettroniche.

12. Mancanza di ventilatori di scarico antiscintilla per le sale delle pompe di scarico (regola SOLAS II-2/59.3.1).

13. Gravi carenze a livello dei requisiti operativi, come indicato nella sezione 5.5 dell'allegato I del MOU.

14. Numero, composizione o certificati dell'equipaggio che non sono conformi al documento di composizione minima degli equipaggi.

15. Mancata esecuzione del programma di ispezioni estese previsto dalla regola 2 del capitolo XI della Convenzione SOLAS.

16. Mancanza o avaria del dispositivo VDR qualora l'impiego del medesimo sia obbligatorio.

4. Ambito di pertinenza del codice IBC (i riferimenti sono indicati tra parentesi).

a) Trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneita' o scarse informazioni sul carico (16.2).

b) Dispositivi di sicurezza ad alta pressione mancanti o danneggiati (8.2.3).

c) Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice (10.2.3).

d) Sorgenti di ignizione ubicate in luoghi pericolosi di cui al punto 10.2 (11.3.15).

- e) Infrazione di requisiti specifici (15).
 - f) Superamento del volume massimo ammissibile del carico per cisterna (16.1).
 - g) Insufficiente protezione termica per i prodotti sensibili (16.6).
5. Ambito di pertinenza del codice IGC (i riferimenti sono indicati tra parentesi).
- a) Trasporto di sostanze non menzionante nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico (18.1).
 - b) Mancanza dei dispositivi di chiusura degli alloggi o dei locali di servizio (3.2.6).
 - c) Paratie non stagne al gas (3.3.2).
 - d) Camere di equilibrio difettose (3.6).
 - e) Valvole a chiusura rapida mancanti o difettose (5.6).
 - f) Valvole di sicurezza mancanti o difettose (8.2).
 - g) Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice (10.2.4).
 - h) Mancato funzionamento dei ventilatori dei vani carico (12.1).
 - i) Mancato funzionamento degli allarmi di pressione nelle cisterne di carico (13.4.1).
 - l) Impianto per il rilevamento di gas e/o impianto per il rilevamento di gas tossici difettoso (13.6).
 - m) Trasporto di sostanze con inibitori, senza certificato valido (17/19).
6. Ambito di pertinenza della Convenzione sulle linee di massimo carico.
- a) Vaste superfici danneggiate o corrosive oppure vaiolatura del fasciame, unita ad un irrigidimento dei ponti di coperta e dello scafo, che incidano sull'idoneità alla navigazione o sulla resistenza a carichi locali, a meno che non siano state effettuate adeguate riparazioni temporanee in vista del trasferimento in un porto dove si proceda alle riparazioni definitive.
 - b) Insufficiente stabilità riconosciuta.
 - c) Mancanza di informazioni sufficienti e affidabili, con un formulario approvato, che consenta, in maniera rapida e semplice, al comandante di effettuare il carico e lo zavorramento della nave in modo tale da mantenere un sicuro margine di stabilità in tutte le fasi e nelle varie condizioni del viaggio e da evitare intollerabili sollecitazioni nella struttura della nave.
 - d) Mancanza, deterioramento sostanziale o difetti nei dispositivi di chiusura, nei dispositivi di chiusura dei boccaporti e nelle porte a chiusura stagna.
 - e) Sovraccarico.
 - f) Mancanza o impossibilità di leggere la linea di pescaggio.
7. Ambito di pertinenza della Convenzione Marpol, allegato I.
- a) Mancanza, grave deterioramento o difetto relativo al corretto funzionamento del dispositivo di filtrazione delle acque miste a olio e del sistema per la sorveglianza e il controllo dello scarico di olio o dei dispositivi di allarme a 15 ppm.
 - b) Insufficienza nella rimanente capacità della cisterna di decantazione e/o di sedimentazione per il viaggio previsto.
 - c) Mancata disponibilità del registro degli oli minerali.
 - d) Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.
 - e) Mancanza o inadeguatezza della documentazione di conformità alla regola 13G (3) (b) dall'annesso I alla Convenzione Marpol.
8. Ambito di pertinenza della convenzione Marpol, allegato II.
- a) Assenza del manuale P&A.
 - b) Carico non classificato.
 - c) Mancata disponibilità del registro del carico.
 - d) Trasporto di sostanze simili al petrolio senza che siano soddisfatte le relative prescrizioni o senza un certificato adeguatamente modificato.
 - e) Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.
9. Ambito di pertinenza della Convenzione STCW.
- a) Mancato possesso da parte dei marittimi del certificato o di un certificato appropriato, di una dispensa valida o mancata

presentazione di una prova documentale che e' stata inoltrata all'amministrazione dello Stato di bandiera una domanda di convalida.

b) Non conformita' con gli obblighi di composizione minima dell'equipaggio applicabile dell'amministrazione dello Stato di bandiera.

c) Mancata conformita' delle disposizioni di navigazione o di guardia in macchina agli obblighi specificati per la nave dall'amministrazione dello Stato di bandiera.

d) Assenza, nella guardia, di una persona qualificata ad operare le apparecchiature essenziali per la sicurezza della navigazione, per la sicurezza delle comunicazioni radio o per la prevenzione dell'inquinamento marino.

e) Mancata produzione della prova di idoneita' professionale per i compiti assegnati ai marittimi per quanto riguarda la sicurezza della nave e la prevenzione dell'inquinamento.

f) Incapacita' di disporre, per la prima guardia all'inizio di un viaggio e per i successivi cambi della guardia, di persone che siano sufficientemente riposaste o altrimenti idonee al servizio.

10. Ambito di pertinenza della Convenzione ILO.

a) Insufficienza di generi alimentari per il viaggio fino al porto successivo.

b) Insufficienza di acqua potabile per il viaggio fino al porto successivo.

c) Condizioni sanitarie non soddisfacenti a bordo.

d) Mancanza di riscaldamento negli alloggi di una nave che naviga in zone dove le temperature possono essere eccessivamente basse.

e) Passaggi/alloggi bloccati da eccesso di ciarpame, armamento o carico, o in condizioni altrimenti non sicure.

11. Casi in cui non si giustifica il fermo, ma in cui debbono, ad esempio, essere sospese le operazioni di carico.

a) La mancanza di un corretto funzionamento (o manutenzione) del dispositivo a gas inerte, dei dispositivi di carico o delle macchine e' considerata un motivo sufficiente per sospendere le operazioni di carico.

Allegato VII

REQUISITI PROFESSIONALI PER GLI ISPETTORI

(di cui all'art. 3, comma 2)

1. Ciascun ispettore e' autorizzato dall'Autorita' competente centrale ad eseguire i controlli dello Stato d'approdo ed e' provvisto del relativo documento personale di cui all'art. 3, comma 2, qualora ricorrano i seguenti presupposti alternativi:

a) (Ipotesi A): l'ispettore deve aver prestato almeno un anno di servizio come ispettore per uno Stato di bandiera, incaricato dei controlli e delle certificazioni conformemente alle convenzioni e:

1) deve essere in possesso di un certificato di qualifica professionale come comandante, abilitato ad assumere il comando di una nave di 1600 t.s.l. o piu' (di cui alla convenzione STCW, reg. II/2) o;

2) deve essere in possesso di un certificato di qualifica professionale come direttore di macchina abilitato ad assumere tali funzioni a bordo di una nave il cui gruppo motopropulsore principale ha una potenza pari o superiore a 3000 kW (di cui alla convenzione STCW, reg. III/2) o;

3) deve aver superato l'esame per architetto navale, ingegnere meccanico, ingegnere navale o altro titolo riconosciuto equipollente dal Ministero dell'istruzione, dell'universita' e della ricerca e aver prestato servizio in tale funzione per almeno cinque anni.

Inoltre, gli ispettori di cui ai numeri 1) e 2) devono aver prestato servizio in mare per almeno cinque anni, rispettivamente come ufficiale di coperta o ufficiale di macchina.

b) (Ipotesi B1): l'ispettore deve essere in possesso di laurea in ingegneria (tutti gli indirizzi) o architettura navale conseguita

ai sensi dell'ordinamento antecedente al decreto ministeriale 4 agosto 2000 (universita' e ricerca scientifica tecnologica), oppure di laurea di primo livello in ingegneria industriale o in scienze e tecnologie della navigazione marittima ed aerea ovvero altro titolo riconosciuto equipollente dal Ministero dell'istruzione, dell'universita' e della ricerca e:

1) aver ottenuto la qualifica di ispettore alla sicurezza delle navi dopo aver seguito un corso di formazione presso il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto ovvero un organismo all'uopo riconosciuto da parte dell'autorita' competente centrale;

2) aver prestato servizio per almeno due anni come ispettore di uno Stato di bandiera incaricato, presso una autorita' competente, dei controlli e delle certificazioni previsti dalle convenzioni.

c) (Ipotesi B2): l'ispettore deve possedere un percorso formativo quale Ufficiale in servizio permanente effettivo del Corpo delle capitanerie di porto e:

1) aver ottenuto la qualifica di ispettore alla sicurezza delle navi dopo aver seguito un corso di formazione presso il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto;

2) aver prestato servizio per almeno due anni in qualita' di ispettore dello Stato per i controlli e per le certificazioni previsti dalle convenzioni.

2. In ogni caso gli ispettori devono essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto nella lingua inglese e possedere una conoscenza adeguata delle disposizioni delle convenzioni internazionali e delle pertinenti procedure relative al controllo dello Stato di approdo accertati dalla Autorita' competente centrale.

3. Sono altresì accettati gli ispettori che non soddisfano i criteri sopraelencati se essi erano già stati incaricati dall'autorita' competente di uno Stato membro di eseguire i controlli dello Stato di approdo alla data del 30 giugno 1996.

Allegato VIII

PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI CONNESSE
AI FERMI ED ALLE ISPEZIONI IN PORTI NAZIONALI

(di cui all'art. 14)

1. Le informazioni pubblicate conformemente all'art. 11, comma 3, comprendono i seguenti dati:

a) nome della nave;
b) numero IMO;
c) tipo di nave, stazza (GT);
d) anno di costruzione indicato nei certificati di sicurezza;
e) nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave;

f) Stato di bandiera;
g) la societa' di classificazione o le societa' di classificazione, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a detta nave i certificati di classificazione;

h) la societa' di classificazione o le societa' di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati;

i) porto e data dell'ultima ispezione estesa, indicando, se del caso se sia stato imposto un provvedimento di fermo;

l) porto e data dell'ultima visita speciale, indicando l'organismo che l'ha eseguita;

m) numero di fermi nel corso dei precedenti 24 mesi;

n) paese e porto di fermo;

o) data in cui e' stato tolto il fermo;

p) durata del fermo, in giorni;

q) numero di carenze rilevate e ragioni del fermo, in termini chiari ed espliciti;

r) provvedimenti intrapresi a seguito del fermo;

s) quando alla nave e' stato rifiutato l'accesso ad un porto

nazionale, i motivi di tale misura, in termini chiari ed espliciti;

t) indicazione delle eventuali responsabilita' della societa' di classificazione o di altro organismo privato che ha proceduto alla pertinente ispezione relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo;

u) descrizione delle misure adottate, nel caso in cui la nave sia stata autorizzata a recarsi al piu' vicino cantiere di riparazione appropriato o in cui alla nave sia stato rifiutato l'accesso ad un porto nazionale.

2. Le informazioni relative alle navi oggetto di ispezione rese pubbliche conformemente all'art. 11, comma 2, includono i seguenti dati:

a) nome della nave;

b) numero IMO;

c) tipo di nave;

d) stazza (GT);

e) anno di costruzione, indicato nei certificati di sicurezza;

f) nome e indirizzo del proprietario o armatore della nave;

g) Stato di bandiera;

h) per le navi che trasportano prodotti alla rinfusa, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio;

i) la societa' di classificazione o le societa' di classificazione, ove pertinente, che hanno rilasciato eventualmente a detta nave certificati di classificazione;

l) la societa' di classificazione o le societa' di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati;

m) porto nazionale e data di ispezione;

n) numero e natura delle carenze.

Allegato IX

VERBALE D'ISPEZIONE

(redatto a norma dell'art. 5.5)

Il verbale d'ispezione comprende almeno gli elementi di seguito riportati.

I. Informazioni generali.

1. Autorita' competente locale che ha redatto il verbale.

2. Data e luogo dell'ispezione.

3. Nome della nave ispezionata.

4. Bandiera della nave ispezionata.

5. Tipo della nave.

6. Numero IMO.

7. Indicativo radio.

8. Stazza lorda (GT).

9. Portata lorda (eventuale).

10. Anno di costruzione, come indicato dai certificati di sicurezza.

11. La societa' di classificazione o le societa' di classificazione, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato a detta nave i certificati di classificazione.

12. La societa' di classificazione o le societa' di classificazione e/o altre parti che hanno rilasciato a detta nave certificati conformemente con le convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera, con menzione dei certificati rilasciati.

13. Nome ed indirizzo del proprietario o dell'armatore.

14. Nome ed indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio per le unita' con carichi alla rinfusa.

15. Data finale di stesura del verbale di ispezione.

16. Indicazione che i dati dell'ispezione sono soggetti a pubblicazione.

II. Informazioni relative all'ispezione.

1. Certificati rilasciati in applicazione delle convenzioni internazionali pertinenti, con indicazione dell'autorita' che li ha rilasciati, della data di rilascio e di scadenza.

2. Parti o elementi della nave che sono stati oggetto di ispezione dettagliata o estesa.

3. Tipo di ispezione condotta (iniziale, dettagliata, estesa).

4. Natura delle carenze.

5. Misure adottate.

III. Informazioni supplementari in caso di fermo.

1. Data del provvedimento di fermo.

2. Data di revoca del provvedimento di fermo.

3. Natura delle carenze che hanno motivato la decisione del fermo con riferimento alle Convenzioni internazionali.

4. Informazioni sull'ultima visita intermedia o annuale.

5. Indicazione delle eventuali responsabilita' della societa' di classificazione o di altro organismo privato che ha proceduto alla pertinente ispezione relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo.

6. Misure adottate.

Allegato X

DATI DA FORNIRE ALLA COMMISSIONE EUROPEA

(in ottemperanza all'art. 14, comma 4)

1. L'autorita' competente centrale fornisce, entro il 1° aprile, alla Commissione europea i seguenti dati riferiti all'anno solare precedente:

a) numero totale di singole navi soggette al controllo dello Stato di approdo entrate nei porti nazionali;

b) numero di ispettori incaricati del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo; tali informazioni devono essere trasmesse conformandosi alla tabella sotto rappresentata:

=====

Porto/zona (1)	Numero di ispettori a tempo pieno	Numero di ispettori a tempo parziale	Conversione a tempo pieno
----------------	-----------------------------------	--------------------------------------	---------------------------

2. L'autorita' competente centrale fornisce alla Commissione europea, su base semestrale, il numero IMO e la data di arrivo delle singole navi entrate nei porti nazionali soggette al controllo dello Stato di approdo, con eccezione delle navi traghetto in servizio di linea.

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento l'Autorita' competente centrale notifica alla Commissione Europea l'elenco dei traghetti in servizio di linea di cui al comma precedente provvedendo altresì a notificare eventuali cambiamenti.

(1) Con il termine porto si intende un porto singolo ovvero la zona geografica coperta da un ispettore o da un gruppo di ispettori che puo' comprendere piu' di un singolo porto. Il medesimo ispettore puo' essere chiamato ad operare in piu' di un porto o zona.

Allegato XI

PROVVEDIMENTO DI RIFIUTO DI ACCESSO

(a di cui all'art. 12)

A) Categorie di navi soggette al rifiuto d'accesso di cui all'art. 12.

1. Gasiere e chimichiere;

2. Portarinfuse;

3. Petroliere;

4. Navi da passeggeri.

B) Procedure relative al rifiuto d'accesso di cui all'art. 12.

1. Il provvedimento di rifiuto di accesso notificato a norma del quanto previsto dall'art. 12, comma 2, scatta nel momento in cui la nave e' stata autorizzata a lasciare il porto previa correzione delle carenze che hanno determinato il fermo.

2. Per la revoca del rifiuto d'accesso di cui all'art. 12, il proprietario o l'armatore puo' presentare, all'autorita' competente locale che ha emanato il provvedimento, un'istanza formale corredata di una dichiarazione dell'amministrazione dello stato di bandiera, attestante che la nave e' pienamente conforme alle disposizioni previste dalle Convenzioni internazionali e di una certificazione della eventuale societa' di classifica presso la quale la nave e' classificata, attestante che l'unita' risponde ai previsti requisiti di classe.

3. Il provvedimento di rifiuto d'accesso di cui all'art. 12 puo' essere revocato solo a seguito di una nuova ispezione che riscontri la conformita' della nave alle disposizioni applicabili delle convenzioni.

4. La nuova ispezione per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso ai sensi dell'art. 12 comprende, per quanto applicabili, quantomeno le verifiche ed i controlli previsti per l'ispezione estesa di cui all'allegato 5, sezione C del presente regolamento. I costi di questa nuova ispezione sono a carico del proprietario o armatore della nave.

5. La nuova ispezione per la revoca del provvedimento di accesso puo' essere effettuata nel porto ove il provvedimento e' stato imposto ovvero in un altro porto concordato tra l'autorita' competente che ha imposto il rifiuto d'accesso, il proprietario o armatore della nave e l'autorita' competente del porto prescelto. Lo scalo nel porto prescelto puo' essere autorizzato al solo scopo di sottoporre la nave alla visita ispettiva di cui al precedente comma 3.

6. La revoca del provvedimento di rifiuto d'accesso e' comunicata per iscritto al proprietario o armatore della nave ed e' notificato alla Amministrazione di bandiera della nave, alla societa' di classifica interessata, agli altri Stati membri, alla Commissione europea, al segretariato del MOU e al sistema informativo SIRENAC.

Allegato XII

DISPOSIZIONI INTERNAZIONALI E COMUNITARIE
RELATIVE AI DISPOSITIVI DI REGISTRAZIONE
DEI DATI DI NAVIGAZIONE (VDR)
(di cui all'art. 8, comma 8)

1. Le navi soggette al controllo dello Stato di approdo che scalano i porti nazionali devono essere equipaggiate con il dispositivo VDR conforme agli standard previsti dalla risoluzione dell'Assemblea IMO A.861(20) nonche' ai requisiti di prova fissati dalla Commissione elettrotecnica internazionale (CEI) nello standard n. 61996, secondo il seguente calendario stabilito in funzione del tipo e della data di costruzione dell'unita':

a) navi da passeggeri costruite a partire dal 1° luglio 2002: all'entrata in vigore del presente regolamento;

b) navi da passeggeri ro-ro costruite prima del 1° luglio 2002: non oltre la prima ispezione di sicurezza effettuata a partire dal 1° luglio 2002;

c) navi da passeggeri diverse dalle navi passeggeri ro-ro, costruite anteriormente al 1° luglio 2002: non oltre il 1° gennaio 2004;

d) navi diverse dalle navi da passeggeri, di stazza lorda pari o superiore alle 3.000 tonnellate e costruite a partire dal 1° luglio 2002: all'entrata in vigore del presente regolamento;

e) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 20.000 tonnellate costruite prima del 1° luglio 2002: non oltre la data

fissata dall'IMO o, in mancanza, non oltre il 1° gennaio 2007;

f) navi da carico di stazza lorda compresa tra le 3.000 e le 20.000 tonnellate costruite prima del 1° luglio 2002: non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza, non oltre il 1° gennaio 2008.

■ 14.11.2003 ■ Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato ■

Stampa

Chiudi