

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 539

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore BULGARELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 MAGGIO 2006 (*)

Disposizioni per la prevenzione dell’inquinamento derivante
dal trasporto marittimo di idrocarburi

() Testo ritirato dal presentatore.*

ONOREVOLI SENATORI. - Sono trascorsi appena due mesi dal drammatico incidente di cui è stata protagonista la *Prestige*, una nave monoscafo che - secondo gli esperti, ma anche secondo il buon senso - non avrebbe dovuto navigare. Eppure nonostante il clamore, lo sdegno e le buone intenzioni espressi nei giorni successivi il disastro, tutto è stato archiviato. Nei nostri mari invece continuano a navigare petroliere ad altissimo rischio che sono come delle bombe ad orologeria innescate e pronte ad esplodere nei nostri mari, con danni inimmaginabili per le nostre coste, il nostro ambiente e la nostra economia.

Le oltre 75.000 tonnellate di olio combustibile, pesante, altamente tossico, perse dalla *Prestige*, rilasceranno per decenni sostanze cancerogene e mutagene, distruggendo gli *habitat* e le specie dei fondali marini. Spagna e Portogallo purtroppo non potranno obbligare i proprietari della *Prestige* a risarcire il danno ambientale, poiché le convenzioni internazionali prevedono che vengano rimborsate solo le «misure tecnicamente ragionevoli».

Per questo è necessario che in ambito comunitario vengano adottate normative molto più stringenti e severe, ma i tempi per un'azione comune sono comprensibilmente lun-

ghi ed è pertanto necessario che l'Italia, con i suoi 8.000 chilometri di coste, faccia da battistrada per l'adozione di norme che garantiscano la massima sicurezza nel trasporto di sostanze altamente dannose ed inquinanti.

Purtroppo fino ad ora la *lobby* degli armatori ha avuto successo nel ritardare l'adozione di misure di garanzia, di cui si parla da almeno quindici anni, ormai non più derogabili come quella dell'introduzione del doppio scafo obbligatorio.

Nella consapevolezza che sia necessaria un'ampia e articolata discussione parlamentare su come applicare norme di sicurezza senza paralizzare il sistema di approvvigionamento dei prodotti petroliferi, si è voluto, con questa proposta di legge, introdurre alcuni punti irrinunciabili per confermare che il principale obiettivo del nostro agire politico deve essere la tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente in cui vivono. A tale fine si è ritenuto necessario introdurre il principio «chi inquina paga» per chi si renda responsabile di disastri ambientali e un sistema di controlli accurato ed efficace che impedisca la circolazione nei nostri mari e l'approdo nei nostri porti di potenziali bombe chimiche.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge è finalizzata al miglioramento delle condizioni ambientali e di sicurezza del trasporto marittimo nelle acque territoriali, alla riduzione dei rischi derivanti dall'attività di trasporto marittimo per le persone, le cose o l'ambiente, alla promozione dell'uso di navi cisterna sicure e non inquinanti, mediante interventi finalizzati a conformare le navi immatricolate in Italia a standard più rigorosi delle norme vigenti in materia di sicurezza e di ambiente, stabiliti nella Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e nel protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973, resi esecutivi ai sensi della legge 29 settembre 1980, n. 662.

2. La presente legge recepisce la direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 luglio 1995, relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, come da ultimo modificata dalla direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2001.

Art. 2.

(Definizioni)

1. Ai fini della presente legge si intendono per:

a) «convenzioni»: quelle di seguito indicate, unitamente ai protocolli, ai successivi emendamenti, alle convenzioni e relativi co-

dici obbligatori, in vigore al 19 dicembre 2001:

1) la Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (LL66), resa esecutiva ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777;

2) la Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS74), firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva ai sensi della legge 23 maggio 1980, n. 313;

3) la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL 73/78), firmata a Londra nel 1973 e resa esecutiva ai sensi della legge 29 settembre 1980, n. 662;

4) la Convenzione internazionale sugli *standard* per l'addestramento, i titoli professionali ed il servizio di guardia dei naviganti del 1978 (STCW 78), resa esecutiva ai sensi della legge 21 novembre 1985, n. 739;

5) la Convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare del 1972 (COLREG 1972), resa esecutiva ai sensi della legge 27 dicembre 1977, n. 1085;

6) la Convenzione internazionale di Londra sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969 (tonnage 69), resa esecutiva ai sensi della legge 22 ottobre 1973, n. 958;

7) la Convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili del 29 ottobre 1976 (ILO n. 147), resa esecutiva ai sensi della legge 10 aprile 1981, n. 159;

b) «MOU»: il protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982;

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

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

e) «Autorità competente»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, comandi periferici e, per quanto attiene alle attività di prevenzione degli inquinamenti 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;

f) «ispettore»: persona dotata di una qualificata competenza a svolgere le ispezioni di controllo nello Stato di approdo e debitamente autorizzata ai sensi dell'articolo 4, comma 2;

g) «ispezione»: la visita a bordo di una nave al fine di accertare la validità 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;

h) «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;

i) «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.

Art. 3.

(Ambito di applicazione)

1. La presente legge si applica alle navi e ai relativi equipaggi che approdano in un porto nazionale o in un impianto *offshore*, o che sono ancorate allargò di tale porto o impianto.

2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente legge i pescherecci, i macchinari navali ausiliari, le imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi di Stato

usate per scopi non commerciali e le imbarcazioni da diporto che non si dedicano a traffici commerciali.

Art. 4.

(Organismi di ispezione)

1. Le ispezioni sono di norma affidate alle capitanerie di porto competenti per territorio, che si avvalgono degli ispettori per verificare che i natanti ispezionati siano dotati dei requisiti necessari per la navigazione. Le capitanerie di porto adottano tutte le misure idonee ad assicurare che le ispezioni avvengano nel rispetto della presente legge.

2. Ciascun ispettore, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali ad opera del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è provvisto di un documento autorizzativo personale, sotto forma di documento di identità, rilasciato dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, conforme al modello previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 14 novembre 1997, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 275 del 25 novembre 1997.

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

4. L'ispettore può farsi motivatamente assistere da soggetti muniti di competenze professionali specialistiche, 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 né con le navi ispezionate; gli ispettori estranei al Corpo delle capitanerie di porto non possono essere dipendenti né possono intraprendere attività 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 pre-

sente comma, si applicano, quali cause di incompatibilità, i motivi di astensione previsti per il giudice dall'articolo 51 del codice di procedura civile.

6. Il possesso dei requisiti professionali per la qualifica di ispettori è assicurato e Verificato dai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio anche nell'ambito dell'attività formativa svolta a cura del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, secondo i criteri fissati dagli stessi Ministeri.

7. Gli ispettori, anche qualora estranei al Corpo delle capitanerie di porto, dipendono funzionalmente dall'Autorità competente, che assicura il controllo e il coordinamento dell'attività ispettiva nei porti nazionali, l'analisi dei dati statistici relativi alle ispezioni, nonché la trasmissione costante delle informazioni acquisite ai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio.

Art. 5.

(Impegni di ispezione)

1. Le capitanerie di porto eseguono ogni anno un numero complessivo di ispezioni pari ad almeno il 50 per cento del numero medio annuo di singole navi approdate nei porti italiani calcolato sulla base dei dati relativi agli ultimi tre anni.

Art. 6.

(Provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi)

1. La capitaneria di porto emana un provvedimento di rifiuto di accesso alle acque territoriali, tranne nei casi previsti dall'articolo 10, comma 5, nei confronti delle navi classificate in una delle categorie dell'alle-

gato 1, sezione A, annesso alla presente legge, quando esse:

a) battono bandiera di uno Stato che figura nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU e sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di due volte nei 24 mesi precedenti in un porto di uno Stato firmatario del MOU;

b) battono bandiera di uno Stato designato «ad altissimo rischio» o «ad alto rischio» nella lista nera pubblicata nel rapporto annuale previsto dal MOU e sono state oggetto di un provvedimento di fermo più di una volta nei 36 mesi precedenti in un porto di uno Stato firmatario del MOU;

c) non sono dotate del doppio scafo.

2. Il provvedimento di rifiuto di accesso si applica nel momento stesso in cui è accertato il verificarsi di una delle condizioni di cui al comma 1.

3. Le capitanerie di porto comunicano, ogni mese, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco delle navi alle quali è stato rifiutato l'accesso in applicazione del presente articolo.

Art. 7.

(Rapporto di ispezione)

1. Al termine di un'ispezione l'ispettore redige un rapporto che viene trasmesso ai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio. Una copia del rapporto di ispezione è consegnata al comandante della nave.

Art. 8.

(Riparazioni e fermo)

1. Se l'ispezione effettuata conferma o rivela carenze, la capitaneria di porto competente si accerta che le stesse siano corrette secondo le convenzioni.

2. Nel caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, la capitaneria del porto nel quale viene ispezionata la nave si accerta che questa sia trattenuta o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione per la quale sono emerse le carenze. Il fermo o l'interruzione dell'operazione continuano fino all'eliminazione del pericolo o fino a che la capitaneria di porto stabilisce che, a determinate condizioni, la nave può riprendere il mare o l'operazione può continuare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, senza pericoli per le altre navi o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.

3. Nell'esercizio del suo potere discrezionale per valutare l'opportunità di fermare una nave, l'ispettore applica le procedure previste dal regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 aprile 2000, n.432. In tale contesto la nave viene trattenuta qualora non sia equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione quando il loro uso è prescritto dall'allegato II annesso alla presente legge. Qualora questa carenza non possa essere prontamente corretta presso il porto dove è stato disposto il fermo, la capitaneria di porto può consentire alla nave di raggiungere il porto più vicino, adeguatamente attrezzato per porvi rimedio o esigere che la carenza sia risolta entro trenta giorni. A tali scopi si applicano le procedure di cui all'articolo 10.

4. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali della nave sono evidentemente al di sotto delle norme, la capitaneria di porto può sospendere l'ispezione della nave finché le parti responsabili non abbiano fatto il necessario per garantire che la nave ottemperi ai requisiti fissati nelle convenzioni.

5. Se le ispezioni portano ad un fermo, la capitaneria di porto informa immediatamente per iscritto, accludendo il rapporto di ispe-

zione, l'amministrazione dello Stato del quale la nave batte bandiera.

6. Le disposizioni della presente legge non pregiudicano gli ulteriori requisiti fissati dalle convenzioni riguardanti le procedure per le notifiche e i rapporti relativi al controllo dello Stato di approdo.

Art. 9.

(Diritto di ricorso)

1. Il proprietario o l'armatore di una nave hanno il diritto di ricorrere contro una decisione di fermo o di rifiuto di accesso presa dalla capitaneria di porto. Il ricorso non sospende il fermo o il rifiuto di accesso.

2. La capitaneria di porto informa adeguatamente del diritto di ricorso il comandante della nave di cui al comma 1.

Art. 10.

(Seguito delle ispezioni e dei fermi)

1. Se le carenze di cui all'articolo 8, comma 2, non possono essere corrette nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, la capitaneria di porto può consentire alla nave di raggiungere il più vicino cantiere navale adeguatamente attrezzato, purché siano rispettate le condizioni di sicurezza stabilite dalla capitaneria di porto. Tali condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o per le altre navi, e senza rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

2. Nei casi indicati al comma 1, la capitaneria del porto nel quale è avvenuta l'ispezione informa la capitaneria del porto ovvero l'autorità competente del Paese estero in cui è situato il cantiere di riparazione in merito alle condizioni necessarie per la navigazione.

3. Alle navi di cui al comma 1 che riprendono il mare senza rispettare le condizioni

stabilite dalla capitaneria del porto ove è avvenuta l'ispezione o che rifiutano di recarsi nel cantiere navale indicato è interdetto l'accesso a qualsiasi porto italiano.

4. Nei casi indicati al comma 3, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti informa immediatamente le autorità competenti di tutti gli altri Stati membri dell'Unione europea.

5. In deroga alle disposizioni del comma 3, l'accesso a un porto specifico può essere consentito dalla capitaneria di porto competente in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati che soddisfino le richieste della capitaneria di porto per garantire un accesso sicuro.

Art. 11.

(Rapporti dei piloti)

1. I piloti delle navi che attraccano o salpano da un porto italiano informano immediatamente la capitaneria di porto competente qualora, nell'esercizio delle loro normali funzioni, vengano a conoscenza di carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

Art. 12.

(Pubblicazione di notizie)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prende i provvedimenti necessari per garantire che le informazioni elencate nell'allegato III annesso alla presente legge, relative a navi che sono state trattenute in un porto italiano o alle quali è stato rifiutato l'accesso nel corso del mese precedente siano pubblicate con cadenza mensile.

Art. 13.

(Rimborso delle spese)

1. Qualora le ispezioni confermino o accertino carenze che giustificano il fermo di una nave, le spese complessive connesse all'ispezione sono a carico del proprietario, o dell'armatore, o di un suo rappresentante nello Stato di approdo.

2. Tutte le spese connesse con le ispezioni eseguite dalle capitanerie di porto sono sostenute dal proprietario o dall'armatore della nave.

3. Qualora una nave sia sottoposta a fermo a causa di carenze o per la mancanza di certificati validi, tutti i costi relativi al fermo in porto sono a carico del proprietario o dell'armatore della nave.

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

Art. 14.

(Divieti)

1. Non possono operare nei porti italiani né transitare nelle acque territoriali italiane le navi petroliere che trasportano petrolio greggio e raffinati pesanti e leggeri aventi portata superiore a 4.500 tonnellate, a decorrere dalle seguenti scadenze:

a) per il trasporto di petrolio greggio e raffinati pesanti:

1) navi a singolo scafo a decorrere dal 1° luglio 2003;

2) navi a doppio fondo a decorrere dal 1° gennaio 2004;

b) per il trasporto di prodotti raffinati leggeri:

1) navi a singolo scafo a decorrere dal 1° luglio 2003;

2) navi a doppio fondo a decorrere dal 1° gennaio 2004.

Art. 15.

(Sanzioni)

1. Per le violazioni alle disposizioni della presente legge si applicano le seguenti sanzioni:

a) la sanzione da 10.000 euro a 100.000 euro e l'immediata adozione di un provvedimento di rifiuto ai sensi dell'articolo 6 in caso di opposizione o di impedimento alla procedura di ispezione di cui alla presente legge;

b) la sanzione da 15.000 euro a 150.000 euro o il sequestro della nave in caso di mancato rispetto del provvedimento di rifiuto emanato ai sensi dell'articolo 6 del provvedimento adottato a seguito delle ispezioni ai sensi dell'articolo 10;

c) la sanzione da 20.000 euro a 200.000 euro e il sequestro della nave in caso di violazione dei divieti di cui all'articolo 14.

Art. 16.

(Responsabilità)

1. Nel caso in cui una nave si renda responsabile della dispersione di sostanze inquinanti il proprietario e l'armatore della nave sono responsabili in solido del danno ambientale, economico e sociale arrecato e sono tenuti:

a) al pagamento delle spese per le operazioni di bonifica e disinquinamento;

b) al risarcimento del danno economico e sociale causato all'economia locale interessata dall'incidente e il cui onere è stimato da un'apposita commissione di esperti nominata dal Ministro dell'economia e delle finanze;

c) al risarcimento per l'eventuale depauperamento del patrimonio floro-faunistico e degli effetti sugli equilibri biologici e sulla

perdita di biodiversità, il cui onere è stimato da un'apposita commissione paritaria di esperti nominata dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali.

Art. 17.

(Disposizione finale)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, provvede all'adeguamento delle disposizioni del regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 aprile 2000, n. 432, in conformità alle disposizioni della presente legge.

ALLEGATO I.

(Articolo 6)

PROVVEDIMENTI DI RIFIUTO DI ACCESSO

Sezione A. Categorie di navi soggette al rifiuto di accesso.

1. Gasiere e chimichiere
2. Navi portarinfuse
3. Petroliere
4. Navi passeggeri

Sezione B. Procedure relative al rifiuto di accesso.

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 6, l'autorità competente del porto nel quale è pronunciato, a seconda dei casi, il secondo o terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante e il proprietario o l'armatore della nave del provvedimento di rifiuto di accesso pronunciato nei confronti della nave.

L'Autorità competente informa del provvedimento anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classifica interessata, gli altri Stati membri, la Commissione delle Comunità europee, il *Centre administratif des Affaires Maritimes* e il Segretariato del MOU.

Il provvedimento di rifiuto di accesso scatta non appena la nave è stata autorizzata a lasciare il porto previa correzione delle carenze che hanno causato il fermo.

2. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'Autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. La domanda è corredata da una dichiarazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera, atte stante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni. La domanda di revoca del rifiuto di accesso va altresì corredata eventualmente da una certificazione della società di classifica, presso la quale la nave è classificata, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione.

3. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato solo a seguito di una nuova ispezione effettuata, in un porto concordato, da ispettori dell'Autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso e fornendo a detto Stato membro elementi di prova sufficienti a dimostrare la piena conformità della nave alle disposizioni applicabili delle convenzioni.

Se il porto concordato è situato nel territorio dell'Unione europea, l'Autorità competente dello Stato membro del porto di destinazione, pre-

vio accordo dell'Autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave a raggiungere il porto in questione al solo scopo di verificare che essa ottemperi alle condizioni specificate al punto 2.

I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.

4. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano lo Stato membro a norma del punto 2, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato. Il proprietario o l'armatore della nave ne sono informati per iscritto.

L'Autorità competente informa della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classifica interessata, gli altri Stati membri, la Commissione delle Comunità europee, il *Centre administratif des Affaires Maritimes* e il Segretariato del MOU con comunicazione scritta.

5. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti dell'Unione europea sono rese disponibili nel sistema Sirena c e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'articolo 12 e dell'allegato III.

ALLEGATO II
(Articolo 8)DISPOSIZIONI INTERNAZIONALI E COMUNITARIE RELATIVE AI
DISPOSITIVI DI REGISTRAZIONE DEI DATI DI NAVIGAZIONE
(VDR)

Al momento dell'approdo in porti comunitari, le navi che rientrano nelle seguenti categorie devono essere equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione conformi agli *standard* di prova per le prestazioni previsti nella risoluzione dell'Assemblea IMO A. 861(20) nonché agli *standard* per i *test* fissati dalla Commissione elettrotecnica internazionale (CE!) (*standard* n. 61996):

le navi passeggeri costruite a decorrere dal 1° luglio 2002;

le navi passeggeri ro-ro costruite prima del 1° luglio 2002 e non oltre la prima ispezione effettuata a decorrere dal 1° luglio 2002;

le navi passeggeri diverse dalle navi passeggeri ro-ro, costruite anteriormente al 1° luglio 2002 e non oltre il 1° gennaio 2004;

le navi diverse dalle navi passeggeri, con una stazza lorda pari o superiore a 3.000 tonnellate, costruite a decorrere dal 1° luglio 2002.

Al momento dell'approdo in porti comunitari, le navi che rientrano nelle seguenti categorie, costruite prima del 1° luglio 2002, devono essere equipaggiate con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione conformi agli *standard* IMO:

le navi da carico con stazza lorda pari o superiore a 20.000 tonnellate, non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza di una decisione dell'IMO, non oltre il 1° gennaio 2007;

le navi da carico con stazza lorda tra le 3.000 e le 20.000 tonnellate, non oltre la data fissata dall'IMO o, in mancanza di una decisione dell'IMO, non oltre il 1° gennaio 2008.

ALLEGATO III
(Articolo 12)PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI CONNESSE AI FERMI ED
ALLE ISPEZIONI IN PORTI DEGLI STATI MEMBRI

Le informazioni pubblicate ai sensi dell'articolo 12 devono comprendere i seguenti dati:

- nome della nave;
- numero IMO;
- tipo di nave;
- stazza (GT);
- anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave;
- nome e indirizzo del proprietario o dell'armatore della nave;
- per le navi portarinfusa liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio;
- Stato di bandiera;
- società di classifica, ove pertinente, che ha eventualmente rilasciato a detta nave i certificati di classifica;
- società di classifica 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;
- porto e data dell'ultima ispezione estesa ed eventualmente indicazione che è stato pronunciato un fermo;
- porto e data dell'ultima visita speciale e indicazione dell'organismo che ha effettuato tale visita;
- numero di fermi nel corso dei precedenti 24 mesi;
- Paese e porto di fermo;
- data in cui è stato revocato il fermo;
- durata del fermo, in giorni;
- numero di carenze riscontrate e ragioni del fermo, in termini chiari ed espliciti;
- descrizione delle misure adottate dall'Autorità competente ed eventualmente dalla società di classifica a seguito di un fermo;
- se alla nave è stato rifiutato l'accesso a un porto dell'Unione europea, motivi di tale misura, in termini chiari ed espliciti;
- indicazione, ove pertinente, delle eventuali responsabilità della società di classifica o di altro organismo privato che ha effettuato la visita relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione, ha provocato il fermo;

descrizione delle misure adottate nel caso in cui la nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato o in cui alla nave sia stato rifiutato l'accesso a un porto dell'Unione europea.

