



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

- **Codice della proposta:** COM(2023) 271 del 01/06/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0165(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

Premessa: finalità e contesto

La proposta mira ad apportare modifiche alla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, recepita in Italia con il Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53.

La direttiva 2009/16/CE (di seguito "direttiva") disciplina le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo a livello dell'UE. Il controllo da parte dello Stato di approdo (Port State Control, PSC) è un sistema di ispezioni delle navi straniere che approdano nei porti di Stati diversi dallo Stato di bandiera, effettuate dagli ispettori responsabili del PSC, per verificare che le competenze del Comandante, degli Ufficiali e dell'equipaggio a bordo, le condizioni della nave e le sue dotazioni siano conformi ai requisiti previsti dalle Convenzioni internazionali e, nell'Unione europea, al diritto dell'UE applicabile. Di conseguenza il PSC è importante per garantire la sicurezza della navigazione e marittima, la tutela degli equipaggi e la sua certificazione, per proteggere l'ambiente marino.

In virtù della sua natura internazionale, il trasporto marittimo ha sviluppato una struttura normativa specifica a livello mondiale. Il quadro giuridico internazionale è stato adottato sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (International Maritime Organization - IMO), e le norme che disciplinano le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi sono promulgate da un'altra agenzia delle Nazioni Unite, l'Organizzazione internazionale del lavoro (International Labour Organization, ILO).

La responsabilità primaria di controllare la conformità delle navi alle norme IMO e ILO spetta allo Stato in cui la nave è immatricolata e di cui la nave detiene la nazionalità, ossia lo Stato di bandiera. Tuttavia le norme dello Stato di bandiera si applicano solo alle navi battenti tale bandiera. Vi sono tuttora Stati di bandiera che sono disposti a consentire l'esercizio di navi fuori norma sotto la propria bandiera o che non sono in grado di applicare adeguatamente le norme internazionali. Pertanto molte delle più importanti convenzioni tecniche dell'IMO e ILO prevedono l'ispezione delle navi quando queste fanno scalo in porti stranieri, al fine di garantire che esse soddisfino i requisiti internazionali.

Per migliorare l'efficacia, gli Stati di approdo che effettuano ispezioni di PSC hanno iniziato a coordinare sistematicamente la loro attività a livello regionale. Il memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo (in prosieguo il "MOU di Parigi"), fondato nel 1982, è la prima di nove strutture intergovernative di questo tipo a livello mondiale.

Oltre al Canada, alla Federazione Russa¹ e al Regno Unito, tutti i 24 Stati membri dello Spazio economico europeo (SEE) con porti marittimi sono firmatari del MOU di Parigi. L'UE non ne fa parte.

La direttiva PSC incorpora le procedure e gli strumenti del MOU di Parigi concordati nel 2009. Il MOU di Parigi e la direttiva PSC si basano sui concetti di condivisione degli oneri e di ispezioni mirate ed armonizzate. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (European Maritime Safety Agency, EMSA), fornisce a tutti gli Stati membri del SEE e del MOU di Parigi l'assistenza tecnica necessaria per decidere quali navi ispezionare e per comunicare e condividere i risultati delle ispezioni di PSC tramite la banca dati THETIS (gestita dall'EMSA) e la formazione sulle modalità con cui effettuare le ispezioni. Affinché possano pianificare le proprie ispezioni, gli Stati membri del SEE ricevono anche informazioni sulle navi di cui è previsto lo scalo nei rispettivi porti attraverso il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi "SafeSeaNet"⁵.

La direttiva PSC si prefigge gli obiettivi principali seguenti:

- i) migliorare costantemente la sicurezza marittima;*
- ii) migliorare costantemente la prevenzione dell'inquinamento e l'impatto ambientale;*
- iii) migliorare costantemente le condizioni di vita e di lavoro a bordo;*
- iv) prevenire distorsioni della concorrenza.*

A tal fine gli elementi chiave del regime di PSC a livello dell'UE sono:

- i) l'adozione di un approccio armonizzato in materia di ispezioni e fermi;*
- ii) l'assunzione di un impegno annuale di ispezione da parte di ciascuno Stato membro;*
- iii) la selezione delle navi da ispezionare sulla base di un profilo di rischio della nave per ciascuna di esse; e*

iv) la tenuta delle registrazioni e la condivisione delle informazioni (banca dati sulle ispezioni).

Dalla sua entrata in vigore la direttiva è stata modificata per applicare la convenzione ILO sul lavoro marittimo del 2006 (MLC,2006). Inoltre nell'UE si applicano norme specifiche ai traghetti in servizio di linea, agli obblighi assicurativi, al controllo dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, al riciclaggio sicuro e compatibile con l'ambiente delle navi e al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra e l'applicazione di tali norme è verificata mediante ispezioni di PSC. Nella maggior parte degli Stati membri dell'UE il PSC è utilizzato anche per effettuare verifiche per altri atti giuridici dell'UE, come quelli relativi al controllo del tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo. Il controllo da parte dello Stato di approdo nell'UE si basa in larga misura sulle norme e procedure del MOU di Parigi, ma tali disposizioni dell'UE non si applicano ai firmatari del MOU di Parigi non facenti parte del SEE.

Nel 2018 la direttiva è stata sottoposta a valutazione ex post e al vaglio di adeguatezza marittima (insieme ad altri atti legislativi dell'UE in materia di sicurezza marittima). Dalla sua entrata in vigore la direttiva è stata altresì oggetto di un controllo continuo da parte della Commissione, che ha individuato le seguenti criticità:

1) le attuali prescrizioni dell'UE non sono allineate con le nuove norme obbligatorie internazionali e con le nuove procedure concordate a livello regionale (dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e dal MOU di Parigi);

2) le attuali prescrizioni dell'UE non si applicano ai pescherecci; le ispezioni previste per i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri da alcune convenzioni internazionali, che potrebbero essere applicate nell'ambito del PSC, non sono effettuate o non sono effettuate in maniera coordinata;

3) vi è una distribuzione disomogenea delle ispezioni di PSC nei porti dell'UE;

4) l'attuale modello di profilo di rischio della nave e il meccanismo di selezione utilizzato per selezionare le navi da ispezionare non sono aggiornati;

5) il sistema dipende eccessivamente da un complesso sistema di certificati cartacei; e

6) esistono procedure inadeguate e rigide così come risorse insufficienti per il PSC (competenze, formazione).

¹ A seguito dell'invasione dell'Ucraina, l'adesione della Federazione russa al MOU di Parigi è stata sospesa nel maggio 2022

I problemi individuati riguardano tutta l'UE e hanno le stesse cause di fondo. In assenza di un'azione dell'UE, gli Stati membri rischiano di operare in maniera non coordinata e non armonizzata. Il miglioramento della direttiva per affrontare i problemi individuati presenta un chiaro positivo valore a livello dell'UE.

Alla luce di quanto precede, la Commissione ha elaborato una proposta di modifica della direttiva 2009/16/CE. Gli obiettivi specifici della proposta sono:

– aggiornare la legislazione dell'UE e allinearla alle norme e procedure internazionali stabilite dall'IMO/ILO o dal MOU di Parigi;

– proteggere anche i pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente. I pescherecci più grandi, di lunghezza superiore a 24 metri, non rientrano infatti nell'ambito di applicazione del controllo da parte dello Stato di approdo. Un sistema volontario di controllo per questo tipo di navi dovrebbe aumentare il livello di conformità alle norme internazionali di sicurezza e di protezione ambientale applicabili a tali navi;

– garantire una maggiore diffusione delle soluzioni digitali. In particolare essa incoraggia l'adozione e l'uso di certificati elettronici collegandone l'uso al profilo di rischio della nave utilizzato per individuare e selezionare le navi da ispezionare;

– garantire un approccio efficiente e armonizzato allo svolgimento delle ispezioni di PSC. Ciò comprende una migliore selezione delle navi da ispezionare mediante la riforma di aspetti obsoleti relativi al profilo di rischio della nave e l'aggiunta di nuove componenti.

Per motivi di chiarezza e di coerenza, la presente proposta aggiorna anche una serie di definizioni e di riferimenti alla legislazione UE pertinente e alle regole IMO.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La base giuridica della direttiva di modifica è l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, che prevede misure per migliorare la sicurezza dei trasporti e disposizioni specifiche per il trasporto marittimo.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

Poiché gli strumenti internazionali in materia di PSC nel settore del trasporto marittimo sono di competenza esclusiva dell'UE ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, il principio di sussidiarietà non si applica né a tali strumenti né alle norme dell'UE che attuano tali accordi.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto la Commissione ha elaborato la proposta al fine di rispecchiare gli ultimi sviluppi a livello internazionale e i risultati delle procedure di valutazione ex post e REFIT del 2018. La Commissione ha anche effettuato una valutazione d'impatto per individuare, esaminare e valutare misure alternative per conseguire gli stessi obiettivi.

Obiettivo della proposta di modifica è migliorare la sicurezza marittima mediante l'istituzione di un sistema aggiornato, coerente e armonizzato di ispezioni di PSC in tutta l'UE finalizzato a individuare i mezzi di trasporto marittimo non sicuri ed a migliorare in tal modo le prestazioni ambientali e di sicurezza delle navi che operano nelle acque dell'UE. Nella proposta si ritiene opportuno e proporzionato estendere l'ambito di applicazione del PSC ai pescherecci superiori a 24 metri, ancorché su scelta volontaria per gli Stati membri che riterranno di effettuare questo tipo di ispezione. Questa misura dovrebbe migliorare la sicurezza, le condizioni ambientali e le condizioni di vita e di lavoro nel settore della pesca. Il passaggio alla digitalizzazione e l'uso di certificati elettronici comporteranno costi, ma ne compenseranno la limitata entità attraverso i benefici attesi, grazie al maggiore impatto in termini di sicurezza ed efficienza che si prevede produrranno. Data la natura internazionale del settore, non esistono misure alternative per conseguire tali risultati in modo più efficace ed efficiente.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza
<p><i>La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto mira a migliorare la cornice normativa relativa ai controlli da svolgere a bordo delle navi straniere che approdano nei porti unionali e quindi nazionali.</i></p> <p><i>Ciò al fine di assicurare che siano sottoposte ad ispezione le navi che rappresentano un rischio maggiore ed adottare, nei casi più gravi, provvedimenti di fermo amministrativo e rifiuto di accesso ai porti unionali.</i></p> <p><i>Quanto sopra, con il precipuo scopo di garantire che approdino solo navi con adeguati standard di sicurezza e protezione ambientale, con l'ulteriore conseguenza di evitare distorsioni di mercato preferendo navi substandard, con costi di noleggio inferiori, a navi conformi ove l'armatore investe sulla "sicurezza", con maggiori costi di gestione delle proprie navi.</i></p> <p><i>Il progetto non è di particolare urgenza essendo una proposta di emendamento ad una Direttiva che disciplina il regime "port State control" in modo efficiente ed efficace cui, la proposta, mira ad apportare miglioramenti sulla base della valutazione ex post e REFIT del 2018.</i></p>
2. Conformità del progetto all'interesse nazionale
<p><i>Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto l'Italia riceve un elevato numero di navi straniere nei propri porti, contribuisce in maniera determinante al perseguimento degli obiettivi della Direttiva. L'attuale progetto mira, quindi, a rafforzare tale regime ispettivo.</i></p>
3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune
<p><i>Questa Amministrazione ha analizzato la proposta e ritiene opportuno proporre alcuni motivati emendamenti al testo, in fase di negoziazione.</i></p> <p><i>Tra questi si segnala, a titolo non esaustivo, l'opportunità di espungere la previsione che ciascun Stato membro sviluppi, attui e mantenga un sistema di gestione della qualità di cui all'articolo 1, Punto 18 (art. 30), in quanto l'attività è già coperta da un efficiente e strutturato sistema basato sull'esperienza del Paris MoU che assicura – tramite procedure comuni e concordate – standard armonizzati riguardanti il training del personale e i processi ispettivi, la valutazione e la revisione delle attività all'interno degli Stati Membri. Peraltro, la certificazione QMS implica un onere aggiuntivo per gli Stati Membri in termini di attività amministrative e costi elevati per sviluppare il QMS e assicurare il Sistema di verifica e certificazione.</i></p>

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario
<p><i>Alcune proposte di modifica della direttiva, tra le quali l'adozione di un "sistema di qualità certificato" per l'attività di "port State control", comportano, se confermate nel testo finale, maggiori oneri finanziari. Per ulteriori segnalazioni in merito si fa rimando alla Tabella di corrispondenza.</i></p>
2. Effetti sull'ordinamento nazionale
<p><i>Il progetto contiene elementi di semplificazione (eliminati alcuni obblighi di notifica da parte delle navi, uso della certificazione elettronica) ed introduce nuovi elementi di calcolo del profilo di rischio delle navi.</i></p>
3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali
<p><i>La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).</i></p>

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Si rimanda alle considerazioni svolte nella Tabella di corrispondenza.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Il progetto avrà un impatto positivo sull'interesse comune di aumentare i livelli di "sicurezza" nei porti ed ancoraggi nazionali, migliorando il già efficace sistema di controllo previsto dalla Direttiva 2009/16/EC.

La sempre più accentuata volontà di premiare chi investe nella sicurezza ora con un'ulteriore riguardo al rispetto dei parametri ambientali, favorisce gli armatori più virtuosi garantendo un armonizzato livello di competitività commerciale nei porti nazionali e dell'Unione.

Altro

Riserva di integrazioni circa profili critici, consultazioni, ulteriori contributi:

Poiché la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato che si svilupperà nell'ambito delle competenti sedi istituzionali unionali, ciò potrà determinare nuova e diversa posizione, che sarà indirizzata da principi a tutela della sicurezza della navigazione e protezione ambientale e degli equipaggi, anche in base alle ulteriori consultazioni con le parti interessate nazionali.

Eventuali allegati:

//



Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo
– Codice della proposta: COM(2023) 271 del 01/06/2023
– Codice interistituzionale: 2023/0165(COD)
– Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento
Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della Direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo.	DECRETO LEGISLATIVO 24 marzo 2011, n. 53 Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le 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. (11G0092)	Competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione: Il provvedimento è in linea con l'attuale assetto costituzionale atteso che le "grandi reti di trasporto e di navigazione" sono incluse tra le materie di legislazione concorrente ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione. Eventuali oneri finanziari: La proposta di direttiva potrebbe determinare nuovi

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

		<p>e diversi oneri finanziari a carico dello Stato italiano.</p> <p><u>Impatto sull'ordinamento nazionale:</u> Il progetto incide sul DECRETO LEGISLATIVO 24 marzo 2011, n. 53 - Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le 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.</p> <p><u>Amministrazioni coinvolte:</u> Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.</p>
<p>l'articolo 2 è così modificato:</p> <p>a) al punto 1 sono aggiunte le seguenti lettere i) e m): "l) convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi (convenzione BWM); m) convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti (convenzione di Nairobi)";</p>	<p>Art. 2 Definizioni 1. Ai fini del presente decreto si intendono per: a) convenzioni: quelle di seguito indicate, unitamente ai relativi protocolli ed emendamenti, nonché' ai connessi codici, nella loro versione aggiornata: 1) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, LL66, firmata a Londra il 5 aprile 1966, di cui al decreto del</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> È necessario aggiornare</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>b) il punto 3 è soppresso;</p>	<p>Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777; 2) 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) 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) 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) convenzione sul regolamento per prevenire gli abbordi in mare, COLREG 1972, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, di cui alla legge 27 dicembre 1977, n. 1085; 6) convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili, ITC 69, firmata a Londra il 23 giugno 1969, di cui alla legge 22 ottobre 1973, n. 958; 7) convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006) di cui alla legge 23 settembre 2013 n. 113; 8) convenzione internazionale sulla responsabilità 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; 8-bis) convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 (AFS 2001) di cui alla legge 31 agosto 2012, n. 163; 8-ter) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi, del 2001 (convenzione 'Bunker Oil' 2001) di cui alla legge 1° febbraio 2010, n. 19. legge 1° febbraio 2010, n. 19. b) Memorandum d'intesa di Parigi (Paris MOU): il</p>	<p>l'elenco delle convenzioni internazionali entrate in vigore dalla data di pubblicazione della Direttiva 2009/16/EC.</p>
-----------------------------------	---	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

	<p>memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua versione aggiornata;</p> <p>c) audit IMO: sistema di verifica e consulenza cui si sottopongono volontariamente gli Stati membri dell'IMO secondo le procedure fissate dalla risoluzione dell'assemblea dell'IMO A.974(24);</p> <p>d) regione del Memorandum d'intesa di Parigi: la zona geografica in cui i firmatari del MOU di Parigi effettuano ispezioni secondo le procedure concordate;</p> <p>...</p> <p><i>omissis</i></p> <p>...</p>	
<p>l'articolo 3 è così modificato:</p> <p>a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente: "4. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva i pescherecci di lunghezza fuori tutto inferiore a 24 metri, le navi da guerra, 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 ad operazioni commerciali.";</p> <p>b) è aggiunto il seguente paragrafo 4 bis: "4 bis. Gli Stati membri possono effettuare ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sui pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le modalità di tale regime specifico di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.";</p>	<p>Art. 3</p> <p>Campo di applicazione</p> <p>1. Il presente decreto si applica alle navi e alle unità da diporto utilizzate a fini commerciali di bandiera non italiana ed ai relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio in un porto nazionale per effettuare attività proprie dell'interfaccia nave/porto.</p> <p>L'ispezione di una nave eseguita in acque soggette alla giurisdizione nazionale è considerata, ai fini del presente decreto, equivalente a quella svolta nell'ambito di un porto.</p> <p>((1-bis. Il presente decreto si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 19.))</p> <p>2. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 500 GT (gross tonnage), si applicano i requisiti previsti dalle convenzioni applicabili. Qualora nessuna convenzione sia applicabile, si adottano le procedure di cui all'allegato I del MOU di Parigi, per garantire che le navi non presentino evidenti pericoli per la sicurezza</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> È introdotto il regime ispettivo, volontario, nei confronti delle unità da pesca superiori ai 24 metri.</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

	<p>della navigazione, la salute o l'ambiente.</p> <p>3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una delle convenzioni di cui al comma 1 dell'articolo 2, l'Autorita' competente locale accerta che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento piu' favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione. Tale nave e' sottoposta a un'ispezione piu' dettagliata secondo le procedure istituite dal MOU di Parigi.</p> <p>4. Il presente articolo non pregiudica i diritti di intervento che uno Stato membro puo' far valere in forza delle pertinenti convenzioni.</p> <p>5. Il presente decreto non si applica alle navi da pesca, alle navi da guerra, alle navi ausiliarie, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, alle navi dello Stato utilizzate a fini non commerciali ed alle unita' da diporto non adibite a traffici commerciali.</p> <p>5-bis. Le misure adottate per applicare il presente decreto non comportano una riduzione del livello generale di protezione dei marittimi previsto dal diritto sociale dell'Unione nei settori cui si applica il presente decreto, in confronto alla situazione gia' esistente in ciascuno Stato membro. Nell'attuare tali misure, se l'autorita' competente locale viene a conoscenza di una chiara violazione del diritto dell'Unione a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro, essa informa immediatamente, conformemente al diritto e alla pratica nazionali, qualsiasi altra autorita' competente interessata, al fine di intraprendere, se del caso, ulteriori azioni.</p>	
<p>all'articolo 5 è inserito il seguente paragrafo 2 bis:</p> <p>"2 bis. Le ispezioni delle navi di priorità II effettuate dagli Stati membri quando il loro impegno di ispezione annuale è stato</p>	<p>Art. 9 Sistema di ispezione ed impegno ispettivo annuale</p> <p>1. Le ispezioni sono effettuate conformemente al regime di</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>superato di oltre il 150 % non sono prese in considerazione nel calcolo dell'impegno di ispezione annuale degli Stati membri parti del MOU di Parigi.";</p>	<p>selezione descritto all'articolo 7 e al disposto dell'allegato III. 2. L'autorità competente locale provvede, annualmente, ad ispezionare: a) le navi di priorità I, di cui all'articolo 7, comma 2, lettera a), che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi; b) un numero di navi di priorità I e II, di cui all'articolo 7, comma 2, lettere a) e b), corrispondente almeno alla percentuale annuale di ispezioni assegnata.</p>	<p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> È introdotto un regime di flessibilità per consentire una più equa distribuzione del carico ispettivo tra gli Stati Membri. Tale modifica non impatta sul carico ispettivo nazionale.</p>
<p>l'articolo 6 è sostituito dal seguente: "Articolo 6 Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione Uno Stato membro che non adempie all'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), rispetta il proprio impegno conformemente a tale norma se le mancate ispezioni non superano il 10 % del totale delle navi di priorità I che hanno fatto scalo nei suoi porti e ancoraggi, indipendentemente dal loro profilo di rischio. Nonostante le percentuali di mancate ispezioni di cui al primo comma, gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno dell'Unione. Nonostante le percentuali di mancate ispezioni di cui al primo comma, per le navi di priorità I che fanno scalo in ancoraggi, gli Stati membri ispezionano in via prioritaria le navi con un profilo di rischio elevato che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati sulle ispezioni, fanno scalo raramente in porti all'interno dell'Unione.";</p>	<p>Art. 10 Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione 1. L'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), è rispettato se le ispezioni mancate non superano: a) il 5 per cento del totale delle navi di priorità I con un profilo di rischio elevato che hanno fatto scalo nei porti ed ancoraggi nazionali; b) il 10 per cento del totale delle navi di priorità I diverse da quelle con un profilo di rischio elevato approdate nei porti ed ancoraggi nazionali. 2. Ferme le percentuali di cui al comma 1, l'Autorità competente locale ispeziona, in via prioritaria, le navi che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati delle ispezioni, fanno scalo raramente in porti o ancoraggi ubicati all'interno della Comunità.</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi. <u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> È semplificato il calcolo della soglia percentuale di navi che, pur dovendo essere ispezionate, non sono sottoposte ad ispezione.</p>
<p>all'articolo 7, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente: "2. Si considera che uno Stato membro in cui il totale delle navi di priorità I e II che vi hanno fatto scalo è inferiore al 150 % della</p>	<p>Art. 11 Attribuzione di una percentuale di ispezioni equilibrata tra gli Stati membri 1. Nel caso in cui il totale delle navi di priorità I che hanno fatto</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>quota di ispezioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), rispetti il proprio impegno annuale di ispezione se tale Stato membro effettua le ispezioni su due terzi del totale delle navi di priorità I e II che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi.";</p>	<p>scalo supera la percentuale nazionale di ispezioni assegnata, di cui all'articolo 9, comma 2, lettera b), l'obbligo di ispezione è rispettato se il numero di ispezioni effettuato su navi di priorità I corrisponde almeno a detta percentuale e se le ispezioni mancate non superano il 30 per cento del totale di navi di priorità I che hanno fatto scalo nei porti ed ancoraggi nazionali.</p> <p>2. Nel caso in cui il totale delle navi di priorità I e II che hanno fatto scalo è inferiore alla percentuale nazionale di ispezione assegnata di cui all'articolo 9, comma 2, lettera b), l'obbligo di ispezione è rispettato se sono effettuate le ispezioni su navi di priorità I di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), ed ispezioni su almeno l'85 per cento del totale delle navi di priorità II che hanno fatto scalo nei porti ed ancoraggi nazionali.</p>	<p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> È introdotto un regime di flessibilità per gli Stati Membri che ricevono un numero di navi da ispezionare inferiore al totale complessivo assegnato nella distribuzione del carico ispettivo a livello unionale. Tale casistica non riguarda l'Italia.</p>
<p>all'articolo 8, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:</p> <p>1. Uno Stato membro può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I o di priorità II nelle seguenti circostanze:</p> <p>a) quando l'ispezione può essere effettuata al successivo scalo della nave nel medesimo Stato membro, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto dell'Unione o della regione del MOU di Parigi e che il rinvio non sia superiore a quindici giorni; oppure</p> <p>b) quando l'ispezione può essere effettuata in un altro porto di scalo della Comunità o della regione del MOU di Parigi entro quindici giorni, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di eseguire l'ispezione stessa.</p> <p>2. L'ispezione di una nave di priorità I o di priorità II non effettuata per motivi operativi non è conteggiata come ispezione mancata, purché il motivo per cui non è stata effettuata sia registrato nella banca dati sulle ispezioni e ricorrano le seguenti circostanze eccezionali:</p>	<p>Art. 12 Rinvio delle ispezioni - Casi di mancata effettuazione</p> <p>1. L'autorità competente locale può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I nelle seguenti circostanze:</p> <p>a) quando l'ispezione può essere effettuata al successivo scalo nazionale della nave, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto della Comunità o della regione del MOU di Parigi e che il rinvio non sia superiore a quindici giorni;</p> <p>b) quando l'ispezione può essere effettuata in altro porto di scalo della Comunità o della regione del MOU di Parigi entro quindici giorni, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di eseguire l'ispezione stessa.</p> <p>2. In caso di ispezione rinviata ai sensi della lettera a) o b), ed inserita nella banca dati delle ispezioni, la predetta ispezione mancata non è conteggiata come tale. Qualora l'ispezione di una nave di priorità I non sia effettuata, la nave non è esentata</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Sono state ridefinite le situazioni nelle quali è consentito postporre un'ispezione PSC.</p>

<p>a) l'autorità competente ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino; oppure</p> <p>b) la nave fa scalo soltanto di notte (ai sensi dell'articolo 2, punto 10). In tal caso gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, se necessario, le navi che fanno regolarmente scalo di notte siano ispezionate.";</p> <p>7) è inserito il seguente articolo 8 bis:</p> <p>"Articolo 8 bis Forza maggiore La mancata esecuzione di un'ispezione per cause di forza maggiore non è considerata un'ispezione mancata, a condizione che la mancata ispezione e i motivi della sua mancata esecuzione siano documentati e registrati nella banca dati sulle ispezioni.";</p>	<p>dall'essere ispezionata nel porto di scalo successivo all'interno della Comunità, ai sensi del presente decreto.</p> <p>3. L'ispezione di una nave di priorità I, non effettuata per motivi operativi, non è conteggiata come ispezione mancata, purché il motivo per cui non è stata effettuata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni e ricorra una delle seguenti circostanze eccezionali:</p> <p>a) l'autorità competente locale ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino;</p> <p>b) la nave fa scalo soltanto durante il periodo notturno. L'autorità competente locale adotta le misure necessarie per garantire che, se necessario, le navi che fanno regolarmente scalo durante il periodo notturno siano ispezionate.</p> <p>4. L'ispezione non effettuata su una nave ancorata non è conteggiata come ispezione mancata se ricorre una delle seguenti condizioni:</p> <p>a) la nave è ispezionata, entro quindici giorni, in altro porto o ancoraggio della Comunità o della regione del MOU di Parigi ai sensi dell'allegato III;</p> <p>b) la nave fa scalo soltanto durante il periodo notturno o la durata dello scalo è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente, e il motivo dell'ispezione mancata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni;</p> <p>c) l'autorità competente locale ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino, e il motivo dell'ispezione mancata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni.</p>	<p>È stato inoltre disciplinato, con un articolo dedicato, il caso di mancata ispezione per causa di forza maggiore che, nella versione precedente e nella relativa trasposizione nazionale, era stato sistemato all'interno dell'articolo 12. Ora si parla genericamente di "forza maggiore" per ricomprendere (anche) le ipotesi già individuate nella precedente stesura ed individuate al comma 3 dell'articolo 12 della trasposizione nazionale.</p>
<p>l'articolo 9 è soppresso</p>	<p>Art. 13</p>	<p>Oneri amministrativi</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

	<p>Comunicazione preventiva di arrivo delle navi</p> <p>1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave diretta verso un porto o ancoraggio nazionale, che ai sensi dell'articolo 17 sia assoggettabile ad ispezione estesa, provvede a dare comunicazione all'autorità competente locale dell'arrivo della stessa, possibilmente utilizzando strumenti elettronici, in conformità delle disposizioni di cui all'allegato IV.</p> <p>2. Le procedure e i formati sviluppati dall'autorità competente locale ai fini dell'allegato IV del presente decreto sono conformi alle pertinenti disposizioni di cui al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modifiche, in materia di avvisi originati dalle navi.</p>	<p>aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> È stato abrogato l'obbligo di pre-notifica di arrivo nei porti unionali delle navi soggette ad "ispezione estesa"</p>
<p>all'articolo 10, paragrafo 2, è aggiunto il testo seguente:</p> <p>"c) parametri ambientali i parametri ambientali si basano sull'indicatore di intensità di carbonio della nave e sul numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" e alla convenzione di Nairobi, conformemente all'allegato I, parte I, punto 3, e all'allegato II.";</p>	<p>Art. 6 Profilo di rischio della nave</p> <p>1. Alle navi che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato facente parte della Comunità europea è attribuito, dalla banca dati delle ispezioni di cui all'articolo 26, un profilo di rischio che determina il livello di priorità, la frequenza e l'entità delle ispezioni cui la nave deve essere sottoposta.</p> <p>2. Il profilo di rischio di una nave è determinato dalla combinazione dei parametri di seguito elencati:</p> <p>a) parametri generici: tipo, età, bandiera, organismi riconosciuti interessati e grado di affidabilità della compagnia conformemente all'allegato II ed all'allegato III, parte I, punto 1;</p> <p>b) parametri storici: numero di deficienze e di fermi registrati in un determinato periodo conformemente all'allegato II ed all'allegato III, parte I, punto 2.</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Sono stati rivisti i parametri sul calcolo del profilo di rischio delle navi.</p>
<p>all'articolo 14, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:</p> <p>"4. Un'ispezione estesa è effettuata da almeno due ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo. La</p>	<p>Art. 17 Ispezioni estese</p> <p>1. Le seguenti categorie di navi sono assoggettabili ad ispezione</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Introduce l'obbligo dell'impiego contemporaneo di due ispettori per</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione dell'allegato VII. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.";</p>	<p>estesa in conformità dell'allegato III, parte II, punti 3A e 3B:</p> <p>a) navi a profilo di rischio elevato;</p> <p>b) navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfuse di età superiore a dodici anni;</p> <p>c) navi a profilo di rischio elevato o navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfuse di età superiore a dodici anni, in caso di fattori di priorità assoluta o imprevisti;</p> <p>d) navi sottoposte a nuove ispezioni a seguito di un provvedimento di rifiuto di accesso emesso in conformità dell'articolo 20.</p> <p>2. L'armatore o il comandante della nave provvede affinché, nel piano operativo di bordo, venga destinato un tempo sufficiente per consentire lo svolgimento dell'ispezione estesa. Ferme restando le misure di controllo necessarie per motivi di sicurezza, la nave resta nel porto fino al completamento dell'ispezione.</p> <p>3. Dopo aver ricevuto il preavviso di arrivo di una nave assoggettabile ad ispezione periodica estesa, l'autorità competente locale comunica alla nave se l'ispezione estesa non sarà effettuata.</p> <p>4. Le finalità di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, sono fissate dall'allegato VII.</p>	<p>l'esecuzione delle ispezioni estese; si prevedono maggiori costi per l'Amministrazione</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u></p> <p>Introduce l'obbligo dell'impiego contemporaneo di due ispettori per l'esecuzione delle ispezioni estese</p>
<p>all'articolo 14 bis, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:</p> <p>"4. L'articolo 11, lettera a), e l'articolo 14 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.";</p>	<p>Art. 19 ((Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea.))</p> <p>((1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sono sottoposte a ispezioni in conformità della tempistica e degli altri requisiti stabiliti nell'Allegato XV.</p> <p>2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'autorità</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u></p> <p>Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u></p> <p>Le navi ro-ro da passeggeri sono soggette esclusivamente alle ispezioni</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

	<p>competente locale e gli ispettori tengono in debito conto i piani operativi e di manutenzione della nave ro-ro da passeggeri o dell'unita' veloce da passeggeri.</p> <p>3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unita' veloce da passeggeri e' stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'Allegato XV, tale ispezione e' registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 6, 7 ed 8 e per calcolare il rispetto dell'impegno ispettivo annuale. L'ispezione e' contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate a norma dell'articolo 9.</p> <p>4. L'articolo 8, comma 1, lettera a), l'articolo 13, comma 1 e l'articolo 17 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unita' veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.</p> <p>5. L'autorita' competente locale garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unita' veloci da passeggeri che sono soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 8, comma 1, lettera b), sono selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'Allegato III, parte II, punto 3A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente comma non incidono sull'intervallo di ispezione di cui all'Allegato XV, punto 2.</p> <p>6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unita' veloce da passeggeri, l'ispettore puo' accettare di essere accompagnato da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro, in qualita' di osservatore. Se l'unita' navale batte bandiera di uno Stato membro, l'autorita' competente locale invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualita' di osservatore.))</p>	<p>quali navi in regolare servizio di linea, secondo la periodicità già stabilita dal Decreto. Restano quindi escluse dalle ispezioni ordinarie PSC svolte su tutte le altre navi</p>
<p>l'articolo 16 è così modificato:</p>	<p>Art. 20 Provvedimenti di rifiuto di accesso</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri</p>

<p>a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente: "1. Uno Stato membro rifiuta l'accesso ai propri porti e ancoraggi a tutte le navi che: – battono la bandiera di uno Stato che rientra nell'elenco relativo a un livello di prestazione basso adottato conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicato ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei 36 mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure – battono la bandiera di uno Stato che rientra nell'elenco relativo a un livello di prestazione elevato o medio, adottato conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicato ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei 24 mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi. Il primo comma del presente articolo non si applica alle situazioni di cui all'articolo 21, paragrafo 6. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.";</p> <p>b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente: "3. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno dell'Unione determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato dopo un periodo di 24 mesi dalla sua emanazione e soltanto se: a) i certificati obbligatori e di classificazione della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del</p>	<p>1. E' rifiutato l'accesso ai porti e ancoraggi nazionali a tutte le navi che battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate piu' di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, ovvero battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate piu' di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi. 1-bis. ((COMMA ABROGATO DAL D.L. 10 SETTEMBRE 2021, N. 121)). 1-ter. ((COMMA ABROGATO DAL D.L. 10 SETTEMBRE 2021, N. 121)). 2. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui e' stata destinataria del terzo fermo e in cui e' stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano nei casi previsti dall'articolo 24, comma 4, del presente decreto. 3. Il provvedimento di rifiuto di accesso e' revocato trascorsi tre mesi dalla data in cui esso e' stato emesso e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9. Se la nave e' sottoposta ad un secondo rifiuto di accesso, il predetto provvedimento non e' revocato prima che siano trascorsi 12 mesi. 4. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno</p>	<p>amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Il rifiuto di accesso è stato esteso anche alle navi la cui bandiera è nella “white list”.</p>
--	--	---

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>Consiglio²⁹;</p> <p>– b) la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato I, parte I, punto 1, e se</p> <p>– sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VIII, punti da 3 a 9.</p> <p>Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel presente paragrafo, dopo un periodo di 24 mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione.";</p>	<p>della Comunità determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità'. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso è revocato dopo un periodo di ventiquattro mesi dalla sua emanazione e soltanto se:</p> <p>a) la nave batte la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi non rientra né nella lista nera né nella lista grigia di cui al comma 1;</p> <p>b) i certificati obbligatori e di classe della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi;</p> <p>c) la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato III, parte I, punto 1, e se d) sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9.</p> <p>5. Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel comma 4, dopo un periodo di ventiquattro mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità'.</p> <p>6. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità' dopo il terzo rifiuto di accesso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità'.</p> <p>7. Ai fini del presente articolo, saranno osservate le procedure di cui all'allegato IX concernente «Disposizioni relative al rifiuto di accesso nei porti e ancoraggi all'interno della Comunità'».</p>	
<p>all'articolo 21, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:</p> <p>"4. Gli Stati membri provvedono affinché sia rifiutato l'accesso a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno dell'Unione alle navi</p>	<p>Art. 23</p> <p>Sviluppi dell'attività ispettiva e conseguenze del fermo</p> <p>1. Qualora le deficienze di cui all'articolo 22, comma 4, non</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi:</p> <p>Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>di cui al paragrafo 1 che prendono il mare:</p> <p>a) senza rispettare le condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato membro del porto di ispezione; oppure</p> <p>b) che non ottemperano agli obblighi applicabili delle convenzioni non recandosi nel cantiere navale previsto.</p> <p>Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato dopo un periodo di 12 mesi. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa applicabile a decorrere dalla data della sua emissione. Siffatto rifiuto rimane in vigore finché il proprietario o l'operatore non dimostri sufficientemente all'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze che la nave è perfettamente conforme ai pertinenti obblighi stabiliti dalle convenzioni.";</p>	<p>possano essere prontamente eliminate presso il porto in cui e' stato disposto il fermo, l'autorita' competente locale puo' autorizzare la nave a raggiungere il cantiere navale idoneo più vicino, ai fini dell'eliminazione delle stesse, o può imporre che le suddette deficienze siano eliminate entro un termine massimo di trenta giorni.</p> <p>2. Quando la decisione di inviare la nave in un cantiere navale per riparazioni e' dovuta alla non conformita' alla risoluzione IMO A.744 (18), per quanto riguarda la documentazione della nave o per quanto riguarda sue insufficienze e deficienze strutturali, l'autorita' competente locale puo' disporre le misurazioni di spessore delle lamiere nel porto di fermo, prima che la nave sia autorizzata a riprendere il mare.</p> <p>3. Nel caso in cui le deficienze di cui all'articolo 22, comma 5, non possono essere eliminate nel porto in cui e' avvenuta l'ispezione, l'autorita' competente locale 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. Per le deficienze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, la predetta autorizzazione e' rilasciata anche in base agli indirizzi della competente direzione generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.</p> <p>4. L'autorizzazione di cui al comma 3 e' concessa nel rispetto delle condizioni indicate dall'amministrazione dello Stato di bandiera ed 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</p>	<p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u></p> <p>È stato introdotto un periodo minimo di “bando” per le unità che non raggiungono il porto di riparazione o lasciano il porto ove sono state detenute in mancanza del provvedimento di revoca del fermo.</p>
---	---	--

	<p>conformita' agli eventuali indirizzi della competente direzione generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.</p> <p>5. L'autorita' competente locale, nel caso in cui il cantiere di riparazione si trovi in altro Stato informa l'autorita' competente di tale Stato, le parti menzionate all'articolo 22, 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.</p>	
<p>all'articolo 22, il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:</p> <p>"7. In cooperazione con gli Stati membri e tenendo conto delle competenze e dell'esperienza acquisite nell'Unione e nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione elabora un programma di sviluppo e formazione professionali per gli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo. Il programma di formazione tiene conto dell'estensione dell'ambito di applicazione del controllo da parte dello Stato di approdo nonché dei miglioramenti della portata e delle forme della formazione.</p> <p>In cooperazione con gli Stati membri la Commissione individua e soddisfa costantemente le nuove esigenze di formazione per modificare i piani di studio, i programmi e i contenuti del programma di sviluppo e di formazione professionali per gli ispettori, in particolare per quanto riguarda le nuove tecnologie e in relazione agli obblighi supplementari derivanti dagli strumenti pertinenti."</p>	<p>Art. 5 Profilo professionale degli ispettori</p> <p>1. Ciascun ispettore, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali indicati nell'allegato I del presente decreto ad opera dell'autorita' competente centrale, e' autorizzato ad eseguire i controlli dello stato di approdo a seguito del rilascio, da parte della predetta autorita', di un documento autorizzativo e di identita' personale, conforme al modello previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 14 novembre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 275 del 25 novembre 1997.</p> <p>2. Il documento di cui al comma 1 e' soggetto a rinnovo e deve essere esibito ai fini dell'accesso alla nave.</p> <p>3. L'ispettore puo' farsi motivatamente assistere da ausiliari muniti di competenze professionali specialistiche, ai fini dello svolgimento di particolari compiti di ispezione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p> <p>4. Gli ispettori e gli ausiliari di cui al comma 3, non possono avere alcun interesse, personale o economico, nell'area portuale in cui avviene l'ispezione, ne' in relazione all'esercizio delle navi ispezionate o in relazione all'esecuzione dei contratti di trasporto o di altre attivita' proprie dell'interfaccia</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Potrebbero prevedersi nuovi oneri amministrativi aggiuntivi in considerazione delle eventuali nuove esigenze formative del personale specializzato.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> E' stato ulteriormente elaborato l'articolo al fine di rendere più dinamico l'aggiornamento del percorso formativo degli ispettori, in considerazione, tra l'altro, della nuova normativa di settore.</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

	<p>nave/porto. Il personale ausiliario di cui al comma 3 non puo' essere dipendente, ne' intraprendere attivita' per conto di organismi riconosciuti che rilasciano i certificati per conto dello Stato di bandiera, inclusi quelli di classe, o che svolgono gli accertamenti necessari per il rilascio di tali certificati.</p> <p>5. 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.</p> <p>6. Gli ispettori ricevono una formazione appropriata in relazione alle modifiche apportate al sistema del controllo da parte dello Stato di approdo ed agli emendamenti delle convenzioni.</p> <p>7. La competenza degli ispettori e la rispondenza del percorso formativo seguito ai criteri minimi di cui all'allegato I sono verificate, con frequenza periodica, alla luce del programma comunitario armonizzato per la formazione e la valutazione delle competenze degli ispettori incaricati del controllo dello Stato di approdo.</p> <p>8. Al personale ispettivo del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera compete il trattamento economico ordinario ed accessorio previsto dalla legislazione vigente in ragione del proprio status senza alcun ulteriore compenso aggiuntivo discendente dall'attivita' ispettiva prestata.</p>	
<p>l'articolo 24 è così modificato: a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:</p> <p>"2. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire che le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e sull'ora effettiva di partenza di ogni nave che fa scalo nei loro porti e ancoraggi siano trasferite entro tre ore dalla partenza, insieme</p>	<p>Art. 26 Banca dati delle ispezioni</p> <p>1. L'autorita' competente locale provvede a fornire, al piu' presto possibile, le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e sull'ora effettiva di partenza di ogni nave che fa scalo nei porti e ancoraggi di giurisdizione, insieme all'identificativo del porto</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u></p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>a un identificatore del porto in questione, alla banca dati sulle ispezioni tramite il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi "SafeSeaNet", di cui all'articolo 3, lettera s), della direttiva 2002/59/CE. Dopo aver trasferito tali informazioni alla banca dati sulle ispezioni tramite SafeSeaNet, gli Stati membri sono esentati dalla fornitura di dati ai sensi del punto 1.2 e del punto 2, lettere a) e b), dell'allegato XIV della presente direttiva.";</p> <p>b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:</p> <p>"3. Gli Stati membri provvedono a trasferire nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato.</p> <p>Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni. Il rapporto di ispezione è convalidato prima del suo trasferimento nella banca dati da un ispettore preposto al controllo da parte dello Stato di approdo che non faceva parte del gruppo che ha effettuato l'ispezione.";</p> <p>16) è inserito il seguente articolo 24 bis:</p> <p><i>"Articolo 24 bis</i> Certificati elettronici</p> <p>1. La Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati membri, adotta atti di esecuzione che stabiliscono le specifiche funzionali e tecniche per un'interfaccia armonizzata delle dichiarazioni, uno strumento di convalida e un archivio/una banca dati centrale per le versioni elettroniche dei certificati elencati nell'allegato IV e di cui all'articolo 13, paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31,</p>	<p>in questione, alla banca dati sulle ispezioni, comprendente le funzionalità di cui all'allegato XII, tramite il sistema comunitario per lo scambio di dati SafeSeaNet. La fornitura di tali informazioni alla banca dati sulle ispezioni tramite SafeSeaNet, esenta dalla fornitura di dati ai sensi del punto 1.2 e del punto 2, lettere a) e b), dell'allegato XIII del presente decreto.</p> <p>2. L'autorità competente locale provvede a fornire alla banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità del presente decreto non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato. Entro 72 ore l'autorità competente locale provvede alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni fornite alla banca dati sulle ispezioni.</p> <p>3. L'autorità competente locale ha accesso a tutte le informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni rilevanti ai fini dell'applicazione delle procedure di ispezione del presente decreto, nonché a qualsiasi dato registrato dalla stessa ed ai dati relativi alle navi di bandiera.</p> <p>4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p>	<p>È stato introdotto un criterio temporale più restrittivo per il trasferimento dei dati da SSN/Thetis (banca dati ispezioni).</p> <p>In aggiunta, è introdotto il principio che la "validazione" del rapporto d'ispezione in Thetis deve essere fatto da ispettore PSC che non sia stato parte del team ispettivo; ciò al fine di garantire più alti standard di qualità nell'attività di reportazione delle ispezioni.</p>
---	--	---

<p>paragrafo 2.";</p> <p>2. Gli Stati membri possono utilizzare l'interfaccia armonizzata delle dichiarazioni, lo strumento di convalida e l'archivio/la banca dati centrale per le versioni elettroniche dei certificati al fine di agevolare la transizione dei loro registri navali verso i certificati elettronici.</p> <p>3. Se lo Stato di bandiera della nave rilascia tali certificati elettronici, ciò deve figurare nel profilo di rischio della nave di cui agli allegati I e II.</p> <p>4. Lo Stato membro è responsabile della presentazione degli elementi di dati, conformemente agli obblighi giuridici e tecnici applicabili. Lo Stato membro rimane responsabile dei dati e della validità delle informazioni e dei certificati, nonché dell'aggiornamento di qualsiasi informazione che abbia subito variazioni dopo l'invio alla banca dati centrale.".</p>		
<p>L'articolo 25 è sostituito dal seguente:</p> <p>"Articolo 25 Scambio di informazioni e cooperazione</p> <p>Ciascuno Stato membro provvede affinché le sue autorità o i suoi enti portuali e gli altri organismi e autorità pertinenti forniscano all'autorità competente per il controllo da parte dello Stato di approdo i seguenti tipi di informazioni in loro possesso:</p> <p>a) informazioni relative alle navi che hanno omesso di notificare informazioni conformemente al disposto della presente direttiva, della direttiva 2002/59/CE e della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰, nonché, se del caso, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al</p>	<p>Art. 27 Scambio di informazioni, cooperazione e pubblicazione di notizie</p> <p>1. L'autorità competente locale provvede ad acquisire i seguenti tipi di informazioni:</p> <p>a) informazioni notificate in conformità dell'articolo 13 e dell'allegato IV;</p> <p>b) informazioni relative alle navi che hanno omesso di notificare informazioni conformemente al disposto del presente decreto e dei decreti legislativi 24 giugno 2003, n. 182, e 19 agosto 2005, n. 196, nonché, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004;</p> <p>c) informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 o all'articolo 10 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182;</p> <p>d) informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> È stato fondamentale aggiornato il quadro normativo di riferimento relativo allo "scambio di informazioni".</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, b) informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta, c) informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso o che sono state espulse da un porto per motivi di sicurezza, informazioni su anomalie apparenti conformemente all'articolo 23."</p>	<p>o che sono state espulse da un porto per motivi di sicurezza; e) informazioni su anomalie apparenti conformemente all'articolo 14. 2. L'autorita' competente centrale fornisce alla Commissione UE le informazioni elencate nell'allegato XIII con la frequenza in esso specificata. 3. Le informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuti d'accesso, in conformita' dell'allegato XIV, sono messe a disposizione ed aggiornate sul sito internet della Commissione UE.</p>	
<p>L'articolo 30 è sostituito dal seguente:</p> <p>"Articolo 30 Monitoraggio dell'osservanza delle norme e della prestazione degli Stati membri</p> <p>Al fine di assicurare un'efficace applicazione della presente direttiva e monitorare il funzionamento globale del regime dell'Unione di controllo da parte dello Stato di approdo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), punto i), del regolamento (CE) n. 1406/2002, la Commissione raccoglie le informazioni necessarie ed effettua visite presso gli Stati membri. Ciascuno Stato membro sviluppa, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle attività dell'amministrazione in quanto Stato di approdo. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili."</p>	<p>Non trasposto</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Comporta oneri amministrativi aggiuntivi per lo sviluppo e la certificazione del sistema di qualità</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> L'articolo non era stato trasposto perché contenente previsioni applicabili alla sola Commissione e non agli Stati Membri; la proposta di modifica introduce, ora, la certificazione di "qualità" e pertanto è necessaria la trasposizione nell'ordinamento nazionale.</p>
<p>L'articolo 30 bis è sostituito dal seguente:</p> <p>"Articolo 30 bis Atti delegati</p>	<p>Non trasposto</p>	

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 30 ter, di modificare l'articolo 2, punto 1, per aggiornare l'elenco delle convenzioni di cui all'articolo 2, punto 1, una volta che tali convenzioni sono state adottate come strumento pertinente dal MOU di Parigi e di modificare l'allegato VI al fine di integrare e/o aggiornare l'elenco delle procedure e degli orientamenti relativi al controllo da parte dello Stato di approdo adottati dal MOU di Parigi e stabiliti in tale allegato."</p>		
<p>All'articolo 31 è inserito il testo seguente:</p> <p>"4. Le modifiche degli strumenti pertinenti di cui all'articolo 2, punto 1, possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002."</p>	Non trasposto	
<p>L'articolo 33 è sostituito dal seguente:</p> <p>"Articolo 33 Modalità di applicazione</p> <p>Nello stabilire le modalità di attuazione di cui all'articolo 2, punto 2, all'articolo 3, paragrafo 4, lettera a), all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 3, all'articolo 18 bis, paragrafo 7, all'articolo 23, paragrafo 5, all'articolo 24 bis, paragrafo 6 e all'articolo 27 secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 2, la Commissione fa particolare attenzione a che dette modalità tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basandosi sulle competenze maturate nell'ambito del MOU di Parigi."</p>	Non trasposto	
<p>L'articolo 35 è sostituito dal seguente:</p>	Non trasposto	

<p>"Articolo 35 Revisione dell'attuazione</p> <p>La Commissione, entro il [OP: inserire la data: dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica], presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sul rispetto della presente direttiva."</p>		
<p>L'allegato I è modificato conformemente all'allegato I della presente direttiva.</p> <p>ALLEGATO I</p> <p>"I. Profilo di rischio della nave</p> <p>Il profilo di rischio della nave è determinato dalla combinazione dei seguenti parametri generici, storici e ambientali.</p> <p>1. Parametri generici</p> <p>a) Tipo di nave Le navi passeggeri, le petroliere e le chimichiere, le navi gasiere e portarinfuse sono considerate a rischio maggiore.</p> <p>b) Età della nave Le navi che hanno più di dodici anni sono considerate a rischio maggiore.</p> <p>c) Prestazione dello Stato di bandiera</p> <p>i) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una elevata percentuale di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.</p> <p>ii) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una modesta percentuale di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.</p> <p>iii) Le navi battenti bandiera di uno Stato che ha ratificato tutti gli strumenti IMO obbligatori elencati all'articolo 2, punto 1,</p>	<p>Allegato III</p> <p>SISTEMA COMUNITARIO DI ISPEZIONE DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO (Articoli 6, comma 2, 9 e 17)</p> <p>I seguenti elementi sono inclusi nel sistema comunitario di ispezione da parte dello Stato di approdo.</p> <p>I. Profilo di rischio della nave.</p> <p>Il profilo di rischio della nave e' determinato dalla combinazione dei seguenti parametri generici e storici.</p> <p>1. Parametri generici:</p> <p>a) tipo di nave: le navi passeggeri, le petroliere e le chimichiere, le navi gasiere e portarinfuse sono considerate a rischio maggiore;</p> <p>b) eta' della nave: le navi che hanno piu' di dodici anni sono considerate a rischio maggiore;</p> <p>c) prestazione dello Stato di bandiera:</p> <p>1) le navi battenti bandiera di uno Stato con una elevata percentuale di fermi all'interno della Comunita' e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore;</p> <p>2) le navi battenti bandiera di uno Stato con una modesta percentuale di fermi all'interno della Comunita' e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore;</p> <p>3) le navi battenti bandiera di uno Stato per cui e' stato</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Aggiornamento del sistema di calcolo del "profilo di rischio" della nave, quale conseguenza delle modifiche da apportare all'articolo 6 del Decreto.</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>sono considerate a rischio minore. Non appena adottate le misure di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lo Stato di bandiera di una tale nave deve dimostrare di aver rispettato il codice per l'applicazione degli strumenti IMO obbligatori.</p> <p>iv) Le navi battenti bandiera di uno Stato che ha fornito versioni elettroniche dei certificati obbligatori di cui ai punti 1-XX dell'allegato IV.</p> <p>d) Organismi riconosciuti</p> <p>i) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione basso o molto basso in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.</p> <p>ii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione elevato in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.</p> <p>iii) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 sono considerate a rischio minore.</p> <p>e) Prestazione della compagnia</p> <p>i) Le navi di una compagnia con un livello di prestazione basso o molto basso, stabilito sulla base delle carenze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio maggiore.</p>	<p>completato un controllo ed e' stato eventualmente presentato un piano d'azione correttivo, conformemente sia al quadro che alle procedure per il sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO, sono considerate a rischio minore. Non appena adottate le misure di cui all'articolo 10, comma 3 della direttiva 2009/16/CE del 23 aprile 2009, lo Stato di bandiera di una tale nave deve dimostrare di aver rispettato il codice per l'applicazione degli strumenti IMO obbligatori;</p> <p>d) organismi riconosciuti:</p> <p>1) le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione basso o molto basso in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunita' e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore;</p> <p>2) le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione elevato in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunita' e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore;</p> <p>3) le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 sono considerate a rischio minore;</p> <p>e) performance della compagnia:</p> <p>1) le navi di una compagnia con livello di performance basso o molto basso, stabilita sulla base delle deficienze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunita' e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio maggiore;</p> <p>2) le navi di una compagnia con performance elevata, stabilita sulla base delle deficienze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunita' e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio minore.</p> <p>2. Parametri storici:</p> <p>... omissis ...</p>	
---	---	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

ALLEGATO II

MODELLO DI PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE
(di cui all'articolo 10, paragrafo 2)

Parametri generici		Profilo				
		Nave a rischio elevato (HRS)		Nave a rischio medio (SRS)	Nave a rischio modesto (LRS)	
		Criteri	Punteggio ponderato	Criteri	Criteri	
1	Tipo di nave	Chimichiera Gasiera Petroliera Portarinfusa Nave passeggeri	1		Tutti i tipi	
2	Età della nave	Tutti i tipi > 12 anni	1		Qualsiasi età	
3a	Bandiera	Livello di prestazione basso		2	Prestazione elevata	
3b		Tutti gli strumenti elencati all'articolo 2 ratificati		-	Si	
3c		Certificato elettronico		I certificati obbligatori sono trasmessi digitalmente al sistema di informazione		
4a	Organismo riconosciuto	Prestazione	H	-	Elevata	
			M	-	-	-
			L	Bassa	1	-
			VL	Molto bassa		-
4b	Riconosciuto dall'UE		-	-	Si	
5	Società	Prestazione	H	-	Elevata	
			M	-	-	-
			L	Bassa	2	-
			VL	Molto bassa		-
Parametri storici						
6	N. di carenze registrate in ogni ispezione nei 36 mesi precedenti	Carenze	>6 durante una delle ispezioni	-	≤ 5 in ciascuna singola ispezione (e almeno un'ispezione effettuata nei 36 mesi precedenti)	

Allegato III

MODELLO DI PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE
(articolo 6, comma 2)

Parametri generici		Profilo				
		Nave a rischio elevato (HRS)		Nave a rischio medio (SRS)	Nave a rischio modesto (LRS)	
		Criteri	Punteggio ponderato	Criteri	Criteri	
1	Tipo di nave	Chimichiera Gasiera Petroliera Portarinfusa Nave passeggeri	2		Tutti i tipi	
2	Età della nave	Tutti i tipi > 12 anni	1		Qualsiasi età	
3a	Bandiera	Lista BGW (nera, grigia, bianca)	2	Nera - rischio molto elevato (VH), elevato (M) a elevato	Bianca	
3b		Audit IMO		-	-	Si
4a		Organismo riconosciuto	Prestazione	H	-	Elevata
	M			-	-	-
	L			Scarsa	1	-
	VL			Scarsissima		-
4b	Riconosciuto dall'UE		-	-	Si	
5	Compagnia	Prestazione	H	-	Elevata	
			M	-	-	-
			L	Scarsa	2	-
			VL	Scarsissima		-
Parametri storici						
6	N. di deficienze registrate in ogni ispezione nei 36 mesi precedenti	Deficienze	Non applicabile	-	≤ 5 (e almeno un'ispezione effettuata nei 36 mesi precedenti)	
7	N. di fermi nei 36 mesi precedenti	Fermi	≥ 2 fermi	1	Nessun fermo	

nave a rischio né elevato né modesto

HRS: le navi che soddisfano i criteri totalizzando un punteggio ponderato pari a 5 o più.
LRS: le navi che soddisfano tutti i criteri dei parametri relativi a un rischio modesto.
SRS: tutte le navi che non rientrano nelle suddette categorie.

Oneri amministrativi

aggiuntivi:
Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.

Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:

Aggiornamento del sistema di calcolo del "profilo di rischio" della nave, quale conseguenza delle modifiche da apportare all'articolo 6 del Decreto.

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<table border="1"> <tr> <td>7</td> <td>Numero di fermi nei 36 mesi precedenti</td> <td>Fermi</td> <td>≥ 2 fermi</td> <td>1</td> <td>Nessun fermo</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Parametri ambientali</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Indicatore di intensità di carbonio (<i>Carbon Intensity Indicator, CII</i>)</td> <td>Classificazione</td> <td>D-E</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>Numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" e alla convenzione di Nairobi registrate in ciascuna ispezione nei 36 mesi precedenti</td> <td>Carenze</td> <td>>3 durante una delle ispezioni</td> <td>1</td> <td></td> </tr> </table> <p>HRS: le navi che soddisfano i criteri totalizzando un punteggio ponderato pari a 5 o più. LRS: le navi che soddisfano tutti i criteri dei parametri relativi a un rischio modesto. SRS: tutte le altre navi che non rientrano nelle due suddette categorie.</p>	7	Numero di fermi nei 36 mesi precedenti	Fermi	≥ 2 fermi	1	Nessun fermo	Parametri ambientali						8	Indicatore di intensità di carbonio (<i>Carbon Intensity Indicator, CII</i>)	Classificazione	D-E	1		9	Numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" e alla convenzione di Nairobi registrate in ciascuna ispezione nei 36 mesi precedenti	Carenze	>3 durante una delle ispezioni	1			
7	Numero di fermi nei 36 mesi precedenti	Fermi	≥ 2 fermi	1	Nessun fermo																					
Parametri ambientali																										
8	Indicatore di intensità di carbonio (<i>Carbon Intensity Indicator, CII</i>)	Classificazione	D-E	1																						
9	Numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" e alla convenzione di Nairobi registrate in ciascuna ispezione nei 36 mesi precedenti	Carenze	>3 durante una delle ispezioni	1																						
<p>L'allegato III è soppresso.</p>	<p>Allegato IV COMUNICAZIONE PREVENTIVA D'ARRIVO (Articolo 13, comma 1) Informazioni da comunicare in conformita' dell'articolo 13, comma 1: le informazioni sotto elencate sono trasmesse all'autorita' competente locale almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o ancoraggio ovvero prima di lasciare il porto precedente, se si ritiene che il viaggio debba durare meno di tre giorni: a) elementi di identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI); b) durata prevista dello scalo; c) per le navi cisterna: 1) configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT, doppio scafo; 2) condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, altro; 3) volume e natura del carico; d) operazioni programmate nel porto o ancoraggio di destinazione (carico, scarico, altro); e) ispezioni obbligatorie, lavori di manutenzione e riparazione, programmate da eseguire nel porto di destinazione; f) data dell'ultima ispezione estesa nella regione del MOU di Parigi.</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria: Abrogato quale conseguenza della proposta di abrogazione dell'articolo 13 del Decreto.</p>																								

<p>"Allegato IV</p> <p>ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI (di cui all'articolo 13, paragrafo 1)</p> <p>Parte A Elenco dei certificati e dei documenti che, nella misura in cui sono applicabili, dovrebbero essere controllati almeno durante l'ispezione di cui al punto 2.2.3 (a seconda dei casi):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. certificato internazionale di stazza; 2. rapporti delle precedenti ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo; 3. certificato di sicurezza per navi da passeggeri (SOLAS 1974, regola I/12); 4. certificato di sicurezza per costruzione per nave da carico (SOLAS 1974, regola I/12); 5. certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico (SOLAS 1974, regola I/12); 6. certificato di sicurezza radio per nave da carico (SOLAS 1974, regola I/12); 7. certificato di sicurezza per nave da carico (SOLAS 1974, regola I/12); 8. certificato di esenzione (SOLAS 1974, regola I/12); 9. documento sulla composizione minima degli equipaggi (SOLAS 1974, regola V/14.2); 10. certificato internazionale di bordo libero (1966) (LLC 66/88, articolo 16.1); 11. certificato internazionale di esenzione di bordo libero (LLC 66/88, articolo 16.2); 12. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (MARPOL, allegato I, regola 7.1); 13. certificato internazionale per la prevenzione 	<p>Allegato V</p> <p>ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI (Articolo 16, comma 1, lettera a)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Certificato internazionale di stazza (1969); 2) certificato di sicurezza per nave passeggeri; certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico; certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico; certificato di sicurezza radio per nave da carico; certificato di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi; certificato di sicurezza per nave da carico; 3) certificato internazionale di sicurezza marittima (ISSC); 4) registro sinottico (Continuous Synopsis Record); 5) certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti; certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti; 6) certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi; certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi; 7) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale; 8) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi; 9) certificato internazionale di bordo libero (1966); certificato internazionale di esenzione di bordo libero; 10) registro degli idrocarburi, parti I e II; 	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria: Aggiornamento dell'elenco dei certificati da verificare a bordo quale conseguenza dell'entrata in vigore di nuove convenzioni internazionali di settore.</p>
--	--	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi (MARPOL, allegato II, regola 9.1);</p> <p>14. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque reflue (ISPPC) (MARPOL, allegato IV, regola 5.1, MEPC.1/Circ.408);</p> <p>15. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (IAPPC) (MARPOL, allegato VI, regola 6.1);</p> <p>16. certificato internazionale di efficienza energetica (MARPOL, allegato VI, regola 6);</p> <p>17. certificato internazionale di gestione delle acque di zavorra (IBWMC) (BWMC, articolo 9.1, lettera a), e regola E-2);</p> <p>18. certificato internazionale del sistema antivegetativo (certificato IAFS) (AFS 2001, allegato 4, regola 2);</p> <p>19. dichiarazione sull'AFS (AFS 2001, allegato 4, regola 5);</p> <p>20. certificato internazionale di sicurezza navale (ISSC) o certificato internazionale di sicurezza navale provvisorio (codice ISPS, parte A/19 e appendici);</p> <p>21. certificati per comandanti, ufficiali o marinai rilasciati conformemente alla convenzione STCW (STCW, articolo VI, regola I/2 e sezione A-I/2);</p> <p>22. copia del documento di conformità o copia del documento di conformità provvisorio rilasciato conformemente al codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (DoC) (codice ISM) (SOLAS, regola IX/4.2, codice ISM, paragrafi 13 e 14);</p> <p>23. certificato di gestione della sicurezza o certificato di gestione della sicurezza provvisorio rilasciato conformemente al codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (SMC) (SOLAS 1974, regola IX/4.3, codice ISM, paragrafi 13 e 14);</p> <p>24. certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla</p>	<p>11) registro del carico;</p> <p>12) tabella minima di armamento;</p> <p>13) certificati o altri documenti necessari in conformita' delle disposizioni della STCW 78/95;</p> <p>((14) certificati medici (cfr. CLM 2006);</p> <p>15) tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (cfr. CLM 2006 e STCW 78/95);</p> <p>16) registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (cfr. CLM 2006);)</p> <p>17) informazioni sulla stabilita';</p> <p>18) copia del documento di conformita' e del certificato di gestione della sicurezza rilasciati in conformita' del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) (SOLAS 74, capitolo IX);</p> <p>19) certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dall'organismo riconosciuto in questione (richiesti solo se la nave mantiene la classe con un organismo riconosciuto);</p> <p>20) documento di conformita' con i requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose;</p> <p>21) certificato di sicurezza delle unita' veloci e autorizzazione all'esercizio per unita' veloci;</p> <p>22) elenco speciale o manifesto delle merci pericolose o piano dettagliato di stivaggio;</p> <p>23) giornale di bordo contenente le registrazioni di prove ed esercitazioni, incluse le esercitazioni di sicurezza, e registro dei verbali di ispezione e manutenzione della dotazione di salvataggio e relative disposizioni, nonche' delle attrezzature e disposizioni antincendio;</p> <p>24) certificato di sicurezza per navi adibite a servizi speciali;</p> <p>25) certificato di sicurezza di unita' mobili di trivellazione off-</p>	
--	---	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>rinfusa di gas liquefatti o certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti, a seconda dei casi (codice IGC, regola 1.5.4, o codice GC, regola 1.6);</p> <p>25. certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi o certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi, a seconda dei casi (codice IBC, regola 1.45.4, e codice BCH, regola 1.6.3);</p> <p>26 certificato di idoneità INF (codice internazionale relativo alle norme di sicurezza per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di scorie altamente radioattive in fusti a bordo di navi) (SOLAS, regola VII/16 e codice INF, regola 1.3);</p> <p>26. certificato di idoneità INF (codice internazionale relativo alle norme di sicurezza per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di scorie altamente radioattive in fusti a bordo di navi) (SOLAS, regola VII/16 e codice INF, reg.1.3);</p> <p>27. certificato di assicurazione o qualsiasi altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (CLC 69/92, articolo VII.2);</p> <p>28. certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi ("Bunker Oil" 2001, articolo 7.2);</p> <p>29. certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità per la rimozione dei relitti (convenzione "rimozione dei relitti", articolo 12);</p> <p>30. certificato di sicurezza per unità da passeggeri veloce e licenza di esercizio per unità veloci (SOLAS 1974, regola X/3.2 e codice HSC 94/00, regole 1.8.1 e 1.9);</p> <p>31. documento di conformità ai requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose (SOLAS 1974, regola II-2/19.4);</p> <p>32. documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie e</p>	<p>shore;</p> <p>26) per le petroliere, il registro relativo al monitoraggio della scarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo dell'ultimo viaggio in zavorra;</p> <p>27) ruolo d'appello, piano di lotta antincendio e, per le navi passeggeri, piano antiavaria;</p> <p>28) piano di emergenza per inquinamento da olio minerale;</p> <p>29) documentazione sui rapporti di ispezione (in caso di portarinfuse e petroliere);</p> <p>30) rapporti delle precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo;</p> <p>31) per le navi passeggeri ro-ro, informazioni sul rapporto massimo A/A;</p> <p>32) documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie;</p> <p>33) manuale di rizzaggio del carico;</p> <p>34) piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti;</p> <p>35) sistema di supporto decisionale per i comandanti delle navi passeggeri;</p> <p>36) piano di cooperazione SAR (Servizio di ricerca e salvataggio) per navi passeggeri in servizio su rotte fisse;</p> <p>37) elenco dei limiti operativi per navi passeggeri;</p> <p>38) libretto per portarinfuse;</p> <p>39) piano di carico e scarico per portarinfuse;</p> <p>40) certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, 1992);</p> <p>41) certificati richiesti ai sensi della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (1);</p> <p>42) certificati richiesti ai sensi del regolamento (CE) n.</p>	
---	---	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>manuale per il carico di granaglie (SOLAS 1974, regola VI/9; codice internazionale per la sicurezza del trasporto delle granaglie alla rinfusa, sezione 3);</p> <p>33. dichiarazione di conformità del regime di valutazione delle condizioni delle navi (Condition Assessment Scheme, CAS), relazione finale del CAS e verbale di revisione (MARPOL, allegato I, regole 20 e 21; risoluzione MEPC.94(46), modificata dalle risoluzioni MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), risoluzione MEPC.155(55), e MEPC.236 (65));</p> <p>34. registro sinottico (SOLAS 1974, regola XI-1/5);</p> <p>35. registro degli oli minerali, parti I e II (MARPOL, allegato I, regole 17 e 36);</p> <p>36. registro dei carichi (MARPOL, allegato II, regola 15);</p> <p>37. registro dei rifiuti, parti I e II (MARPOL, allegato V, regola 10.3); (MARPOL, allegato V, regola 10);</p> <p>38. piano di gestione dei rifiuti (MARPOL, allegato V, regola 10; risoluzione MEPC.220(63));</p> <p>39. giornale di bordo e registrazione del livello e dello stato di attivazione/disattivazione dei motori diesel marini (MARPOL, allegato VI, regola 13.5.3);</p> <p>40. giornale di bordo per la sostituzione dell'olio combustibile (MARPOL, allegato VI, regola 14.6);</p> <p>41. registro delle sostanze che riducono lo strato di ozono (MARPOL, allegato VI, regola 12.6);</p> <p>42. registro delle acque di zavorra (Ballast Water Record Book, BWRB) (BWMC, articolo 9.1, lettera b), e regola B-2);</p> <p>43. impianti fissi di estinzione incendi a gas — certificato di esenzione dei locali da carico e qualsiasi elenco dei carichi (SOLAS 1974, regola II-2/10.7.1.4);</p> <p>44. manifesto o piano di stivaggio delle merci pericolose (SOLAS 1974, regole VII/4 e VII/7-2; MARPOL, allegato III, regola 54);</p> <p>45. per le petroliere, registro relativo al sistema di sorveglianza</p>	<p>392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente;</p> <p>43) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (IAPP - EIAPP);</p> <p>44) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque reflue;</p> <p>((45) certificato di lavoro marittimo;</p> <p>46) dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II;</p> <p>47) certificato internazionale del sistema antivegetativo;</p> <p>48) certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi.))</p>	
---	--	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>e controllo dello scarico di petrolio per l'ultimo viaggio in zavorra (MARPOL, allegato I, regola 31.2);</p> <p>46. piano di cooperazione per la ricerca e il salvataggio per navi passeggeri in servizio su rotte fisse (SOLAS 1974, regola V/7.3);</p> <p>47. per le navi passeggeri, elenco dei limiti operativi (SOLAS 1974, regola V/30.2);</p> <p>48. carte nautiche e pubblicazioni nautiche (SOLAS 1974, regole V/19.2.1.4 e V/27);</p> <p>49. registrazione delle ore di riposo e tabella delle modalità di lavoro a bordo (codice STCW, sezioni A-VIII/1.5 e 1.7, convenzione ILO n. 180, articolo 5.7, articolo 8.1 e convenzione sul lavoro marittimo/CLM del 2006, norme A.2.3.10 e A.2.3.12);</p> <p>50. prove dei locali macchine non presidiati (Unattended machinery spaces, UMS) (SOLAS 1974, regola II-I/46.3);</p> <p>51. certificati richiesti ai sensi della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi;</p> <p>52. certificati richiesti ai sensi del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente;</p> <p>53. certificato relativo all'inventario dei materiali pericolosi o dichiarazione di conformità a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio; e</p> <p>54. documento di conformità rilasciato ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.</p> <p>Parte B Elenco di altri certificati e documenti che, nella misura in cui sono applicabili, devono essere a bordo (a seconda dei casi):</p>		
---	--	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<ol style="list-style-type: none"> 1. disegni di costruzione (SOLAS, regola II-1/3-7); 2. fascicolo di costruzione della nave (SOLAS, regola II-1/3-10); 3. libretto e informazioni di manovra (regolamento SOLAS, regola II-1/28); 4. informazioni sulla stabilità (SOLAS, regole II-1/5 e II-1/5-1 e LLC 66/88, regola 10); 5. informazioni sulla suddivisione e sulla stabilità (MARPOL, allegato I, regola 28); 6. piani e libretti antiavaria (SOLAS, regola II-1/19; MSC.1/Circ.1245) 7. manuale di accesso alla struttura della nave (SOLAS, regola II-1/3-6); 8. fascicoli della relazione di ispezione estesa (nel caso di navi portarinfuse o petroliere) (SOLAS, regola XI-1/2 e codice ESP 2011, paragrafi 6.2 e 6.3 dell'allegato A, parti A e B, e dell'allegato B, parti A e B); 9. manuale di sicurezza del carico (SOLAS, regole VI/5.6 e VII/5; MSC.1/Circ.1353/Rev.1); 10. libretto per navi portarinfuse (SOLAS reg. VI/7.2 e XII/8, codice BLU); 11. piano di carico/scarico di carichi alla rinfusa (SOLAS, regola VI/7.3); 12. informazioni sul carico (SOLAS, regole VI/2 e XII/10, MSC/Circ.663); 13. piano/libretto di lotta antincendio (SOLAS, regole II-2/15.2.4 e II-2/15.3.2); 14. libretto operativo sulla sicurezza antincendio (SOLAS, regola II-2/16.2); 15. manuale di addestramento antincendio (SOLAS, regola II-2/15.2.3); 16. manuale di addestramento (SOLAS, regola III/35); 17. registrazioni di formazione, esercitazioni e manutenzione a 		
---	--	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>bordo (SOLAS, regole II-2/15.2.2.5, III/19.3, III/19.5, III/20.6 e III/20.7);</p> <p>18. piani e procedure specifici per la nave per il recupero di persone dall'acqua (SOLAS, regola III/17-1; MSC.346(91); MSC.1/Circ.1447));</p> <p>19. sistema di supporto all'assunzione di decisioni per i comandanti (navi passeggeri) (SOLAS, regola III/29);</p> <p>20. codice internazionale dei segnali e copia del volume III del manuale IAMSAR (SOLAS, regola V/21);</p> <p>21. registri delle attività di navigazione (SOLAS, regole V/26 e V/28.1);</p> <p>22. piano di sicurezza della nave e relativi registri (SOLAS, regola XI-2/9 e codice ISPS, parti A/9 e 10);</p> <p>23. certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dai motori (Engine International Air Pollution Prevention Certificate, EIAPPC) (codice tecnico NOX 2008, regola 2.1.1.1);</p> <p>24. fascicolo tecnico EEDI (MARPOL, allegato VI, regola 20);</p> <p>25. fascicoli tecnici (codice tecnico NOX 2008, regola 2.3.4);</p> <p>26. registro dei parametri del motore (codice tecnico NOX, regola 2.3.7);</p> <p>27. certificato di omologazione dell'inceneritore (MARPOL, allegato VI, regola 16.6);</p> <p>28. manuale operativo del costruttore per gli inceneritori (MARPOL, allegato VI, regola 16.7);</p> <p>29. procedura di sostituzione dell'olio combustibile per la sostituzione dell'olio combustibile (MARPOL, allegato VI, regola 14.6);</p> <p>30. 30 bollettini di consegna e campione rappresentativo del combustibile (MARPOL, allegato VI, regole 18.6 e 18.8.1);</p> <p>31. piano di emergenza per l'inquinamento da idrocarburi a bordo (MARPOL, allegato I, regola 37.1; risoluzione</p>		
---	--	--

<p>MEPC.54(32), modificata dalla risoluzione MEPC.86(44));</p> <p>32. piano di emergenza per l'inquinamento marino a bordo in caso di sostanze liquide nocive (MARPOL, allegato II, regola 17);</p> <p>33. piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (MARPOL, allegato VI, regola 22, MEPC.1/Circ795);</p> <p>34. piano operativo per trasferimento da nave a nave e registri delle operazioni di trasferimento da nave a nave (MARPOL, allegato I, regola 41);</p> <p>35. manuale delle procedure e delle disposizioni (chimichiere) (MARPOL, allegato II, regola 14.1; risoluzione MEPC.18(22), modificata dalla risoluzione MEPC.62(35));</p> <p>36. piano di gestione dei composti organici volatili/COV (MARPOL, allegato VI, regola 15.6);</p> <p>37. piano di gestione delle acque di zavorra (Ballast Water Management Plan, BWMP) (BWMC reg. B-1, risoluzione MEPC.127 (53))</p> <p>38. rapporto di prova di conformità di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi/LRIT (SOLAS, regola V/19-1.6; MSC.1/Circ.1307);</p> <p>39. copia del certificato di conformità rilasciato dall'impianto di prova, indicante la data di conformità e le norme di prestazione applicabili dei registratori dei dati di viaggio (Voyage Data Recorder, VDR) (SOLAS, regola V/18.8);</p> <p>40. rapporto di prova del sistema di identificazione automatica/AIS (SOLAS, regola V/18.9, MSC.1/Circ.1252);</p> <p>41. relazione sull'indagine acustica (SOLAS, regola II-1/3-12);</p> <p>42. manuale operativo di monitoraggio e controllo dello scarico dell'olio (ODMC) (MARPOL, allegato I, regola 31); risoluzione A.496(XII); risoluzione A.586(14), modificata dalla risoluzione MEPC.24(22); risoluzione MEPC.108(49), modificata dalla risoluzione MEPC.240(65));</p> <p>43. manuale delle operazioni e delle attrezzature di lavaggio al</p>		
--	--	--

petrolio greggio (MARPOL, allegato I, regola 35, risoluzione MEPC.81(43));
44. schede dei dati di sicurezza dei materiali (MSDS) (SOLAS, regola VI/5-1, MSC.286 (86));
45. registrazione AFS (AFS 2001, allegato 4, regola 2);
46. scheda tecnica del rivestimento (SOLAS, regola II-1/3-2); e
47. piani di manutenzione (SOLAS, regole II-2/14.2.2, II-2/14.3 e II-2/14.4).

Per riferimento:

1. certificato di registrazione o altro documento di nazionalità (UNCLOS, articolo 9.1.2);
2. certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dalla società di classificazione competente (richiesti solo se la nave mantiene la propria classe mediante una società di classificazione);
3. registro degli attrezzi da carico (convenzione ILO n. 32, articolo 9.2 (4) e convenzione ILO n. 152, articolo 25);
4. certificati di carico e scarico delle dotazioni (convenzione ILO n. 134, articolo 4.3, lettera e), e convenzione ILO n. 32, articolo 9(4));
5. certificati medici (convenzione ILO n. 73 o CLM, 2006, norma A1.2);
6. registri delle ore di lavoro o di riposo dei marittimi (convenzione ILO n. 180, parte II, articolo 8.1 o MLC, 2006, norma A.2.3.12);
7. certificato di lavoro marittimo (CLM, 2006, regola 5.1.3);
8. dichiarazione del certificato di lavoro marittimo (CLM, 2006, regola 5.1.3);
9. dichiarazione di conformità del lavoro marittimo (Declaration of Maritime Labour Compliance, DMLC) a bordo (parti I e II) (CLM, 2006, regola 5.1.3);
10. contratti di lavoro dei marittimi (CLM, 2006, norma A 2.1);

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>11. certificato di assicurazione o di garanzia finanziaria per il rimpatrio dei marittimi (CLM, 2006, regola 2.5); e 12. certificato di assicurazione o di garanzia finanziaria per la responsabilità dei marittimi (CLM, 2006, regola 4.2).".</p>		
<p>ALLEGATO IV "ALLEGATO VI PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI (di cui all'articolo 15, paragrafo 1)</p> <p>Allegato I, "Procedure di controllo da parte dello Stato di approdo" del MOU di Parigi e seguenti istruzioni dello stesso, nella loro versione aggiornata: PSCC Istruzioni tecniche – PSCC41-2008-07 Codice di buone pratiche – PSCC53-2020-08 Definizioni e abbreviazioni MOU generale di Parigi – PSCC54-2021-03 Tipo di ispezione – PSCC55-2022-10 Fermo e azione intrapresa – PSCC55-2022-08 Modelli di formulari – PSCC52-2019-05 Controllo operativo – PSS43-2010-11 Esenzioni dello Stato di bandiera – PSCC48-2015-09 Responsabilità dell'organismo riconosciuto – PSCC51 Arresto di un'operazione – PSCC49-2016-11 Prova di black-out – PSCC53-2020-06 Rifiuto di accesso (divieto) – PSCC50-2017-12 Struttura navi portarinfuse/petroliere – PSCC43-2010-06 Carenaggio – PSCC53-2020-11 Concessione di un solo viaggio verso un cantiere di riparazione per carenze in caso di "danni accidentali" Convenzione SOLAS – PSCC55-2022-09 Codice ISM</p>	<p>Allegato VI ESEMPI DI «FONDATI MOTIVI» (Articolo 16, comma 3)</p> <p>A. Esempi di fondati motivi per un'ispezione piu' dettagliata: 1) navi contemplate nell'allegato I, punti 2A e 2B; 2) inadeguata tenuta del registro degli idrocarburi; 3) rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione; 4) indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni relative alla comunicazione a bordo di cui all'articolo 18 della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, così come decretato dall'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324, e successivi emendamenti; 5) un certificato e' stato ottenuto con la frode o il titolare di un certificato non e' la persona alla quale tale certificato e' stato rilasciato in origine; 6) la nave ha un comandante, un ufficiale o un marinaio titolare di un certificato rilasciato da un Paese che non ha ratificato la STCW 78/95; 7) prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non sono effettuate in condizioni di sicurezza o in conformita' degli orientamenti dell'IMO: ad esempio, il contenuto di ossigeno nella condotta principale di gas inerte delle cisterne di carico supera i livelli massimi prescritti; 8) impossibilita' del comandante di una petroliera di mostrare</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria: Aggiornamento della lista delle linee guida PSC, sviluppate dal Paris MoU.</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<ul style="list-style-type: none"> – PSCC54-2021-02 Codice ISPS – PSCC51-2018-12 ECDIS – PSCC43-2010-32 Registratori dei dati di viaggio (Voyage Date Recorders, VDR) – PSCC43-2010-09 Schede dei dati di sicurezza dei materiali – PSCC43-2010-21 Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS) – PSCC44-2011-16 Ganci per il rilascio delle imbarcazioni di salvataggio sotto carico – PSCC45-2012-10 Stabilità in condizioni di avaria sulle petroliere – PSCC55-2022-05 Identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT) – PSCC43-2010-28 Misurazioni dello spessore ESP/CAS 	<p>il registro relativo al monitoraggio della discarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo dell' ultimo viaggio in zavorra;</p> <p>9) mancanza di un ruolo d'appello aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dei membri dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso di incendio o di abbandono della nave;</p> <p>10) emissione di falsi allarmi per soccorso non seguiti da idonee procedure di cancellazione;</p> <p>11) mancanza delle principali dotazioni o delle sistemazioni richieste dalle convenzioni;</p> <p>12) condizioni di eccessiva insalubrità a bordo della nave;</p> <p>13) prove tratte da osservazioni o dall'impressione generale dell'ispettore secondo cui esistono serie deficienze o grave deterioramento della carena o delle strutture atti a pregiudicare l'integrità strutturale della nave, la sua tenuta stagna all'acqua o la sua tenuta stagna alle intemperie;</p> <p>14) 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.</p> <p>15) assenza di una tabella delle disposizioni di lavoro a bordo o di registri delle ore di lavoro o di riposo dei marittimi;</p> <p>16) violazione degli obblighi di informazione previsti dall'articolo 25 del decreto legislativo n. 196 del 2005 e successive modificazioni ed integrazioni (recepimento della direttiva 2002/59/CE, come modificata dalla direttiva 2009/17/CE);</p> <p>((17) I documenti richiesti ai sensi della CLM 2006 non sono prodotti o non sono aggiornati, oppure non sono aggiornati in modo veritiero, o i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla CLM 2006 o non sono validi per altri motivi;</p> <p>18) Le condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave non sono</p>	
---	--	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

	<p>conformi alle prescrizioni della CLM 2006;</p> <p>19) Esistono ragionevoli motivi per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera per evitare di dover conformarsi alla CLM 2006;</p> <p>20) E' stato presentato un esposto relativo a una presunta non conformita' delle condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave alle prescrizioni della CLM 2006.))</p> <p>B. Esempi di fondati motivi per il controllo delle navi su aspetti relativi alla sicurezza:</p> <p>1) l'ispettore puo' individuare fondati motivi per avviare ulteriori misure di controllo sulla sicurezza nel corso dell'ispezione iniziale del controllo da parte dello Stato di approdo se:</p> <p>1.1) il certificato ISSC non e' valido o e' scaduto;</p> <p>1.2) il livello di sicurezza della nave e' inferiore a quello del porto;</p> <p>1.3) le esercitazioni riguardanti la sicurezza della nave non sono state effettuate;</p> <p>1.4) le registrazioni delle ultime dieci interfacce nave/porto o nave/nave non sono complete;</p> <p>1.5) vi e' la prova o e' stato osservato che i membri del personale della nave che svolgono ruoli chiave non sono in grado di comunicare fra loro;</p> <p>1.6) sono rilevate prove basate su osservazioni che sussistono gravi deficienze nei dispositivi di sicurezza;</p> <p>1.7) esistono informazioni provenienti da terzi, come un rapporto o un esposto, riguardanti questioni di sicurezza;</p> <p>1.8) la nave detiene un certificato di sicurezza internazionale (ISSC) provvisorio rilasciato successivamente e, in base al giudizio professionale dell'ispettore, uno dei motivi della nave o compagnia per richiedere tale certificato consiste nell'evitare di dover conformarsi pienamente alla regola della SOLAS 74</p>	
--	--	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

	<p>capitolo XI-2 e alla parte A del codice ISPS, oltre il periodo del certificato provvisorio iniziale. La parte A del codice ISPS specifica le circostanze nelle quali può essere rilasciato un certificato provvisorio;</p> <p>2) ove siano accertati i fondati motivi sopradescritti, o motivi diversi da quelli sopraelencati, l'ispettore decide, quindi, quali ulteriori misure di controllo siano necessarie tenendo conto del livello di sicurezza conformemente alla regola 9 della convenzione SOLAS 74, capitolo XI.</p>	
<p>"ALLEGATO VIII DISPOSIZIONI RELATIVE AL RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI E ANCORAGGI ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ (di cui all'articolo 16)</p> <p>1) In presenza delle condizioni di cui all'articolo 16, paragrafo 1, l'autorità competente del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che diventerà applicabile immediatamente dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa applicabile immediatamente dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le carenze che hanno portato al fermo siano state corrette.</p> <p>2) L'autorità competente invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso all'amministrazione dello Stato di bandiera, all'organismo riconosciuto interessato, agli altri Stati membri e agli altri firmatari del MOU di Parigi, alla Commissione e al segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente aggiorna inoltre tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso.</p> <p>3) Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità</p>	<p>Allegato IX RIFIUTO DI ACCESSO A PORTI ED ANCORAGGI ALL'INTERNO DELLA COMUNITA' EUROPEA (Articolo 20)</p> <p>1. In presenza delle condizioni di cui ((all'articolo 20)), comma 1, l'autorità competente locale del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che sarà immediatamente applicabile dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa immediatamente applicabile dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le deficienze che hanno portato al fermo siano state corrette.</p> <p>2. L'autorità competente locale invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso all'Amministrazione dello Stato di bandiera, all'organismo riconosciuto interessato, agli altri Stati membri e agli altri firmatari del MOU di Parigi, alla Commissione e al segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente locale aggiorna inoltre tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso.</p> <p>3. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento. La</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Aggiornamento della procedura di rifiuto di accesso, quale conseguenza della proposta di emendamento dell'articolo 20 del Decreto.</p>

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento. La domanda deve essere corredata di un documento dell'amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore da essa debitamente autorizzato, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni. L'amministrazione dello Stato di bandiera fornisce all'autorità competente la prova dell'avvenuta visita a bordo.</p> <p>4) La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso dev'essere altresì corredata, eventualmente, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito ad una visita a bordo da parte di un suo ispettore, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. La società di classificazione fornisce all'autorità competente la prova dell'avvenuta visita a bordo.</p> <p>5) Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato soltanto trascorso il periodo di cui all'articolo 16 della presente direttiva e la compagnia deve rivolgere domanda formale all'autorità dello Stato membro che ha emanato il divieto e fornire i documenti richiesti ai paragrafi 3 e 4.</p> <p>6) Tale domanda, corredata dei documenti necessari, deve essere presentata allo Stato che ha emanato il divieto almeno un mese prima della scadenza del periodo di divieto. In caso di inosservanza di tale termine, può verificarsi un ritardo fino a un mese dal ricevimento della domanda da parte dello Stato che ha emanato il divieto.</p> <p>7) Il sistema informativo aggiungerà un fattore di priorità assoluta alla nave, la quale sarà indicata come assoggettabile al tipo di ispezione "ispezione estesa" al successivo scalo nel porto/ancoraggio nella regione.</p> <p>8) L'autorità competente informa per iscritto della sua decisione anche l'amministrazione dello Stato di bandiera, la</p>	<p>domanda e' corredata di un documento dell'Amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore da essa debitamente autorizzato, attestante che la nave e' pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni.</p> <p>L'Amministrazione dello Stato di bandiera fornisce all'autorità competente locale la prova dell'avvenuta visita a bordo.</p> <p>4. La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso deve essere altresì corredata, eventualmente, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito ad una visita a bordo da parte di un suo ispettore, attestante che la nave e' conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. La società di classificazione fornisce all'autorità competente locale la prova dell'avvenuta visita a bordo.</p> <p>5. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato soltanto trascorso il periodo di cui all'articolo 18 del presente decreto, a seguito di una nuova ispezione della nave effettuata in un porto concordato. Se il porto concordato si trova in uno Stato membro, l'autorità competente di tale Stato, su richiesta dell'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave ad entrare nel porto concordato affinché possa essere effettuata la nuova ispezione. In tali casi, non possono essere effettuate operazioni di carico nel porto fino a che il provvedimento di rifiuto di accesso sia stato revocato.</p> <p>6. Se il fermo che ha portato al provvedimento di rifiuto di accesso era conseguente anche a deficienze nella struttura della nave, l'autorità competente locale che lo ha emanato può esigere che taluni spazi, fra i quali gli spazi di carico e le cisterne, siano resi disponibili per un esame nel corso della nuova ispezione.</p>	
--	--	--

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, gli altri firmatari del MOU di Parigi, la Commissione e il segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso.</p> <p>9) Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti all'interno della Comunità sono rese disponibili nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 26 e dell'allegato XIII."</p>	<p>7. La nuova ispezione e' effettuata dall'autorita' competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso o dall'autorita' competente del porto di destinazione con l'accordo dell'autorita' competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. L'autorita' competente locale puo' esigere un preavviso fino a quattordici giorni per la nuova ispezione. Sono fornite tutte le prove richieste dallo Stato membro in questione che la nave e' pienamente conforme ai requisiti applicabili delle convenzioni.</p> <p>8. La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguarda quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato VII.</p> <p>9. I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.</p> <p>10. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano l'autorita' competente locale a norma dell'allegato VII, il provvedimento di rifiuto di accesso e' revocato e la compagnia di appartenenza della nave ne e' informata per iscritto.</p> <p>11. L'autorita' competente locale informa per iscritto della sua decisione anche l'Amministrazione dello Stato di bandiera, la societa' di classificazione interessata, gli altri Stati membri, gli altri firmatari del MOU di Parigi, la Commissione e il segretariato del MOU di Parigi. L'autorita' competente locale deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso.</p> <p>12. Le informazioni relative alle navi cui e' stato rifiutato l'accesso nei porti all'interno della Comunita' sono rese disponibili nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'articolo 26 della direttiva 2009/16/CE dell'allegato XIII alla stessa.</p>	
---	---	--