

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 499**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema di monitoraggio del traffico navale e di informazione

*(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 ottobre 2003, n. 306)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 27 maggio 2005)**

---

## **Schema di decreto legislativo recante l'attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa alla istituzione di un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.**

### RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente provvedimento è stato predisposto in base alla delega concessa dalla legge 31 ottobre 2003, n. 306, (legge comunitaria 2003), e, in particolare, in base all'articolo 1, commi 1 e 3, e all'allegato A, che prevedono la delega ad emanare i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi allegati e che sul provvedimento, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, anche se la direttiva è compresa nell'allegato A, debbano essere comunque acquisiti i pareri delle Commissioni parlamentari.

Il presente decreto legislativo recepisce nell'ordinamento italiano la direttiva 2002/59/CE che prevede l'istituzione di un sistema complesso per il controllo del traffico navale e delle merci pericolose ed inquinanti trasportate al fine di consentire alle autorità di rispondere appropriatamente al verificarsi di eventi anche potenzialmente pregiudizievoli per le persone e per l'ambiente marino.

L'assetto di controllo, che di fatto la presente normativa rende concreto, si indirizza sulla verifica cinematica delle navi, attraverso l'interazione del servizio VTS, del sistema AIS, che consente di identificare le unità e del VDR ovvero di una dotazione idonea a registrare i dati di bordo. La predetta azione di controllo è completata dall'obbligo imposto ai comandanti delle navi, agli armatori o agenti, ai proprietari delle merci pericolose di fornire tutte le notizie rilevanti sulla merce pericolosa trasportata. In più viene previsto l'interscambio informativo tra autorità anche di diversi Paesi membri.

Altro aspetto di rilievo è rappresentato dall'obbligo di segnalare all'autorità eventuali disfunzioni tecniche della nave o situazioni di potenziali pericoli in cui si trova l'unità anche in relazione a sinistri che in qualche modo la vedono coinvolta per consentire l'approntamento, da parte dell'autorità, di ogni appropriato intervento.

Il testo è stato coordinato a seguito di riunioni svoltesi presso il Dipartimento per le politiche comunitarie, nell'ambito della Commissione istituita ai sensi dell'articolo 19 della legge 16 aprile 1987, n.183, sulla base dello schema predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per la mancata attuazione della direttiva 2002/59/CE la Commissione europea ha inviato in data 7 luglio 2004 un parere motivato (proc .n. 2004/0170) ai sensi dell'articolo 226 del Trattato CE e, in data 14 dicembre 2004, ha deciso di proporre ricorso davanti alla Corte di giustizia.

#### **Il provvedimento si compone di 25 articoli e quattro allegati.**

L'**articolo 1** contiene le finalità del provvedimento.

L'**articolo 2** della schema contiene le definizioni; le stesse consentono di adattare e precisare riferimenti che necessariamente la norma comunitaria esprime con carattere di generalità. Al riguardo, in particolare, ci si riferisce all'individuazione degli organi che in forza delle norme in vigore nell'ordinamento interno delineano l'assetto di competenze e la corrispondente struttura organizzativa. In più viene prospettato l'insieme dei riferimenti alle convenzioni internazionali che rappresentano il presupposto su cui si basa o che, comunque, costituiscono un pertinente riferimento all'intero articolato.

L'**articolo 3** definisce l'ambito di applicazione del provvedimento ed evidenzia in modo esplicito e tassativo i casi di non applicazione.

L'**articolo 4** individua gli obblighi e le relative modalità cui sono sottoposti l'armatore, il comandante o l'agente, che consistono nella notifica all'autorità marittima di informazioni espressamente evidenziate nell'allegato I e che segnatamente riguardano gli elementi identificativi della nave, del suo equipaggio, il tipo e le caratteristiche della merce trasportata, i porti di partenza e di destinazione ecc..

L'aspetto preminente delle informazioni predette risiede proprio nella possibilità di consentire all'autorità di conoscere le caratteristiche tecniche della merce pericolosa e inquinante trasportata, aspetto questo che esalta la generale azione di controllo dell'autorità e la pone nel contempo nelle condizioni di intervenire con piena cognizione in caso di situazioni di pericolo e comunque di criticità.

L'**articolo 5** prevede l'obbligo dell'amministrazione di mettere in opera e di gestire i sistemi di monitoraggio e di reportazione navale obbligatoria, prevedendo, al fine di una più efficace azione di controllo, la partecipazione delle navi al sistema e che i relativi comandi forniscano le informazioni supplementari stabilite nella risoluzione IMO A.851(20).

L'**articolo 6** stabilisce che le navi individuate nell'Allegato II parte II che fanno scalo in un porto nazionale siano dotate di un sistema di identificazione automatica e che lo stesso sia mantenuto in funzione, salvo i casi di deroga espressamente previsti finalizzati alla protezione delle informazione sulla navigazione.

L'**articolo 7** prevede che l'autorità marittima provvede a monitorare il traffico navale e adotta le necessarie misure affinché, le navi che entrino in zone "coperte" da un sistema di reportazione navale o in aree individuate quali sensibili per la protezione ambientale e delle coste nazionali, impiegano i relativi sistemi in conformità alle linee guida ed ai sistemi emanati dall'IMO. La stessa autorità invece, nel caso in cui è istaurato un sistema di rotte navali non adottato dall'IMO, deve uniformarsi per quanto possibile alle linee guida ed ai criteri elaborati dalla stessa organizzazione e diffondere al riguardo tutte le pertinenti informazioni.

L'**articolo 8** stabilisce le finalità che si propone l'autorità marittima nello svolgimento dell'attività di monitoraggio; in particolare essa deve assicurare che nelle zone di mare territoriale ove è istituito un VTS le navi ottemperino alle relative regole. Allo stesso modo, e nel rispetto del principio di reciprocità, le navi nazionali che fanno ingresso in zone di mare territoriale di altro stato membro si adeguano alle regole di quel servizio. Il rispetto delle regole del VTS deve essere assicurato, per quanto possibile, anche al di fuori delle acque territoriali, pure nelle ipotesi in cui una nave non sia diretta verso scali nazionali.

L'eventuale grave violazione a tali obblighi formalizzati dalle regole del servizio saranno rapportate allo stato di bandiera. In tal caso si assicura una disciplina omogenea e sistematica sorretta da una generale esigenza che vuole porre una forte tutela ad interessi primari quali quelli strettamente legati alla difesa dell'ambiente e alla tutela della vita umana in mare; aspetti questi che costituiscono un binomio inscindibile.

L'**articolo 9** stabilisce la necessità per le autorità marittime di gestire tutti i sistemi strumentali idonei per la ricezione e per l'utilizzo delle informazione AIS.

Analogamente per gli aspetti di competenza dell'autorità centrale, ovvero del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, questa provvede alla gestione degli impianti e delle installazioni per il monitoraggio del traffico navale e delle relative informazioni assunte anche in

collaborazione con le autorità marittime locali. Tali informazioni sono rese disponibili per le corrispondenti autorità degli stati membri con i quali si realizza un incremento del rapporto di reciproca collaborazione che diviene così un valore aggiunto per l'intera organizzazione e per le finalità perseguite dalla politica comunitaria di settore.

Attesa la necessaria preparazione del personale ai vari livelli destinato alla gestione degli impianti e delle installazioni, lo stesso acquisisce la necessaria qualifica presso il centro di formazione VTS dell'Amministrazione che già può vantare un avanzato stato di specializzazione nel settore grazie ad una apprezzabile esperienza maturata.

L'**articolo 10** individua l'obbligo per le navi espressamente indicate nell'Allegato II, parte II di essere dotate del registratore dei dati di viaggio (Voyage Data Recorder – VDR) per assolvere alle necessità conoscitive dell'autorità ai vari livelli. E' stabilito altresì una deroga a tale obbligo per le navi passeggeri adibite esclusivamente a viaggi nazionali nei tratti di mare coperte da altri sistemi di controllo.

Lo stesso articolo rinvia ad un provvedimento attuativo idoneo a delineare, nello specifico, gli obblighi previsti per il comandante e l'armatore derivanti dall'installazione a bordo dei VDR.

L'**articolo 11** rappresenta una conferma dell'esistente normativa in materia di sinistri marittimi, prevedendo una collaborazione attiva delle autorità nazionali nelle ipotesi in cui all'estero è coinvolta una nave italiana. Tale aspetto tende a valorizzare ogni risvolto informativo in particolare legato alle caratteristiche tecniche della nave e alla conoscenza sulla natura della merce trasportata.

L'**articolo 12** definisce gli obblighi per il caricatore o lo spedizioniere che devono assicurare che la natura della merce caricata a bordo per il trasporto corrisponde a quella effettivamente dichiarata. In tal caso, il comandante accetta la merce a bordo a condizione che vengano fornite tutte le informazioni previste dall'Allegato I, parte 2; tale obbligo consente di attivare sin dalla fase dell'imbarco un meccanismo conoscitivo che facilita la funzione di controllo che diviene determinante in casi di emergenza o comunque di potenziale pericolo.

L'**articolo 13** disciplina il regime di notifiche imposto all'armatore all'agente e al comandante della nave che trasporta merce pericolosa o inquinante. La disposizione prevede modalità e natura delle informazioni che devono essere rese all'autorità marittima nelle diverse ipotesi in cui la nave parte o è diretta da/in un porto nazionale ovvero quando parte da un porto extracomunitario. Le informazioni in parola sono quelle previste dall'Allegato I, parte 3. Lo stesso articolo stabilisce la potestà discrezionale del Comando generale di istituire una diversa procedura di notifica, pur salvaguardando il fine ultimo della conservazione delle informazioni per il più proficuo utilizzo in caso di richiesta da parte di altra autorità. Per facilitare la fase di trasmissione è raccomandato l'uso dello strumento elettronico.

Anche in questo caso la ratio della norma è ancorata alla possibilità di avere un quadro conoscitivo quanto più possibile completo con particolare riferimento alla caratteristica delle merci pericolose ed inquinanti trasportate, quindi viene posto l'accento sull'immediatezza delle informazioni e sulla possibilità di interscambio dei dati tra le autorità al fine di facilitare ogni tipo di intervento in relazione alle circostanze ed alle necessità contingenti.

L'**articolo 14** completa le prescrizioni del precedente articolo e tende a valorizzare viepiù la necessità dell'interscambio tra le autorità degli stati membri arrivando a prevedere l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per la gestione delle informazioni rilevanti in aderenza alle finalità ripetutamente esposte.

L'**articolo 15** definisce un regime di esenzione dagli obblighi di cui all'articolo 13; in particolare sono esentati dai predetti obblighi le navi che effettuano servizio di linea tra porti nazionali purchè vengano comunque assicurate talune condizioni tutte rispondenti alla necessità di avere garantita l'acquisizione da parte dell'autorità marittima, in ogni momento, delle necessarie informazioni utili per poter predisporre, in caso di pericolo, i dovuti interventi.

L'**articolo 16** rappresenta la prescrizione che meglio permette l'attuazione di un tipo di controllo selettivo poiché mira a definire, caratterizzandola, una nave a rischio potenziale per l'ambiente e per la sicurezza in generale. Gli elementi di rilievo per la definizione di nave pericolosa si soffermano sui precedenti che hanno visto coinvolta la stessa nave, ad esempio per aver violato gli obblighi di reportazione e notificazione previsti, per essere stata coinvolta in incidenti in mare, per avere violato le norme adottate per disciplinare i sistemi di rotte navali e dei VTS, od anche per avere avuto negato l'accesso in uno dei porti di uno Stato della Unione Europea.

Le informazioni predette evidentemente facilitano il compito delle autorità marittime che possono in tal modo effettuare dei controlli mirati ben conoscendo gli elementi di rilievo a tal fine. Inoltre gli elementi conoscitivi delle autorità italiane sono integrati e completati dalle informazioni che tramite il Comando generale pervengono dalle autorità degli altri Stati membri.

L'**articolo 17** impone un obbligo di reportazione ai comandanti delle navi che navigano all'interno di un'area di interesse nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare; in particolare vi è l'obbligo di notificare le autorità competenti circa il verificarsi di incidenti che pregiudicano la sicurezza della nave come collisioni, avarie, incagli, allagamenti, disfunzioni che alterano la capacità dei propulsori, del sistema dei generatori elettrici, dei sistemi di governo ovvero situazioni idonee a provocare inquinamenti, anche potenzialmente. Inoltre devono essere forniti tutti i dati di spostamento della nave, i porti di arrivo e partenza, tutte le informazioni sulle merci pericolose imbarcate ecc.

Tale obbligo evidentemente tende, per ovvi motivi, a favorire la gestione di un eventuale situazione critica da parte dell'autorità che, in tal modo, è in grado di predisporre misure pertinenti sulla scorta di informazioni dettagliate che a questo punto potrebbero essere decisive per la salvaguardia di persone ed ambiente.

L'**articolo 18** è indirizzato alle autorità marittime e stabilisce le misure da applicare in presenza di condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse tali da ritenere sussistenti rischi gravi di inquinamento della zona marittima e costiera o sia in pericolo la vita umana in mare, in dette situazioni, l'autorità marittima fornisce al comandante della nave che si trova nella zona o intende entrare o uscire dal porto tutte le informazioni sulle condizioni meteorologiche e quelle relativi alla presenza di pericoli per la nave, il carico, l'equipaggio e i passeggeri.

In più adotta tutte le misure per agevolare il comandante della nave, fornendo allo stesso un quadro di situazione completo e le raccomandazioni che la situazione contingente consiglia.

La seconda parte del precetto vede come destinatario il comandante della nave il quale è tenuto ad informare la sua compagnia delle misure e delle raccomandazioni ricevute dall'autorità, fermo restando l'autonomia di valutazione dello stesso comandante che discende dalle proprie competenze professionali e dalla perizia marinara maturata oltre che dalla conoscenza del mezzo nautico e della situazione contingente.

Le prescrizioni dell'articolo in parola tendono ad esaltare la collaborazione tra autorità e comandi di bordo in un contesto in cui la conoscenza di talune informazioni tecniche si traduce in un concreto ausilio per la sicurezza. La decisione del comandante della nave di intraprendere la navigazione, oltre che nella già citata capacità professionale dello stesso, scaturisce dalla mancata previsione di una norma nell'ordinamento giuridico di natura impositiva idonea a consentire

all'autorità di disporre il divieto di intraprendere la navigazione sia pure in condizioni meteorologiche sfavorevoli.

L'**articolo 19** disciplina gli aspetti relativi agli incidenti in mare ed in particolare delinea un modello di comportamento da assumere da parte delle autorità competenti, dell'armatore, del comandante, del proprietario delle merci pericolose ed inquinanti. In particolare il riferimento alle autorità competenti rileva nel momento in cui la presente disciplina tende ad accogliere, in modo coerente, i contenuti e le prerogative di altre fonti normative che delincono procedure e individuano specifiche attribuzioni in capo ad organi pubblici nelle ipotesi di incidenti in mare dai quali derivi o può derivare grave pregiudizio per l'ambiente.

Rimane in tal senso salvaguardata la disciplina dettata dalla legge n. 979 del 1982 e dalla legge n. 239 del 1998 anche perché l'assetto predisposto dalle suddette fonti può essere considerata una struttura consolidata.

L'**articolo 19**, quindi, si pone come una norma coordinatrice poiché indirizza una serie contestuale di comandi a soggetti ognuno dei quali può contribuire in modo decisivo a ridurre gli effetti dannosi per le persone e per l'ambiente in caso d'incidente in mare.

L'**articolo 20** individua i criteri che consentono di accogliere le navi in pericolo; in tale caso, l'autorità designata, nelle valutazioni preliminari alle determinazioni le decisioni più opportune in ordine all'accoglienza della nave, tiene prioritariamente conto delle caratteristiche delle acque marittime e delle relative fasce costiere poste sotto la propria giurisdizione. In particolare viene considerata la presenza di zone sottoposte a tutela o a vincoli ambientali o paesistici in considerazione dell'alta valenza e vocazione turistica delle stesse.

Nei casi di pericolo per la vita umana in mare continua ad applicarsi la consolidata disciplina in materia di ricerca e soccorso in mare.

L'**articolo 21**, al primo comma, attribuisce paritaria importanza alla diffusione delle informazioni, sia quando concernono gli incidenti in mare rapportati dai comandanti sia quando attinenti alla presenza di navi considerate a rischio potenziale per la sicurezza della navigazione, della vita umana e dell'ecosistema.

In entrambe le situazioni esaminate, infatti, la disponibilità di circostanziati elementi conoscitivi pone le parti interessate nella condizione o di meglio collaborare con l'autorità in caso di incidente ovvero di adottare, con tempestività, le misure più idonee per prevenire le situazioni di pericolo segnalate.

Il secondo comma è chiaramente improntato al principio ispiratore che vuole, nell'ipotesi di accertamento di fattori comportanti l'aumento di situazioni di rischio, implementata la leale cooperazione tra stati costieri attraverso non solo il vicendevole scambio d'informazioni ma anche per mezzo di consultazioni - il cui concetto già di per sé sottende la doverosità di una reciproca predisposizione a fornire e ricevere suggerimenti/pareri - od anche della ricerca di migliori forme di collaborazione.

L'articolo poi, nell'attribuire un margine di discrezionalità all'autorità marittima nel selezionare il flusso informativo, implicitamente pone l'esigenza di evitare una proliferazione eccessiva di dati e notizie la cui circolazione, qualora appunto non necessaria, comporterebbe, in ipotesi, una caduta di efficienza nel sistema generale di monitoraggio.

L'**articolo 22** provvede all'individuazione degli organismi a cui sono dirette le comunicazioni previste dal decreto, prevedendo altresì i successivi obblighi di comunicazione alle utenze ed agli organismi comunitari.

L'**articolo 23** ribadisce la centralità del criterio cooperativo tra gli stati membri per ottimizzare l'utilizzo delle informazioni notificate ed indica a tal fine, in un quadro di più spinti rapporti di collaborazione tra le autorità nazionali e quelle corrispondenti (per competenze ed attribuzioni) degli altri stati membri, l'impiego dei sistemi telematici come uno degli strumenti da utilizzare per promuovere lo scambio dei dati d'interesse.

Questa norma, che assume un forte significato d'indirizzo, si pone in posizione di coerente allineamento, rafforzamento e completamento rispetto a quelle precedenti che, per un verso, disciplinano la gestione degli impianti e delle installazioni strumentali al monitoraggio del traffico navale in uno alle pertinenti notizie, per altro verso assegnano ad un celere interscambio di informazioni, in linea di massima già predefinito nell'oggetto, una rilevanza basilare e caratterizzante per la funzionalità dell'intero sistema.

L'**articolo 24** prevede disposizioni in materia di riservatezza e di controllo degli apparati, nel senso indicato dalla direttiva.

L'**articolo 25** contiene le norme sanzionatorie la cui introduzione si rende necessaria per assicurare il rispetto di prescrizioni e comportamenti che tendono a tutelare in maniera concreta interessi primari connessi alla sicurezza della navigazione, quindi anche della vita umana in mare, nonché alla protezione ambientale in presenza di situazioni che vedono coinvolte unità che trasportano merce pericolosa o inquinante.

In particolare è necessario sottolineare come in aderenza alle previsioni dell'articolo 2 della legge comunitaria 31 ottobre 2003, n. 306 le sanzioni individuate tengono conto del bene giuridico danneggiato o posto in pericolo che nel caso della vita umana o dell'ambiente marino e costiero sono da considerare costituzionalmente protetti e, pertanto, è stata stabilita una pena edittale adeguata in quanto prevede, nel massimo, l'arresto fino a tre anni.

Quanto all'ipotesi sanzionatoria che prevede la pena nel massimo fino ad un anno si è voluto tutelare la necessaria funzione di controllo dell'autorità che viene meno nel caso di una condotta non ottemperante da parte del comandante della nave che viola l'obbligo di dotarsi del registratore dei dati di viaggio (VDR).

La sanzione prevista per l'omessa notifica delle informazione ovvero poichè vengono fornite notizie non veritiere o quando viene meno il prescritto comportamento di collaborazione è stabilita in linea con analoghe norme dell'ordinamento che puniscono violazioni per un ordine legalmente dato in materia di sicurezza; in tal senso in ultimo tale tipo di condotta può essere considerata omogenea all'ordinamento vigente poichè rapportabile ai contenuti dell'articolo 1231 del codice della navigazione.

Quanto alle sanzioni amministrative indirizzate all'armatore della nave per le corrispondenti violazioni commesse dal comandante in violazione dell'articolo 5, comma 1, lettera b) e dell'articolo 6 si è assunto a riferimento il contenuto della sanzione prevista della legge 51 del 2001 per l'omogeneità dell'azione anti giuridica perpetrata.

*Relazione concernente la copertura di bilancio del provvedimento, con specifico riguardo agli articoli 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 22.*

Si premette che il sistema di monitoraggio per la reportazione navale è svolto con l'impiego dei sistemi già operativi presso le sale operative delle capitanerie di porto e degli uffici circondariali marittimi e con l'utilizzo di apparati ivi attestati e già funzionanti.

L'ulteriore *onere*, per questo aspetto, concerne le sole modalità/procedure di instradamento delle comunicazioni in ricezione e trasmissione e le modalità per l'inoltro delle informazioni concernenti tipologia e quantità del carico della nave allo scopo di gestire e disporre di dati suscettibili di adeguata valorizzazione al verificarsi dell'emergenza.

Dall'**articolo 6** non derivano oneri ulteriori per lo Stato poiché soggetti destinatari dell'obbligo di dotarsi di un sistema di identificazione automatica della nave (A.I.S. – Automatic Identification System) sono le imprese d'armamento.

Quanto agli **articoli 7 ed 8** non si prevede che le prescrizioni ivi contenute comportino ulteriori oneri di spesa in quanto vengono determinati obblighi connessi alle attività di controllo eseguibili con le risorse strumentali di ordinaria dotazione.



L' **articolo 9** non introduce ulteriori oneri per l'Amministrazione in quanto l'acquisizione degli apparati tecnologici strumentali a conseguire gli obiettivi ivi indicati è parte di un programma già in fase di autonoma attuazione.

In dettaglio, sempre con riferimento alle previsioni di cui all'articolo 9 dello schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2002/59 CE, si evidenzia che, nel corso dell'esercizio finanziario 2004, per le attività connesse con le esigenze afferenti alla security marittima nazionale, sono state avviate le procedure amministrative ad evidenza pubblica finalizzate alla fornitura in opera di n. 74 Stazioni GBS (Ground Base Stations) - necessarie alla costituzione della rete AIS (Automatic Identification System) nazionale e funzionali alla copertura radioelettrica dell'intero territorio marittimo nazionale (Area A1 del GMDSS — Global Maritime Distress Security System) - in ottemperanza alle indicazioni rese in materia dall'UE e dall'IMO.

Per l'affidamento in parola è stata, quindi, esperita apposita gara europea, conclusasi con la sottoscrizione del contratto rep. 165/2005 in data 14.1.2005 con la Società ELMAN, Ditta aggiudicataria della fornitura ed installazione delle richiamate n. 74 Stazioni GBS complete di server e stazioni grafiche, verso il corrispettivo di € 2.208.900,00, imputato sul Capitolo 8361 ("Spese per attrezzature tecniche, materiali ed infrastrutture occorrenti per i servizi tecnici e per il servizio di sicurezza dei porti e per le caserme") di questo Centro di Responsabilità.

Il predetto atto negoziale è stato approvato con il decreto dirigenziale ri. 74 del 10.2.2005 e registrato alla Corte dei Conti in data 22.3.2005 — Reg. n.3 Fg. 230.

E' in corso di definizione la stipula di apposito atto aggiuntivo al contratto rep. 165/2005 per la fornitura di ulteriori 15 Stazioni mobili AIS, da installare sui mezzi destinati a garantire il corretto svolgimento del "grande evento" Pre-regata della 32" Coppa America (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 settembre 2004 e Ordinanza di protezione civile n. 3382 del 18.11.2004), che si terrà nelle acque di Trapani nel prossimo mese di ottobre 2005.

Gli oneri derivanti dalla sottoscrizione dello stipulando atto negoziale graveranno sui fondi del Capitolo 8363 di questo Centro di Responsabilità ("Somme occorrenti per assicurare l'ordinato svolgimento del grande evento denominato *Pre-regata Coppa America*, mediante la realizzazione degli interventi e l'espletamento delle attività strumentali).

Quanto all'**articolo 10**, concernente l'obbligo di dotare le unità di un *Vessel data recorder* (V.D.R.) vale ciò che si è evidenziato a proposito dell'articolo 6, considerato che gli oneri economici ivi previsti sono a carico delle società armatrici.

Con riguardo al monitoraggio e controllo del traffico marittimo, mediante l'utilizzo del VTS (**Vessel Traffic Service**) ed ai connessi oneri economici, si rappresenta quanto segue.

Il VTS è un servizio reso agli utenti del mare, le cui linee guida sono fissate da prescrizioni e normative internazionali (studio COST 301 della Commissione europea, Risoluzione A.857(20) dell'OMI, Convenzione di Londra 1974 SOLAS (Cap. V), Convenzione di Amburgo 1979 SAR, normative AISM, direttiva 2002/59/CE dell'Unione europea, ecc.) che individuano, nel loro complesso, tutte le funzioni e i parametri tecnico-operativi propri di un sistema VTS.

Il VTS è un sistema atto ad incrementare il livello di sicurezza della navigazione marittima e a rendere quest'ultima più spedita ed efficiente, contestualmente riducendo il rischio di incidenti in mare causa di pericolo per la vita umana e per l'ambiente marino a causa del possibile rilascio di sostanze inquinanti.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in attuazione della Convenzione SOLAS 1974 (recepita e resa esecutiva in Italia con L. 313/1980), ha affidato la realizzazione del sistema al Raggruppamento Temporaneo d'Imprese Alenia Marconi Systems / E.I.S. / S.e.T.. Il contratto in corso è riferito alla progettazione esecutiva di dettaglio dell'intero sistema nazionale di controllo del traffico marittimo e per le emergenze in mare, e la realizzazione della 1<sup>a</sup> *tranche*.

La realizzazione è limitata ad una prima *tranche* a motivo della disponibilità di fondi allora non sufficiente a coprire l'intera opera.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato le procedure per l'affidamento dell'aggiornamento tecnologico e del completamento della realizzazione del sistema, ivi compresa l'integrazione con il sistema AIS che il Comando generale sta autonomamente realizzando con propri capitoli di bilancio.

Gli stanziamenti inerenti alla realizzazione del programma VTS Nazionale sono riconducibili ai seguenti provvedimenti di finanziamento sui capitoli di bilancio 8079 e 8082 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- legge 413/1998, art. 18, comma 1, punto b);
- legge 388/2000, art. 144, comma 1 (Finanziaria 2001);
- legge 166/2002, art. 39;
- P.O.N. trasporti 2000-2006: fondo di rotazione dell'UE (quota finanziamento comunitario pari al 48% dell'investimento per le aree rientranti nell'Obiettivo 1).

Il recepimento e l'attuazione della direttiva 2002/59/CE non introduce, quindi, alcun aggravio ulteriore per il bilancio dello Stato con riferimento al sistema di controllo del traffico marittimo, essendo stato questo già finanziato con gli stanziamenti sopra descritti.



## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87, quinto comma, della Costituzione;  
Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, e, in particolare, l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato A;  
Vista la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio;  
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662;  
Visto il decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259;  
Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del           ;  
Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica ;  
Su proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle comunicazioni e dell'ambiente e della tutela del territorio;

EMANA

Il seguente decreto legislativo

**TITOLO I**  
**FINALITA' E AMBITO DI APPLICAZIONE**

Art. 1.  
*(Finalità)*

1. Scopo del presente decreto è di istituire un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso, e di un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato da navi.

Art. 2.  
(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) “strumenti internazionali pertinenti” i seguenti strumenti internazionali, ed i relativi eventuali emendamenti, modifiche ed integrazioni, in vigore al momento dell’applicazione delle norme che rinviano agli strumenti stessi:

1) “MARPOL”: la convenzione internazionale di Londra del 12 novembre 1973 per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978;

2) “SOLAS”: la convenzione internazionale di Londra del 1 novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare e i relativi protocolli e modifiche;

3) la convenzione internazionale di Londra del 23 giugno 1969 sulla stazzatura delle navi;

4) la convenzione internazionale di Bruxelles del 29 novembre 1969 sull’intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare l’inquinamento da idrocarburi, e il relativo protocollo del 1973 sull’intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi;

5) “SAR”: la convenzione internazionale di Amburgo del 27 aprile 1979 sulla ricerca e il salvataggio marittimo;

6) “Codice ISM”: il codice internazionale per la gestione della sicurezza;

7) “Codice IMDG”: il codice marittimo internazionale per il trasporto di merci pericolose;

8) “Codice IBC”: il codice internazionale dell’IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;

9) “Codice IGC”: il codice internazionale dell’IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;

10) “Codice BC”: il Codice dell’IMO delle norme pratiche per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi;

11) “Codice INF”: il Codice dell’IMO 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;

12) “Risoluzione IMO A851 (20)”: la risoluzione 851 (20) dell’Organizzazione Marittima Internazionale, avente per titolo “Principi generali dei sistemi di rapportazione navale e prescrizioni per la rapportazione navale, comprese le linee guida per la rapportazione dei sinistri in cui sono coinvolte merci pericolosa e, sostanze nocive e/o sostanze inquinanti per l’ambiente marino”;

13) “Risoluzione IMO A.861 (20) dell’Organizzazione Marittima Internazionale avente per titolo “VDR”;

b) “armatore”: la persona fisica o giuridica che esercita l’attività di gestione della nave;

c) “agente”: la persona incaricata o autorizzata a rilasciare informazioni in nome dell’armatore della nave;

d) “spedizioniere ovvero caricatore”: la persona che ha stipulato con un vettore un contratto per il trasporto di merci via mare o la persona nel cui nome o per conto della quale è stipulato il contratto;

e) “compagnia”: la compagnia ai sensi della regola 1, paragrafo 2 del Capitolo IX della SOLAS;

f) “nave”: qualsiasi costruzione destinata al trasporto marittimo;

g) “merci pericolose”:

1) le merci classificate nel Codice IMDG;

2) le sostanze liquide pericolose di cui al Capitolo 17 del Codice IBC;

3) i gas liquefatti di cui al capitolo 19 del codice IGC;

- 4) le sostanze solide di cui all'appendice B del codice BC;
  - 5) le merci per il cui trasporto sono state prescritte condizioni preliminari conformemente al paragrafo 1.1.3 del codice IBC o al paragrafo 1.1.6 del codice IGC;
- h) “merci inquinanti”:
- 1) gli idrocarburi secondo la definizione della MARPOL , allegato I;
  - 2) le sostanze liquide nocive , secondo la definizione della MARPOL, allegato II;
  - 3) le sostanze dannose, secondo la definizione della MARPOL, allegato III;
- i) “unità di carico”: un veicolo stradale adibito al trasporto di merci, un veicolo ferroviario adibito al trasporto di merci, un contenitore, un veicolo cisterna stradale, un veicolo cisterna ferroviario o una cisterna mobile;
- l) “indirizzo”: il nome e i canali di comunicazione che consentono di stabilire, in caso di necessità, un contatto con l'armatore, l'agente, l'amministrazione, l'autorità marittima, qualsiasi altra persona o organismo abilitato in possesso di informazioni dettagliate riguardanti il carico della nave;
- m) “amministrazione”: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto ;
- n) “autorità marittima”: gli uffici marittimi di cui all'articolo 16 del codice della navigazione ovvero i Centri Secondari di Soccorso Marittimo (MRSC) individuati nel decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, quali autorità preposte al coordinamento delle operazioni di ricerca e di salvataggio ovvero i Centri VTS come definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 gennaio 2004, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 6 febbraio 2004, secondo la specifica funzione espletata e connessa alla caratteristica o tipologia dell'intervento o del servizio fornito;
- o) “luogo di rifugio”: il porto, la parte di un porto o qualsiasi altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o qualsiasi altra area riparata individuati da uno Stato membro per accogliere una nave in pericolo;
- p) “servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS)”: il servizio finalizzato a migliorare la sicurezza della navigazione e l'efficienza del traffico marittimo e a tutelare l'ambiente, in grado di interagire con le navi che transitano nell'area coperta dal VTS;
- q) “sistema di identificazione automatica (AIS)”: il sistema di identificazione delle navi rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO;
- r) “sistema di rotte navali”: qualsiasi sistema che organizza uno o più corsie di traffico o prevede misure di organizzazione del traffico al fine di ridurre il rischio di sinistri; esso comprende schemi di separazione del traffico , corsie di traffico a doppio senso , rotte raccomandate, zone da evitare, zone di traffico costiero , rotatorie, zone di prudenza e corsie di traffico in acque profonde;
- s) “nave tradizionale”: qualsiasi tipo di nave storica e relative ricostruzioni, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e l'arte marinaresca tradizionali e nel contempo identificabili come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;
- t) “sinistro”: il sinistro quale definito dal Codice dell'IMO in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

Art. 3.  
*(Ambito di applicazione)*

1. Il presente decreto si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, salvo diversamente specificato.
2. Il presente decreto non si applica:
  - a) alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie ed alle altre navi appartenenti ad uno Stato membro o da questo esercitate ed utilizzate per un servizio pubblico non commerciale;
  - b) alle navi da pesca, alle navi tradizionali e alle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri;
  - c) al combustibile imbarcato, fino a 5000 tonnellate, alle scorte e alle attrezzature di bordo delle navi.

**TITOLO II**  
**RAPPORTAZIONE E MONITORAGGIO NAVALE**

Art. 4.

*(Comunicazione preventiva dell'ingresso nei porti italiani)*

1. L'armatore, l'agente o il comandante della nave diretta verso un porto nazionale comunica alla competente autorità marittima le informazioni di cui all'Allegato I, punto 1:
  - a) con almeno 24 ore d'anticipo rispetto al previsto arrivo, se la durata del viaggio è pari o superiore a 24 ore;
  - b) non oltre il momento in cui la nave esce dal porto di provenienza, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore;
  - c) se lo scalo di destinazione non è noto o se lo stesso è aggiornato nel corso del viaggio, nel momento in cui è acquisita l'informazione di cambio della destinazione.
2. Le navi dirette a un porto nazionale, provenienti da un porto extracomunitario che trasportano merci pericolose o inquinanti, sono soggette all'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 13.



Art. 5.

*(Monitoraggio delle navi che entrano nelle aree coperte da sistemi obbligatori di  
rapportazione navale)*

1. L'amministrazione provvede, avvalendosi se del caso della propria organizzazione periferica e secondo le modalità indicate nei successivi articoli, alla gestione operativa di un sistema di monitoraggio e per la reportazione navale obbligatoria organizzato conformemente alle linee guida ed ai criteri emanati dall'IMO in base alla Convenzione SOLAS, capitolo V, Regola 11, prevedendo che i comandi delle navi forniscano le informazioni necessarie in osservanza di detto sistema, comprese le informazioni supplementari contemplate nella risoluzione IMO A.851 (20). L'obbligo di informazione deve riguardare, in ogni caso, le informazioni elencate nell'allegato I, parte 4 del presente decreto.
2. L'introduzione di un nuovo sistema obbligatorio di reportazione navale o di una proposta di modifica del sistema di reportazione di cui al comma 1, da sottoporre all'IMO per la preventiva adozione, obbliga comunque l'Amministrazione ad indicare nella proposta le informazioni enumerate nell'allegato I, punto 4.

Art. 6.

*(Impiego dei sistemi di identificazione automatica)*

1. Le navi nazionali e le navi di bandiera straniera individuate nell'Allegato II, punto 1, che fanno scalo in un porto nazionale, sono dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO.
2. Le navi dotate di un sistema di identificazione automatica lo mantengono sempre in funzione, tranne nei casi in cui accordi, regole o norme internazionali prevedono la protezione delle informazioni sulla navigazione.
3. L'utilizzo del sistema di identificazione automatica, all'interno delle acque portuali, è soggetto alla disciplina del Comandante del porto, in ragione delle preminenti esigenze di sicurezza (security) delle infrastrutture portuali.

Art. 7.

*(Impiego dei sistemi di rotte navali)*

1. L'autorità marittima provvede al monitoraggio del traffico navale e adotta tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutte le navi che entrano nelle zone in cui esiste un sistema di reportazione navale, o in quelle individuate per garantire una maggiore tutela ambientale delle coste nazionali, adottato dall'IMO in base alla convenzione SOLAS, capitolo V, regola 10, impiegano detti sistemi in conformità alle linee guida e ai criteri emanati dall'IMO.
2. L'autorità marittima, nel caso in cui è instaurato un sistema di rotte navali non adottato dall'IMO, si uniforma, per quanto possibile, alle linee guida e ai criteri elaborati dall'IMO e diffonde tutte le informazioni per un impiego sicuro ed efficace dei predetti sistemi di rotte navali.

Art. 8.

*(Monitoraggio dell'adesione ai servizi di assistenza al traffico marittimo da parte delle navi)*

1. L'autorità marittima provvede al monitoraggio del traffico navale e adotta tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che:
  - a) le navi che entrano in una zona di mare territoriale ove esiste un VTS, vi partecipino e ne rispettino le regole;
  - b) le navi nazionali che entrano in una zona al di fuori delle acque territoriali ove esiste un VTS, gestito da un altro Stato membro, ne rispettino le regole;
  - c) le navi battenti bandiera di un paese terzo e non dirette verso un porto nazionale, che entrano in una zona al di fuori delle acque territoriali, ove esiste un VTS, si attengano, per quanto possibile, alle relative regole. Ogni eventuale palese e grave violazione è comunicata all'autorità dello Stato di bandiera.

Art. 9.

*(Infrastrutture per i sistemi di reportazione navale, i sistemi di rotte navali e i servizi di assistenza al traffico marittimo)*

1. L'autorità marittima gestisce **esclusivamente**, per fini di sicurezza della navigazione, gli impianti e le installazioni a terra idonei a ricevere ed utilizzare le informazioni AIS, prevedendo la necessaria copertura radioelettrica per la ricezione dei rapporti.
2. **Ogni utilizzazione della AIS per fini diversi da quelli di cui al comma 1, non deve interferire con la gestione del sistema da parte dell'Autorità marittima.**
3. L'amministrazione gestisce gli impianti e le installazioni per il monitoraggio del traffico navale, nonché le informazioni pervenute in sinergia con le autorità marittime e provvede a renderle disponibili nell'ambito dell'Unione europea e più in generale in ambito internazionale attraverso sistemi informativi prestabiliti. **Le predette informazioni sono altresì rese disponibili agli organi preposti alla difesa nazionale, alla sicurezza pubblica, alla difesa civile ed al soccorso pubblico, quando le stesse abbiano attinenza con tali materie.**
4. Il personale impiegato nella gestione degli impianti e le installazioni del VTS e di reportazione navale è qualificato presso il Centro di Formazione VTS dell'amministrazione.

Art. 10.

*(Registratori dei dati di viaggio)*

1. Le navi nazionali e straniere, individuate nell'Allegato II, parte II, che fanno scalo in un porto nazionale, sono dotate del registratore dei dati di viaggio (Voyage Data Recorder – VDR) entro le date rispettivamente stabilite dal citato Allegato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono determinati gli obblighi derivanti dall'installazione obbligatoria dei registratori dei dati di viaggio (VDR) sia per gli armatori che per i comandanti delle navi, in conformità alle disposizioni emanate in sede internazionale.
2. Sono esentate dall'obbligo di installare il registratore dei dati di viaggio (VDR) le navi da passeggeri adibite esclusivamente a viaggi nazionali in tratti di mare delle classi B, C e D, come definite all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.
3. I dati rilevati con un sistema VDR sono messi a disposizione della richiedente amministrazione dello Stato interessato in caso di un'indagine effettuata a seguito di un sinistro avvenuto nelle acque sottoposte alla giurisdizione nazionale. L'amministrazione provvede nel corso dell'indagine ad utilizzare e a debitamente analizzare detti dati nonché a pubblicare i risultati dell'indagine al più presto possibile dopo la sua conclusione.

Art. 11  
*(Indagini sui sinistri)*

1. Fatto salvo quanto previsto dal Capo II del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, le indagini sui sinistri e sugli incidenti marittimi in cui sia rimasta coinvolta una nave oggetto del presente decreto vengono eseguite osservando le disposizioni del codice IMO in materia di inchieste sugli incidenti e i sinistri marittimi.
2. L'amministrazione collabora alle indagini sui sinistri e sugli incidenti marittimi condotte all'estero, allorché è coinvolta una nave italiana.

**TITOLO III**  
**COMUNICAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE O INQUINANTI A BORDO**  
**DELLE NAVI (HAZMAT)**

Art. 12.

*(Obblighi dello spedizioniere o del caricatore)*

1. Le merci pericolose o inquinanti sono consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave, a condizione che il comandante riceva una dichiarazione contenente le informazioni di cui all'allegato I, punto 2.

2. Lo spedizioniere ovvero il caricatore trasmette al comandante la dichiarazione di cui al comma 1 e deve assicurare che il carico consegnato per il trasporto corrisponde effettivamente a quello dichiarato.



Art. 13.

*(Comunicazione delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo)*

1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave, che trasporta merci pericolose o inquinanti, comunica, al momento della partenza, all'autorità marittima le informazioni di cui all'allegato I, punto 3.
2. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che trasporta merci pericolose o inquinanti proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto nazionale ovvero un luogo d'ormeggio situato nelle acque territoriali italiane, comunica le informazioni di cui all'allegato I, punto 3, anche all'autorità marittima del primo porto di destinazione o del luogo d'ormeggio, se questa informazione è disponibile al momento della partenza. Se tali informazioni non sono disponibili al momento della partenza, esse sono comunicate non appena è noto il porto di destinazione o il luogo di ormeggio.
3. L'autorità marittima conserva le informazioni di cui all'allegato I, punto 3, per un periodo sufficiente a consentire la loro utilizzazione in caso di incidente in mare e adotta i provvedimenti necessari per fornire immediatamente tali informazioni a richiesta dell'autorità interessata.
4. L'armatore, l'agente o il comandante della nave comunica le informazioni relative al carico di cui all'allegato I, punto 3, all'autorità marittima competente. Le informazioni sono trasmesse, per quanto possibile per via elettronica, nel rispetto della sintassi e delle procedure specificate nell'allegato III.

Art. 14.

*(Scambio telematico di dati fra Stati membri)*

1. L'amministrazione coopera con le autorità degli altri Stati membri per garantire l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per la gestione delle informazioni di cui all'allegato I.
2. I sistemi di cui al comma 1 consentono:
  - a) lo scambio dei dati per via elettronica e la ricezione e il trattamento dei messaggi comunicati ai sensi dell'articolo 13;
  - b) la trasmissione delle informazioni 24 ore su 24;
  - c) la trasmissione senza ritardo all'autorità competente di un altro Stato membro, che fa richiesta, delle informazioni che riguardano la nave e le merci pericolose o inquinanti che si trovano a bordo.
3. L'amministrazione provvede all'attuazione del presente articolo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 15.  
(Esenzioni)

1. L'amministrazione può esonerare dall'osservanza dei requisiti di cui all'articolo 13 i servizi di linea effettuati tra porti dello Stato solo se:
  - a) la compagnia che svolge i suddetti servizi compila e tiene aggiornato un elenco delle navi utilizzate e lo trasmette all'autorità marittima competente;
  - b) per ciascun viaggio effettuato, le informazioni di cui all'Allegato I, punto 3, sono messe a disposizione dell'autorità marittima che ne fa richiesta. La compagnia istituisce un sistema interno che garantisce immediatamente la trasmissione delle informazioni in forma elettronica a richiesta dell'autorità marittima competente, ai sensi dell'articolo 13, comma 4.
2. Quando un servizio di linea internazionale interessa uno scalo di uno o più Stati membri dell'Unione europea, l'amministrazione può concedere l'esenzione dall'obbligo di cui all'articolo 13 nel rispetto delle condizioni indicate al comma 1.
3. L'amministrazione comunica alla Commissione europea le esenzioni concesse ai sensi del presente articolo.

**TITOLO IV**  
**MONITORAGGIO DELLE NAVI A RISCHIO ED INTERVENTO IN CASO DI**  
**INCIDENTI IN MARE**

Art. 16.

*(Trasmissione delle informazioni relative a determinate navi)*

1. Sono considerate a rischio potenziale per la navigazione ovvero una minaccia per la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente:
  - a) le navi che, nel corso del viaggio, si trovino in una delle seguenti condizioni:
    - 1) sono rimaste coinvolte in incidenti in mare ai sensi dell'articolo 17;
    - 2) hanno violato gli obblighi di comunicazione e di reportazione previsti dal presente decreto o da altre disposizioni di legge;
    - 3) hanno violato le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali e dei VTS posti sotto la responsabilità dell'amministrazione di uno Stato membro dell'Unione europea;
  - b) le navi nei cui confronti esistono prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della MARPOL nelle acque di giurisdizione di uno Stato membro;
  - c) le navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti dell'Unione europea o che sono state oggetto di un rapporto o di una comunicazione dell'autorità competente di uno Stato membro.
2. L'autorità marittima comunica le informazioni di cui al comma 1 alle competenti autorità degli Stati membri interessati dalla rotta seguita dalla nave.
3. L'amministrazione che riceve dette informazioni le trasmette all'autorità marittima competente, la quale, di iniziativa o su richiesta, può effettuare ispezioni o verifiche, le cui risultanze sono messe a disposizione di tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

Art. 17.

*(Rapportazione di incidenti in mare)*

1. Il comandante di una nave che naviga all'interno della regione di interesse nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare, come individuata con decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, rapporta immediatamente all'autorità marittima competente:
  - a) qualsiasi incidente che pregiudica la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;
  - b) qualsiasi incidente che compromette la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione;
  - c) qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o del litorale, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare;
  - d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva.
2. Il messaggio di reportazione trasmesso ai sensi del comma 1 indica il nome della nave, la sua posizione, il porto di partenza, il porto di destinazione, tutte le indicazioni che consentano di ottenere informazioni sulle merci pericolose e inquinanti trasportate a bordo, il numero delle persone a bordo, i particolari dell'incidente e qualsiasi informazione pertinente prevista dalla risoluzione 851(20) dell'IMO.

Art. 18.

*(Misure da adottare in presenza di condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse)*

1. Se l'autorità marittima ritiene che, a causa di condizioni meteorologiche o marine eccezionalmente avverse, sussiste un grave rischio di inquinamento della zona marittima o costiera, o delle zone marittime o costiere di altri Stati o sia in pericolo la vita umana in mare:
  - a) fornisce al comandante della nave che si trova nella zona interessata o intende entrare o uscire dal porto tutte le informazioni sulle condizioni meteomarine e, ove opportuno e possibile, sui pericoli che le stesse possono comportare per la nave, il carico, l'equipaggio e i passeggeri;
  - b) adotta tutte le misure idonee per agevolare il comando di bordo ad acquisire un quadro di situazione quanto più completo e raccomanda ad una nave particolare o a navi in generale, secondo i casi, di entrare ovvero di non entrare in porto ovvero di non intraprendere la navigazione fino a quando non si ristabiliscono le condizioni meteomarine e cessa il pericolo per le persone e l'ambiente;
  - c) limita o vieta il rifornimento di combustibile in mare nelle acque territoriali.
2. Il comandante informa la compagnia delle misure o raccomandazioni di cui al comma 1 fermo restando la decisione che lo stesso comandante assume in base al suo giudizio professionale in conformità alla convenzione SOLAS. Il comandante comunica alle autorità marittime competenti i motivi della sua decisione, qualora essa non è conforme alle misure di cui al comma 1, lettera b).
3. Le misure ovvero le raccomandazioni di cui al comma 1, lettera b), sono basate sulle previsioni e le osservazioni meteorologiche diffuse dal servizio meteorologico dell'Aeronautica militare italiana.

Art. 19.

*(Misure relative agli incidenti in mare)*

1. Quando si verifica un incidente in mare, ai sensi dell'articolo 17, l'autorità marittima competente adotta le misure appropriate, comprese quelle di cui all'allegato IV, in conformità alle vigenti disposizioni nazionali e internazionali per garantire la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero.
2. L'armatore, il comandante della nave e il proprietario delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, collaborano pienamente con le autorità allo scopo di ridurre al minimo le conseguenze di un incidente in mare.
3. Il comandante di una nave, alla quale si applicano le disposizioni del Codice ISM, informa la compagnia di ogni incidente, di cui all'articolo 17, che si mette a disposizione delle autorità competenti e fornisce la massima collaborazione.

Art. 20.  
*(Luoghi di rifugio)*

1. Il capo del compartimento marittimo, nell'ambito della pianificazione operativa di pronto intervento locale antinquinamento, di cui all'articolo 11 della legge 31 dicembre 1982, n.979, individua le procedure per accogliere le navi in pericolo nelle acque di giurisdizione tenuto conto prioritariamente dei vincoli ambientali e paesaggistici delle aree costiere ad alta valenza e vocazione turistica, nonché delle caratteristiche e della tipologia della nave.
2. Le procedure adottate, in conformità con le pertinenti linee guida dell'IMO, prevedono idonee misure per garantire che le navi in pericolo possano raggiungere un luogo di rifugio, previa autorizzazione dell'autorità individuata dalla pianificazione operativa di pronto intervento locale antinquinamento in relazione al livello di emergenza in corso.
3. Restano impregiudicati la disciplina ed i relativi piani in materia di ricerca e salvataggio nei casi di pericolo per la vita umana in mare.



Art. 21.

*(Informazioni delle parti interessate)*

1. L'autorità marittima, quando è necessario, segnala via radio ogni incidente comunicato ai sensi dell'articolo 17 e divulga le informazioni relative all'eventuale presenza di ogni nave che comporta un rischio per la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente.
2. L'autorità marittima, che riceve notizie relative a fatti o situazioni idonei, anche potenzialmente, a creare un aumento del rischio di zone marittime e costiere di altro Stato membro, adotta le più appropriate misure per fornire ogni pertinente informazione e consultazione e, laddove sia necessario, si rende disponibile per ogni possibile forma di collaborazione.

Art. 22.

*(Designazione degli organismi competenti)*

1. Le comunicazioni previste dal presente decreto sono effettuate, salvo altra espressa indicazione, all'autorità marittima del luogo di approdo della nave, ovvero ai Centri Secondari di Soccorso Marittimo (MRSC) territorialmente competenti, come individuati dal decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, per l'attività di coordinamento delle operazioni di ricerca e di salvataggio.
2. Gli organismi di cui al comma 1, ricevute le comunicazioni, provvedono alla messa in atto delle rispettive azioni di competenza, ivi compresa la trasmissione delle informazioni di cui all'articolo 21.
3. L'amministrazione comunica alla Commissione europea, anche per le finalità del presente decreto, l'elenco delle stazioni costiere secondarie come individuate dal decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662.

Art. 23.

*(Cooperazione tra gli Stati membri)*

1. L'amministrazione ottimizza l'uso delle informazioni comunicate ai sensi del presente decreto cooperando, anche attraverso l'utilizzo di sistemi telematici, con le corrispondenti autorità di altri Stati membri per il conseguimento dei seguenti obiettivi:
  - a) promuovere ogni forma di collaborazione per lo scambio di dati che riguardano i movimenti, le previsioni d'arrivo delle navi nei porti e le notizie relative al carico;
  - b) sviluppare e rafforzare l'efficacia dei collegamenti telematici tra le stazioni costiere degli Stati membri ai fini di una migliore conoscenza del traffico marittimo, di un migliore monitoraggio delle navi in transito e di un'armonizzazione e semplificazione dei rapporti prescritti alle navi durante il viaggio;
  - c) estendere la copertura del sistema di monitoraggio e d'informazione per il traffico marittimo e aggiornarlo allo scopo di migliorare l'identificazione ed il monitoraggio delle navi;
  - d) stabilire piani concertati per l'accoglienza delle navi in pericolo ai sensi dell'articolo 20.

Art. 24.

*(Riservatezza delle informazioni ed ispezioni)*

1. L'amministrazione emana specifiche direttive alle autorità marittime per garantire la riservatezza delle informazioni trasmesse ai sensi del presente decreto.
2. Con le medesime direttive sono, altresì, impartite disposizioni per la verifica periodica del funzionamento dei sistemi telematici a terra e la loro idoneità a soddisfare i requisiti per la ricezione e la trasmissione, 24 ore su 24, delle informazioni comunicate ai sensi degli articoli 13 e 15.

Art. 25.  
(Sanzioni)

1. Salvo che il fatto costituisca reato, il comandante della nave, l'agente o l'armatore che viola gli obblighi previsti dall'articolo 4, comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro cinquanta a euro trecento.
2. Il comandante della nave o l'armatore che viola l'obbligo previsto dall'articolo 6 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro milletrentatre a euro seimilacentonovantasette, maggiorata, nei confronti dell'armatore, dell'importo di 2,58 euro per ogni tonnellata di stazza lorda della nave.
3. Il comandante della nave o l'armatore che viola gli obblighi di cui all'articolo 10, comma 1, è punito con l'arresto da un mese ad un anno ovvero con l'ammenda da euro cinquecentosedici a euro milletrentadue.
4. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave, l'armatore o un suo rappresentante che non osserva gli obblighi rispettivamente previsti dall'articolo 13, commi 1, 2 e 4, dall'articolo 17, comma 1, e dall'articolo 19 ovvero fornisca false informazioni relative alle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo o a elementi che, se non tempestivamente conosciuti possono creare situazioni di pericolo, è punito con la pena dell'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da euro duemilacinquecentottantadue a euro quindicimilaquattrocentonovantatre.

## **ELENCO DELLE INFORMAZIONI DA COMUNICARE**

### **1. Informazioni da comunicare a norma dell'articolo 4 – Informazioni generali**

- a) Identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI).
- b) Porto di destinazione.
- c) Orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità marittima, e orario stimato di partenza da tale porto.
- d) Numero totale di persone a bordo.

### **2. Informazioni da comunicare a norma dell'articolo 12 – Informazioni sul carico**

- a) Denominazione tecnica esatta delle merci pericolose o inquinanti, numero ONU, ove esistano, classi IMO di rischio o di conformità dei codici IMDG, IBC e IGC e, se del caso, classe della nave per i carichi soggetti al codice INF secondo la definizione della regola VII/14.2, quantitativi delle merci in questione e se queste sono state trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione.
- b) Indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico.

### **3. Informazioni da comunicare a norma dell'articolo 13**

#### ***A. Informazioni generali***

- a) Identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI).
- b) Porto di destinazione.
- c) Per la nave che lascia un porto nazionale: orario stimato di partenza dal porto di partenza o dalla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità marittima competente, e orario stimato di arrivo nel porto di destinazione.
- d) Per la nave proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto nazionale: orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità marittima competente.
- e) Numero totale delle persone a bordo.

#### ***B. Informazioni sul carico***

- a) Denominazione tecnica esatta delle merci pericolose o inquinanti, numero ONU, ove esistano, classi IMO di rischio in conformità dei codici IMDG, IBC, e IGC e, se del caso, classe della nave secondo la definizione del codice INF, quantitativi delle merci in questione e relativa ubicazione a bordo e, se queste sono trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione.
- b) Conferma della presenza a bordo di un elenco o manifesto di carico o piano di carico adeguato contenente una descrizione dettagliata delle merci pericolose o inquinanti trasportate e della relativa ubicazione sulla nave.
- c) Indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico.

#### 4. Informazioni di cui all'articolo 5

- A Identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI).
- B Data e ora
- C o D Posizione con coordinate di latitudine e longitudine o rilevamento effettivo e distanza in miglia nautiche da un punto di riferimento chiaramente identificato.
- E. Rotta.
- F Velocità.
- I Porto di destinazione e orario stimato di arrivo.
- P Carico e, se a bordo sono presenti merci pericolose, quantità e classe IMO.
- T Indirizzo per la comunicazione di informazioni relative al carico.
- W Numero totale di persone a bordo.
- X Informazioni varie:
  - caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile "bunker", per le navi che ne trasportano più di 5000 tonnellate,
  - status di navigazione.

5. Il comandante della nave informa immediatamente l'autorità marittima interessata di qualsiasi modifica delle informazioni comunicate ai sensi del presente allegato.

## **PRESCRIZIONI APPLICABILI ALLE APPARECCHIATURE DI BORDO**

### **I. Sistemi di identificazione automatica (AIS)**

#### *1. Navi costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data.*

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, costruite dal 1° luglio 2002 in poi, che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunità europea, sono soggette all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6.

#### *2. Navi costruite prima del 1° luglio 2002.*

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300, costruite prima del 1° luglio 2002, che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunità sono soggette all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 secondo il calendario seguente:

- a) navi da passeggeri: entro il 1° luglio 2003;
- b) navi cisterna: al più tardi al momento della prima visita del materiale di sicurezza effettuata dopo il 1° luglio 2003;
- c) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 50000 tonnellate: entro il 1° luglio 2004;
- d) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 10000 tonnellate ma inferiore a 50000 tonnellate: entro il 1° luglio 2005 ovvero, per quanto riguarda le navi adibite a viaggi internazionali, non oltre la prima visita relativa al certificato di sicurezza dotazioni nave da carico da effettuare dopo il 1° luglio 2004 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2004;
- e) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate ma inferiore a 10000 tonnellate: entro il 1° luglio 2006 ovvero, per quanto riguarda le navi adibite a viaggi internazionali, non oltre la prima visita relativa al certificato di sicurezza dotazioni nave da carico da effettuare dopo il 1° luglio 2004 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2004;
- f) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate ma inferiore a 3000 tonnellate: entro il 1° luglio 2007 ovvero, per quanto riguarda le navi adibite a viaggi internazionali, non oltre la prima visita relativa al certificato di sicurezza dotazioni nave da carico da effettuare dopo il 1° luglio 2004 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2004.

### **II. Registratori dei dati di viaggio (sistemi VDR)**

1. Le navi delle seguenti classi che fanno scalo in un porto nazionale sono dotate di un sistema di registrazione dei dati di viaggio conforme agli standard di prestazione della risoluzione



A.861(20) dell'IMO e agli standard di prova definiti dalla norma n. 61996 della Commissione elettronica internazionale (IEC):

- a) le navi da passeggeri costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: entro il 5 luglio 2002;
  - b) le navi da passeggeri ro/ro costruite prima del 1° luglio 2002: al più tardi al momento della prima visita effettuata a partire dal 1° luglio 2002 compreso;
  - c) le navi da passeggeri diverse dalle ro/ro costruite prima del 1° luglio 2002: entro il 1° gennaio 2004;
  - d) le navi diverse dalle navi da passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate, costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: entro il 5 luglio 2002.
2. Le navi delle seguenti classi, costruite prima del 1° luglio 2002, che fanno scalo in un porto nazionale sono dotate di un sistema di registrazione dei dati di viaggio conforme ai pertinenti standard dell'IMO:
- a) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 20000 tonnellate: non oltre la data fissata dall'IMO o, in assenza di decisione dell'IMO, entro il 1° gennaio 2007;
  - b) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate ma inferiore a 20000 tonnellate: non oltre la data fissata dall'IMO o, in assenza di decisione dell'IMO, entro il 1° gennaio 2008.

**MESSAGGI ELETTRONICI**

1. Le amministrazioni competenti assicurano lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture necessarie alla trasmissione, ricezione e conversione dei dati fra sistemi che applicano la sintassi XML o Edifact, in base a servizi di comunicazione X.400 o Internet.

**MISURE CHE GLI STATI MEMBRI POSSONO PRENDERE IN PRESENZA DI  
MINACCIA PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E PER L'AMBIENTE**

1. Qualora, in seguito ad un incidente o in presenza delle circostanze descritte all'articolo 17, riguardanti una nave, l'autorità marittima ritiene nel rispetto del diritto internazionale, che è necessario allontanare, attenuare o eliminare un pericolo grave ed imminente che minaccia il litorale o interessi connessi, la sicurezza di altre navi, del loro equipaggio e dei loro passeggeri o delle persone che si trovano a terra oppure che è necessario proteggere l'ambiente marino può in particolare:
  - a) limitare i movimenti della nave o dirigerla su una data rotta. Questa prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;
  - b) ordinare al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza della navigazione;
  - c) inviare a bordo della nave una squadra di esperti per valutare il grado di rischio, assistere il comandante nel rimediare alla situazione;
  - d) ordinare al comandante di recarsi in un luogo di rifugio in caso di pericolo imminente od ordinare che la nave sia pilotata o rimorchiata.