

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 298

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2009/17/CE recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione»

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 4 giugno 2010, n. 96)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 30 novembre 2010)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI D 179/10

Roma 30 NOV. 2010

Caro Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2009/17/CE recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 26 novembre 2010.

*Con rispetto,
G. Schifani*

Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A



Ministero dell'Economia e delle Finanze

UFFICIO LEGISLATIVO ECONOMIA

ANP/93/POLOM/15994

Roma, 30 NOV. 2010

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Al Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi
ROMA

e, p.c.

Al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato
SEDE

OGGETTO: schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione.

Si trasmette, per i successivi adempimenti di competenza, il testo dello schema di decreto meglio individuato in oggetto, munito del "visto" del Dipartimento della ragioneria generale dello Stato.

IL CAPO DELL'UFFICIO

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2009/17/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 APRILE 2009 RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 2002/59/CE RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO NAVALE E DI INFORMAZIONE.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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;

Vista la direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662;

Visto il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato e integrato dal decreto legislativo 17 novembre 2008, n. 187;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante legge comunitaria 2009, ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 26 novembre 2010;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del...;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

EMANA

il seguente decreto legislativo:



ART. 1

(Modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196)

1. All'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) "strumenti internazionali pertinenti" nella loro versione aggiornata:".

2. All'articolo 2, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il punto 13, sono inseriti i seguenti:

"13-bis) risoluzione A. 917(22) dell'IMO: la risoluzione 917(22) dell'Organizzazione marittima internazionale recante "Linee guida per l'utilizzo a bordo del sistema AIS" quale modificata dalla risoluzione A. 956(23) dell'IMO,

13-ter) risoluzione A. 949(23) dell'IMO: la risoluzione 949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale recante "Linee guida sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza",

13-quater) risoluzione A. 950(23) dell'IMO: la risoluzione 950(23) dell'Organizzazione marittima internazionale intitolata "Servizi di assistenza marittima (MAS)",

13-quinques) Linee guida dell'IMO sul giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo": le linee guida allegate alla risoluzione LEG. 3(91) del comitato giuridico dell'IMO del 27 aprile 2006 come approvate dal Consiglio di amministrazione dell'OIL nella sua 296^a sessione del 12-16 giugno 2006."

3. All'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera m) è sostituita dalla seguente:

"m) amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera;".

4. All'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera n) è sostituita dalla seguente:

"n) autorità competenti: le autorità incaricate delle funzioni contemplate dal presente decreto ovvero, l'amministrazione di cui alla precedente lettera m) quale autorità nazionale competente, National Competent Authority NCA, ed inoltre, a livello locale, Local Competent Authority LCA:

1) le autorità marittime ovvero gli uffici marittimi di cui all'articolo 16 del codice della navigazione,

2) 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.

3) le Autorità VTS come definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 gennaio 2004, di cui all'allegato 5 aggiornato con decreto dirigenziale del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera:".



5. All'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera o) è sostituita dalla seguente:

"o) luogo di rifugio: il porto o parte di esso o altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o altra area riparata individuata per accogliere una nave che necessita di assistenza;"

6. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la lettera t) sono aggiunte le seguenti:

"t-bis) SafeSeaNet: il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria;

t-ter) servizio di linea: serie di collegamenti effettuati in modo da assicurare il traffico fra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, che abbiano le seguenti caratteristiche:

1) collegamenti con orario pubblicato oppure tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

2) collegamenti effettuati per un minimo di un mese continuativamente;

t-quater) unità da pesca: qualsiasi nave attrezzata per lo sfruttamento commerciale delle risorse acquatiche vive;

t-quinques) nave che necessita di assistenza: fatte salve le disposizioni della Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, una nave che si trova in una situazione che potrebbe comportarne il naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione;

t-sexies) LRIT: sistema di identificazione e tracciamento a grande distanza delle navi di cui alla regola V/19-1 della Convenzione SOLAS.

t-septies) direttiva: è la direttiva 2002/59/CE del 27 giugno 2002 del Parlamento europeo e del Consiglio.

t-octies) Bonifacio traffic: sistema di reportazione navale obbligatorio di cui alla risoluzione MSC.73 (69) adottata dal Maritime Safety Committee dell'IMO in data 19 maggio 1998, come recepito anche dal D. M 2 ottobre 2008.

t-nonies) Adriatic Traffic: sistema di reportazione navale obbligatorio di cui alla risoluzione MSC.139 (76) adottata dal Maritime Safety Committee dell'IMO in data 5 dicembre 2002.

t-decies) MARES, Mediterranean AIS Regional Exchange System: sistema internazionale di scambio di dati sul traffico marittimo realizzato e gestito dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera per ottemperare alle disposizioni di cui all'articolo 9, comma 1, del presente decreto e che contempla l'invio di informazioni al sistema SafeSeaNet.

t-undecies) PMIS, Port Management Information System: Sistema informativo per la gestione portuale realizzato e gestito dalle autorità competenti di cui alla lettera n);



t-duodecies) Monitoraggio e controllo del traffico marittimo: funzione di raccolta e di scambio di informazioni sul traffico marittimo, svolta in via esclusiva dalle autorità competenti, come regolamentata dal presente decreto e finalizzata ad incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico, migliorare la capacità di risposta nelle attività di ricerca e soccorso alla vita umana in mare, in caso di eventi, incidenti o situazioni potenzialmente pericolose, ed a contribuire ad una più efficace prevenzione e localizzazione degli inquinamenti causati dalle navi, nonché al monitoraggio e controllo delle attività legate allo sfruttamento delle risorse ittiche;

t-terdecies) VTMS nazionale: sistema integrato di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo e delle emergenze in mare in dotazione alle autorità competenti, come definite alla lettera n);

t-quaterdecies) Regolamento VTS: il regolamento, approvato dall'amministrazione che reca le procedure operative adottate da ogni Autorità VTS. ”.

7. L'articolo 3 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è sostituito dal seguente:

“ART. 3

(Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto si applica alle navi di stazza pari o superiore a 300 GT, 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 tradizionali e alle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri;

c) ai carburanti delle navi inferiori a 1000 GT ed alle scorte ed attrezzature da utilizzarsi a bordo di tutte le navi.”.

8. All'articolo 4, comma 1 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 dopo le parole “*proprietario*” sono inserite le seguenti “*la compagnia*”.

9. L'articolo 5 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è sostituito dal seguente:

“ART. 5

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

1. La NCA provvede, attraverso le LCA e secondo le modalità indicate nei successivi articoli, alla gestione dei sistemi di monitoraggio e di reportazione navale obbligatori, denominati Bonifacio Traffic ed Adriatic Traffic, nonché dei sistemi di reportazione navale obbligatoria in vigore all'interno delle acque



marittime di giurisdizione dei Centri VTS, prevedendo che i comandi delle navi forniscano le informazioni secondo la risoluzione IMO A.851(20). L'obbligo di informazione deve riguardare, in ogni caso, le informazioni di cui all'allegato I, punto 4.

2. L'amministrazione, nel caso in cui intenda introdurre un nuovo sistema obbligatorio di reportazione navale o modificare i sistemi di reportazione di cui al comma 1, da sottoporre all'IMO per la preventiva adozione, deve prevedere l'acquisizione, attraverso gli stessi, almeno delle informazioni di cui all'allegato I, punto 4."

10. Dopo l'articolo 6 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 sono aggiunti i seguenti:

"ART. 6-bis

(Utilizzo di sistemi di identificazione automatica, AIS, da parte delle unità da pesca)

1. Ogni unità da pesca di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri è dotata, secondo il calendario riportato nell'allegato II, parte I, punto 3, di un sistema di identificazione automatica, AIS, di classe A conforme alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

2. Tale obbligo è esteso ad ogni unità da pesca di qualsiasi bandiera, di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri, che operi nelle acque interne o nel mare territoriale oppure sbarchi le sue catture in un porto nazionale.

3. Le unità da pesca mantengono sempre in funzione il sistema AIS durante la navigazione salvo che, in casi eccezionali, il Comandante ritenga necessario disattivarlo per la sicurezza dell'unità;

ART. 6-ter

(Utilizzo di sistemi di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi, LRIT)

1. Le navi soggette al rispetto della regola V/19-1 della Convenzione SOLAS e degli standard operativi e dei requisiti funzionali adottati dall'IMO che fanno scalo in un porto nazionale sono dotate di dispositivo LRIT conforme alla normativa internazionale in materia.

2. La NCA acquisisce le informazioni LRIT trasmesse dalle navi attraverso la partecipazione all'European LRIT Data Center, e coopera con la Commissione e con gli Stati membri per determinare i requisiti necessari per l'installazione del sistema di trasmissione delle informazioni LRIT a bordo delle navi."

11. L'articolo 7 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è sostituito dal seguente:

"ART. 7

(Impiego dei sistemi di rotte navali)



1. Le autorità competenti provvedono al monitoraggio del traffico navale e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutte le navi che entrano nelle zone in cui esiste un sistema di reportazione navale adottato dall'IMO in base alla convenzione SOLAS, capitolo V, regola 10, o in quelle individuate per garantire una maggiore tutela ambientale delle coste nazionali, impiegano detti sistemi in conformità alle linee guida e ai criteri emanati dall'IMO.

2. Le autorità competenti, nel caso in cui è operante un sistema di rotte navali non adottato dall'IMO, si uniformano, per quanto possibile, alle linee guida e ai criteri elaborati dall'IMO e diffondono tutte le informazioni per un impiego sicuro ed efficace dei predetti sistemi di rotte navali."

12. L'articolo 8 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è sostituito dal seguente:

"ART. 8

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

1. L'autorità VTS vigila sull'adesione ai servizi di assistenza al traffico marittimo da parte delle navi, e adotta, secondo le procedure operative previste nel locale Regolamento VTS, le misure necessarie e appropriate per assicurare che:

a) le navi soggette al VTS nell'ambito del mare territoriale, ne rispettino i relativi obblighi;

b) le navi soggette al VTS battenti bandiera di uno Stato membro al di fuori del mare territoriale, ne rispettino i relativi obblighi;

c) le navi soggette al VTS battenti bandiera di un Paese terzo al di fuori del mare territoriale, si attengano, per quanto ragionevole e prudente, comunicando allo Stato di bandiera ogni eventuale violazione.

2. L'Amministrazione adotta le misure necessarie e appropriate per assicurare che le navi di bandiera Italiana partecipino e rispettino le regole esistenti nelle aree VTS di un altro Stato Membro."

13. L'articolo 9 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è sostituito dal seguente:

"ART. 9

(Gestione dei sistemi di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo - VTMIS nazionale)

1. L'amministrazione realizza e gestisce in via esclusiva il VTMIS nazionale, nonché lo scambio delle informazioni acquisite con le altre autorità competenti. L'amministrazione provvede allo scambio delle informazioni acquisite dal sistema di cui al precedente periodo con gli altri Stati dell'Unione europea e più in generale in ambito internazionale.



2. L'amministrazione rende disponibili agli organi preposti alla difesa nazionale, alla sorveglianza marittima, alla sicurezza pubblica, alla difesa civile ed al soccorso pubblico i dati e le informazioni concernenti il traffico navale, quando abbiano attinenza con tali materie, secondo modalità tecniche, esistenti a legislazione vigente, fissate in appositi decreti interministeriali adottati, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, di concerto con i dicasteri interessati. Fino all'entrata in vigore di tali decreti l'amministrazione rende comunque disponibili i predetti dati e informazioni agli organi suddetti.

3. Il personale impiegato nel sistema VTMISS o addetto ai sistemi di reportazione navale obbligatoria è qualificato presso il Centro di Formazione VTMISS dell'amministrazione."

14. Dopo l'articolo 9 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è inserito il seguente:

"ART. 9-bis

(Rete AIS nazionale)

1. Nell'ambito del sistema di cui al comma 1 dell'articolo 9, l'amministrazione provvede alla gestione della rete AIS nazionale per la ricezione e la diffusione di informazioni sul traffico marittimo per finalità connesse alla sicurezza della navigazione, garantendo la necessaria copertura radioelettrica.

2. L'amministrazione rende disponibili le informazioni AIS acquisite dalla rete nazionale nel quadro delle procedure fissate con il decreto interministeriale di cui al comma 2 dell'articolo 9.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono fissate procedure e modalità per l'erogazione dei servizi AIS tenuto conto dell'esigenza che ogni utilizzazione dell'AIS per fini non legati alla sicurezza della navigazione non interferisca con la gestione del sistema da parte dell'amministrazione.

4. L'autorizzazione rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 25 del Codice delle comunicazioni elettroniche - decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259 per l'esercizio di impianti AIS, è subordinata al parere favorevole dell'amministrazione, da rendersi, entro novanta giorni dalla richiesta, esclusivamente in relazione agli aspetti connessi alla sicurezza della navigazione ed al corretto funzionamento della rete AIS nazionale.

5. Le stazioni non facenti parte della rete istituzionale AIS operano anche in trasmissione, qualora l'amministrazione ne riconosca rilevanza ai fini di tutela della sicurezza della navigazione, e purché le stesse non costituiscano reti di monitoraggio del traffico aggregando le informazioni acquisite."

15. All'articolo 10 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 16, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:



"3-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate le unità soggette all'obbligo di essere dotate del registratore dei dati di viaggio (VDR) di cui all'allegato II."

16. L'articolo 12 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è sostituito dal seguente:

"ART. 12

(Informazioni concernenti il trasporto di merci pericolose o inquinanti)

1. Le merci pericolose o inquinanti sono consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, se al comandante al proprietario o all'armatore, prima che le merci siano accettate a bordo, perviene una dichiarazione contenente le seguenti informazioni di cui all'allegato I, punto 2 nonché:

a) per le sostanze di cui all'allegato I della Convenzione MARPOL, la scheda dei dati di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, compresa, ove applicabile, la viscosità espressa in cSt, Centistokes, a 50° C e la densità a 15° C, nonché gli altri dati che figurano sulla scheda dei dati di sicurezza conformemente alla risoluzione dell'IMO MSC. 150 (77);

b) i numeri di chiamata di emergenza dello spedizioniere o di ogni altra persona o organismo in possesso di informazioni sulle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti e sulle misure da adottare in caso di emergenza.

2. Le navi provenienti da un porto di un Paese terzo che fanno scalo in un porto nazionale, e che trasportino a bordo merci pericolose o inquinanti, sono munite di una dichiarazione dello spedizioniere contenente le informazioni di cui al comma 1.

3. Lo spedizioniere fornisce al Comandante o all'esercente la dichiarazione di cui al comma 1 e cura che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello di cui alla dichiarazione citata."

17 La rubrica dell'articolo 13, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è sostituita dalla seguente:

"Obbligo di comunicazione delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo"

18. All'articolo 13, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la parola "proprietario", sono inserite le seguenti "la compagnia".

19. All'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la parola "proprietario", sono inserite le seguenti "la compagnia".

20. All'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la parola "proprietario", sono inserite le seguenti "la compagnia".

21. All'articolo 14, comma 2, lettera c) del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, le parole "senza ritardo" sono soppresse.



22. All'articolo 14 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. La NCA su richiesta della NCA di altro Stato membro trasmette, senza ritardo, mediante SafeSeaNet, informazioni sulla nave o sulle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, necessarie ai fini della sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine."

23. Dopo l'articolo 14 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è aggiunto il seguente:

"ART. 14-bis

(Portale per lo scambio telematico di dati tra gli armatori, proprietari, agenti raccomandatari, compagnie o comandanti delle navi e le amministrazioni – PMIS)

1. Lo scambio delle informazioni di interesse commerciale previste dal presente decreto tra armatori, proprietari, agenti raccomandatari, compagnie o comandanti delle navi e le autorità marittime, l'agenzia delle dogane e gli altri uffici interessati, finalizzato al più efficace esercizio delle attività amministrative correlate all'ingresso, all'operatività portuale ed alla partenza delle unità, si attua attraverso il sistema telematico PMIS.

2. L'Amministrazione assicura l'integrazione del PMIS con il SafeSeaNet."

24. L'articolo 15 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è sostituito dal seguente:

"ART. 15

(Esenzioni)

1. L'amministrazione può esonerare dall'osservanza degli obblighi di cui agli articoli 4 e 13 i servizi di linea qualora risultino soddisfatte le seguenti condizioni:

a) la compagnia rediga ed aggiorni la lista delle navi impiegate per il servizio di linea e la trasmette alla LCA;

b) per ogni viaggio effettuato, le informazioni previste all'allegato I - a seconda dei casi parte 1 o 3 - siano poste a disposizione dell'autorità competente che ne faccia richiesta;

c) la compagnia istituisca all'interno del proprio sistema di gestione ISM procedure idonee a garantire nell'arco delle 24 ore, la tempestiva trasmissione delle informazioni in formato elettronico, a richiesta dell'Autorità Marittima che ne abbia interesse, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 1, o, se del caso, dell'articolo 13, paragrafo 4;

d) ogni variazione dell'orario previsto di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, pari o superiore a tre ore, sia notificato all'autorità del porto di arrivo o alla LCA in conformità dell'articolo 4 o, se del caso, dell'articolo 13;



e) le navi impiegate, se adibite al trasporto di passeggeri, siano dotate, a prescindere dalla stazza, di AIS di tipo MED.

2. Le esenzioni sono concesse, di volta in volta, per ogni singola nave e per ogni singolo servizio di linea limitatamente ai viaggi di durata prevista fino a dodici ore.

3. L'amministrazione quando il servizio di linea ha carattere internazionale e si svolge verso porti di altro Stato membro può chiedere allo Stato del porto di destinazione di concedere un'esenzione a tale servizio disciplinata secondo i criteri di cui ai precedenti comma.

4. L'amministrazione verifica periodicamente l'osservanza delle condizioni cui è subordinato il regime di esenzione, disponendo l'immediata revoca dell'esenzione qualora si accerti che la compagnia non rispetti le condizioni prescritte.

5. L'amministrazione comunica alla Commissione l'elenco delle compagnie e delle navi a cui è concessa un'esenzione in applicazione del presente articolo, unitamente a tutti gli aggiornamenti di tale elenco.

25. All'articolo 16, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la lettera c), sono aggiunte le seguenti:

"c-bis) le navi sprovviste di certificati assicurativi o di equivalente garanzia finanziaria ai sensi della normativa comunitaria e delle norme internazionali;

c-ter) le navi che presentano anomalie potenzialmente in grado di compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente anche sulla base delle segnalazioni del personale ispettivo PSC, dei piloti o del personale addetto ai servizi tecnico-nautici."

26. All'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. L'armatore, il proprietario, la compagnia, 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 trasmettendo in ogni caso alla LCA le informazioni di cui all'articolo 12."

27. All'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

"3-bis. L'amministrazione, nell'attuazione della normativa nazionale in materia personale marittimo, in caso di incidente nelle acque di giurisdizione, si conforma alle Linee guida dell'IMO in tema di giusto trattamento dei marittimi."

28. L'articolo 20 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è sostituito dal seguente:

"ART. 20

(Autorità competente per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza)



1. *Il Capo del Compartimento Marittimo è l'Autorità competente deputata, nell'ambito della pianificazione operativa locale antinquinamento, di cui all'articolo 11 della legge 31 dicembre 1982, n. 979 e successive modifiche e integrazioni, ad assumere le decisioni in ordine all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza.*

2. *Tale Autorità adotta, qualora esista una minaccia per la sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine, le misure necessarie, anche tra quelle riportate nell'allegato IV, per la tutela delle aree marine e costiere, tenuto conto dell'esigenza di salvaguardia dei siti ad elevata valenza ambientale, socio economica e turistica.*

3. *Il Direttore Marittimo convoca i Capi dei Compartimenti ricadenti nell'ambito di propria giurisdizione, con cadenza almeno annuale, al fine di uniformare le procedure attuative per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza e scambiare competenze tecniche ed esperienze al riguardo, anche nel quadro degli indirizzi impartiti dalla Direzione generale per la protezione della natura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare."*

29. Dopo l'articolo 20 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 sono inseriti i seguenti:

"ART. 20-bis

(Piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza)

1. *Il Capo del Compartimento marittimo, nell'ambito della pianificazione operativa di pronto intervento locale antinquinamento, individua le procedure per far fronte ai rischi, ivi compresi quelli alla vita umana ed all'ambiente, causati dalla presenza di navi che necessitano di assistenza nelle acque di propria giurisdizione, in aderenza alle linee guida dell'IMO definite con le Risoluzioni A.949(23) ed e A.950(23).*

2. *In linea con gli indirizzi della Direzione Generale per la protezione della natura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il piano per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza contempla i sottoelencati aspetti:*

- a) *indicazione, recapiti e canali di comunicazione dell'Autorità marittima incaricata di ricevere e gestire gli allarmi provenienti dalle navi che necessitano di assistenza;*
- b) *soggetti ed enti di cui il Capo di Compartimento può avvalersi per una valutazione tecnica ed operativa della situazione contingente da cui sorge la richiesta di accoglienza;*
- c) *informazioni sul litorale di propria giurisdizione, e su ogni utile elemento che possa facilitare una pronta valutazione ed una rapida decisione in merito al possibile luogo di rifugio della nave che richiede assistenza, inclusa una*



descrizione dei fattori ambientali, economici e sociali e delle condizioni naturali;

- d) criteri e procedure per adottare le misure correlate all'accoglienza di una nave che necessita assistenza in un luogo di rifugio o per rifiutarne l'accesso;*
- e) mezzi, materiali ed impianti disponibili per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento, indicandone tempi modalità di impiego;*
- f) procedure relative alle garanzie finanziarie ed assicurative applicabili alle navi che vengono accolte in un luogo di rifugio.*

3. I piani per l'accoglienza, in linea con gli indirizzi della Direzione generale per la protezione della natura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, si uniformano al piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti da idrocarburi o da altre sostanze nocive causati da "incidenti marini" della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento protezione civile.

4. L'amministrazione:

- a) pubblica sul proprio sito internet istituzionale i punti di contatto ed i riferimenti utili dei piani per l'accoglienza delle navi adottati dai Compartimenti marittimi*
- b) comunica, su richiesta, agli Stati Membri interessati, informazioni pertinenti relative ai citati piani.*

5. Il Capo del compartimento assicura che informazioni utili all'applicazione delle procedure previste per l'accoglienza delle navi che necessitano assistenza siano poste a disposizione dei soggetti e degli enti coinvolti nelle operazioni, che sono vincolati dall'obbligo della riservatezza posto dall'articolo 24 del presente decreto.

ART. 20-ter

(Decisione relativa all'accoglienza delle navi)

1. Il Capo del Compartimento marittimo:

- a) decide in merito all'accoglienza di una nave in un luogo di rifugio, sulla base di una valutazione preventiva della situazione effettuata secondo le pianificazioni di cui all'articolo 20-bis.*
- b) accoglie le navi in idoneo luogo di rifugio se tale soluzione risulta la migliore ai fini della tutela della vita umana, della salvaguardia dell'ambiente e degli interessi socio-economici del territorio.*

ART. 20-quater

(Sicurezza finanziaria e compensazioni)

1. La mancanza di copertura assicurativa ai sensi dell'articolo 6 della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, non esonera il Capo del Compartimento dalla valutazione preliminare e dalla decisione



relativa all'accoglienza, né costituisce di per sé motivo sufficiente per rifiutare l'accoglienza di una nave che necessita di assistenza in un luogo di rifugio.

2. Fatto salvo quanto previsto dal comma 1, il Capo del Compartimento che decide di accogliere una nave che necessita di assistenza può richiedere all'armatore, al proprietario, al comandante della nave o all'agente marittimo, la produzione di adeguata copertura assicurativa ai sensi dell'articolo 6 della Direttiva 2009/20/CE sull'assicurazione dei proprietari di navi per i sinistri marittimi, senza che da tale richiesta derivi ritardo nell'accoglienza della nave."

30. Dopo l'articolo 22 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è aggiunto il seguente:

"ART. 22-bis

(Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet)

1. L'amministrazione, attraverso il sistema VTMISS nazionale, provvede alla gestione delle informazioni marittime contemplate dalla direttiva, adottando le misure necessarie a permettere il loro utilizzo operativo, e soddisfacendo, in particolare, le condizioni di cui all'articolo 14 del presente decreto.

2. Per garantire il corretto scambio delle informazioni contemplate dal presente decreto, l'amministrazione provvede affinché il VTMISS nazionale, nell'ambito della raccolta, del trattamento e della conservazione delle informazioni di cui al presente decreto, possa essere interconnesso con il sistema europeo per lo scambio di dati marittimi SafeSeaNet la cui descrizione è riportata nell'allegato III.

3. Fatto salvo il contenuto del comma 2, l'amministrazione provvede affinché i sistemi o le reti di informazione nazionali, ad eccezione di quelli finalizzati alla tutela della sicurezza pubblica, all'esercizio delle funzioni di polizia economica e finanziaria, alla difesa e alla sicurezza militare, allorché operino ai sensi di accordi comunitari o nel quadro di progetti transfrontalieri, interregionali o transnazionali all'interno dell'Unione Europea, rispettino le prescrizioni del presente decreto e siano compatibili e connessi con SafeSeaNet."

31. All'articolo 23, comma 1 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) estendere la copertura del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ovvero aggiornarlo allo scopo di migliorare l'identificazione e il monitoraggio delle navi, tenendo conto degli sviluppi nel settore delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni. A tal fine, l'amministrazione coopera con la Commissione e con le autorità degli Stati membri per istituire, all'occorrenza, sistemi obbligatori di notifica, servizi obbligatori di assistenza al traffico marittimo e adeguati sistemi di navigazione, allo scopo di presentarli all'IMO per approvazione. L'amministrazione coopera unitamente agli altri Stati membri ed alla Commissione anche, in seno agli organismi internazionali a carattere regionale interessati, all'elaborazione di sistemi di identificazione e di controllo a lungo raggio;"



32. All'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la lettera d), è aggiunta la seguente:

"d-bis) assicurare l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all'allegato I, sviluppare e aggiornare SafeSeaNet."

33. All'articolo 23 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

"1-bis. L'amministrazione coopera con le autorità degli Stati membri e con la Commissione, contribuendo allo sviluppo e al funzionamento del sistema di raccolta e di diffusione dei dati relativi alla sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine."

34. All'articolo 24 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. L'amministrazione, in ottemperanza alla legislazione comunitaria e nazionale, adotta le misure necessarie per garantire la riservatezza delle informazioni acquisite ai sensi del presente decreto ed utilizza dette informazioni solo in conformità alle finalità del trattamento di cui all'articolo 1.

A tal fine collabora con la Commissione in merito a eventuali problemi relativi alla sicurezza delle reti e delle informazioni."

35. All'articolo 25, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole "il proprietario", sono inserite le seguenti "il rappresentante legale della compagnia".

36. All'articolo 25, comma 2, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole "il proprietario", sono inserite le seguenti "il rappresentante legale della compagnia".

37. All'articolo 25, comma 3, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole "il comandante della nave", sono inserite le seguenti "il proprietario, il rappresentante legale della compagnia,".

38. All'articolo 25, comma 4, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole "il proprietario", sono aggiunte le seguenti: "il rappresentante legale della compagnia,"

39. All'articolo 25 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il comma 4-bis sono inseriti i seguenti:

"4-ter. Salvo che il fatto costituisca reato, il comandante della nave, l'agente, il proprietario, il rappresentante legale della compagnia, l'armatore, lo spedizioniere o il caricatore che viola l'obbligo di rendere informazioni richieste dall'amministrazione in attuazione degli articoli 12 e 15 del presente decreto è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro millecinquecento ad euro



diecimila maggiorata, nei confronti dell'armatore, dell'importo di tre euro per ogni tonnellata di stazza lorda della nave.

4-quater. La violazione degli obblighi di informazione di cui agli articoli 6, 6-bis, 6-ter, 10, 12, 13, 17 e 19 del presente decreto costituisce fondato motivo di ispezione dettagliata ai sensi dell'articolo 5 del decreto ministeriale 13 ottobre 2003, n. 305.

40. All'allegato I, parte 4, la lettera X è sostituita dalla seguente:

"- X. Informazioni varie:

- caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile bunker, per le navi di oltre 1000 tonnellate di stazza lorda,*
- status di navigazione,".*

41. All'allegato II, parte I, dopo il punto 2-bis è aggiunto il seguente:

"2-ter. Pescherecci

I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 bis secondo il seguente calendario:

- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri e inferiore a 45 metri: entro il 31 maggio 2012,*
- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri: entro il 31 maggio 2013,*
- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 15 metri e inferiore a 18 metri: entro il 31 maggio 2014.*

I pescherecci di nuova costruzione di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6-bis a decorrere dal 1° gennaio 2010."

42. L'allegato III del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 è sostituito dall'allegato III di cui all'allegato I al presente decreto.

43. Dopo l'Allegato IV del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è aggiunto l'Allegato IV bis di cui all'Allegato II al presente decreto.

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



ALLEGATO I

ALLEGATO III

MESSAGGI ELETTRONICI E SAFESEANET

1. Concetto generale e architettura

Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla *sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine*.

SafeSeaNet è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione le informazioni rilevanti ai sensi della normativa comunitaria. Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale.

La rete SafeSeaNet collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet e include la banca dati centrale SafeSeaNet.

2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione di SafeSeaNet

2.1 Responsabilità

2.1.2 Sistemi nazionali SafeSeaNet

Il sistema nazionale SafeSeaNet, che è parte del VTMIS nazionale, deve consentire lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilità della NCA di cui alla lettera m) e n) dell'articolo 2.

L'NCA è responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati e garantisce che siano creati i codici ONU/LOCODE e che siano istituite e mantenute la necessaria infrastruttura informatica nazionale e le procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

Il sistema nazionale SafeSeaNet consente l'interconnessione degli utenti autorizzati sotto la responsabilità della NCA e può essere reso accessibile ai soggetti operanti nel settore del trasporto marittimo identificati (armatori, agenti, capitani, spedizionieri/caricatori e altri), qualora autorizzati in tal senso dall'NCA, in particolare allo scopo di facilitare la presentazione elettronica di relazioni ai sensi della normativa comunitaria.

2.1.3 Sistema centrale SafeSeaNet

La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale SafeSeaNet e del controllo del sistema SafeSeaNet, in



cooperazione con gli Stati membri, mentre, secondo il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'Agenzia, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, è responsabile dell'attuazione tecnica.

Il sistema centrale SafeSeaNet, che funge da punto nodale, collega tutti i sistemi SafeSeaNet nazionali e crea la necessaria infrastruttura informatica e le necessarie procedure come descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

2.2 Principi di gestione

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello (HLSG – High Level Steering Group) che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni per migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema SafeSeaNet,
- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo di SafeSeaNet,
- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni di SafeSeaNet,
- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche.

Il Rappresentante Italiano all'HLSG è nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'amministrazione come definita nell'articolo 2, lettera m).

2.3 Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e documentazione tecnica di SafeSeaNet

La Commissione sviluppa e mantiene, in stretta cooperazione con gli Stati membri, un documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD).

L'IFCD descrive in dettaglio i requisiti di funzionamento e le procedure applicabili agli elementi nazionali e centrali di SafeSeaNet ai fini della conformità con i requisiti comunitari pertinenti.

L'IFCD include norme su:

- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualità dei dati,
- specifiche concernenti la sicurezza della trasmissione e dello scambio di dati,
- archiviazione delle informazioni a livello nazionale e centrale.

L'IFCD indica i mezzi per la conservazione e disponibilità delle informazioni sulle merci pericolose o inquinanti riguardanti servizi di linea cui è stata accordata un'esenzione a norma dell'articolo 15.

La documentazione tecnica relativa a SafeSeaNet, quali le norme concernenti il formato per lo scambio dei dati, i manuali di utilizzo e le specifiche per la sicurezza della rete, è elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.



3. Scambio di dati attraverso SafeSeaNet

Il sistema utilizza norme del settore ed è in grado di interagire con sistemi pubblici e privati impiegati per creare, fornire e ricevere informazioni all'interno di SafeSeaNet.

La Commissione e gli Stati membri cooperano al fine di valutare la fattibilità e lo sviluppo delle funzionalità che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorità, debbano fornire le informazioni solo una volta. Gli Stati membri assicurano che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica e VTMIS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

I messaggi elettronici scambiati a norma della presente direttiva e della pertinente legislazione comunitaria sono distribuiti attraverso SafeSeaNet. A tal fine gli Stati membri sviluppano e mantengono le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica in SafeSeaNet.

Laddove le norme adottate a livello internazionale permettano l'instradamento di dati LRIT relativi ad imbarcazioni di paesi terzi, SafeSeaNet è utilizzato per distribuire tra gli Stati membri con un adeguato livello di sicurezza, le informazioni LRIT ricevute conformemente all'articolo 6-ter della presente direttiva.

4. Sicurezza e diritti di accesso

Il sistema centrale SafeSeaNet e i sistemi nazionali SafeSeaNet sono conformi ai requisiti previsti dalla direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonché ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso. Gli Stati membri identificano tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD.".



ALLEGATO II

ALLEGATO IV bis

Elenco delle LCA (Local Competent Authority) ai sensi dell'articolo 2 lettera n)

N°	Direzione mare	Comune mare	Circondario	LCA	Locode
1	ANCONA			x	ITAOI
2	BARI			x	ITBRI
3		TARANTO		x	ITTAR
4		BRINDISI		x	ITBDS
5	CAGLIARI			x	ITCAG
6		ORISTANO		x	ITOOS
7	CATANIA			x	ITCTA
8		SIRACUSA		x	ITSIR
9		POZZALLO		x	ITPZL
10		MILAZZO		x	ITMLZ
11		MESSINA		x	ITMSN
12		AUGUSTA		x	ITAUG
13	GENOVA			x	ITGOA
14		SAVONA		x	ITSVN
15		IMPERIA		x	ITIMP
16		LA SPEZIA		x	ITSPE
17	LIVORNO			x	ITLIV
18			PIOMBINO	x	ITPIO
19			PORTO SANTO STEFANO	x	ITPSS
20		PORTOFERRAIO		x	ITPFE
21		MARINA DI CARRARA		x	ITMDC
22	NAPOLI			x	ITNAP
23			ISCHIA	x	ITISH
24		SALERNO		x	ITSAL
25	OLBIA			x	ITOLB
26		PORTO TORRES		x	ITPTO
27		LA MADDALENA		x	ITMDA
28	PALERMO			x	ITPMO
29		PORTO EMPEDOCLE		x	ITPEM



30		LAMPEDUSA	x	ITLMP
31		MAZZARA DEL VALLO	x	ITMAZ
32		TRAPANI	x	ITTPS
33		PANTELLERIA	x	ITPNL
34		GELA	x	ITGEA
35	PESCARA		x	ITPSR
36		TERMOLI	x	ITTMI
37		ORTONA	x	ITOTN
38	RAVENNA		x	ITRAN
39	REGGIO CALABRIA		x	ITREG
40		CROTONE	x	ITCRV
41		VIBO VALENTIA	x	ITVVA
42		GIOIA TAURO	x	ITGIT
43	ROMA FCO		x	ITFCO
44		GAETA	x	ITGAE
45		CIVITAVECCHIA	x	ITCVV
46	TRIESTE		x	ITTRS
47		MONFALCONE	x	ITMNF
48	VENEZIA		x	ITVCE
49		CHIOGGIA	x	ITCHI

NOTA: Gli uffici marittimi, come definiti dall'articolo 16 del codice della navigazione, che non sono sede di LCA, partecipano alle attività SafeSeaNet del VTMS Nazionale, in qualità di "Permitted Locode" della LCA da cui dipendono.

LEGENDA

Termine	Significato
DIREZIOMARE	Direzione Marittima - zona marittima come definita dall'articolo 16 del Codice della Navigazione
COMPAMARE	Compartimento Marittimo come definito dall'articolo 16 del Codice della Navigazione
CIRCOMARE (CIRC)	Ufficio Circondariale Marittimo come definito dall'articolo 16 del Codice della Navigazione
LOCODE	Location Code - sistema codificato dall'UNECE che viene utilizzato per identificare univocamente i porti in tutto il Mondo (www.unece.org/locode/)
PERMITTED LOCODE	Identificativo, utilizzato nell'ambito del sistema SafeSeaNet, di un ufficio marittimo, come definito dall'articolo 16 del codice della navigazione, che dipende operativamente da una LCA.



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Amministrazione proponente: Presidenza Consiglio dei Ministri e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: recepimento della direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione.

Indicazione del referente dell'amministrazione proponente: dott. Gianluca Traversa
tel. 0644125218.

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

A) *Descrizione del quadro normativo vigente*

Il quadro normativo su cui si interviene è rappresentato dal decreto legislativo n. 196/2005 di attuazione della Direttiva 2002/59/CE la cui modifica è oggetto della Direttiva 2009/17/CE recepita con il presente intervento regolatorio.

B) *Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione*

Il quadro normativo vigente costituisce un settore omogeneo ad elevato contenuto tecnico (disciplina della funzione di monitoraggio del traffico marittimo per finalità correlate alla tutela della sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine). La relativa regolamentazione è largamente correlata alla discendente attuazione della normativa e degli strumenti comunitari.

C) *Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.*



L'intervento regolatorio si prefigge di modificare la disciplina di settore per renderlo maggiormente aderente agli indirizzi degli organi comunitari.

D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.

La trasposizione nell'ordinamento nazionale dei contenuti della Direttiva 2009/17/CE è la fase conclusiva di un processo istruttorio "ascendente" che ha visto il contributo di tutti gli Stati membri. Gli obiettivi principali che l'UE persegue con la direttiva da recepire concernono il miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di monitoraggio del traffico già operativo, lo scambio tra gli Stati membri di informazioni in tempo reale sui traffici marittimi e sui carichi, la predisposizione di un sistema coordinato di risposta alle emergenze che trae il proprio principale fattore di rilevanza sulla conoscenza in tempo reale della posizione dei vettori navali commerciale e sulla tipologia di carico trasportato. L'interscambio di dati su piattaforma informatica, che entrerà a pieno regime in ambito europeo nell'arco del 2011, costituirà indicazione affidabile dell'avvenuto raggiungimento degli obiettivi attesi.

E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari diretti sono le imprese europee che gestiscono l'armamento e gli operatori dell'indotto che operano nell'ambito dei porti beneficiari indiretti sono le comunità nazionali e le popolazioni costiere che potranno trarre effetti positivi dalle accresciute capacità di prevenzione e risposta di incidenti in mare, fonte di rischio oltre che per l'incolumità delle persone, anche per la salvaguardia degli ecosistemi marini.

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati

Non si è proceduto a consultazioni formali delle organizzazioni sindacali di categoria nonché dei destinatari dell'intervento regolatorio ritenendo che i profili dello stesso, non incidono sulle problematiche connesse ad aspetti meritevoli di tutela da parte delle medesime organizzazioni.



Tale valutazione deriva dalla natura dell'intervento che risulta diretto all'implementazione dei sistemi di monitoraggio del traffico navale per le finalità connesse alla sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine. Inoltre, la Direttiva pone in essere pilastri rigidi per la trasposizione nell'ordinamento nazionale che non possono essere ritenuti oggetto di discussione.

Si è provveduto, inoltre, ad ascoltare ed accogliere le richieste pervenute delle altre amministrazioni interessate dall'applicazione dell'intervento regolatorio emerse in sede di apposite riunioni preparatorie effettuate in corso di istruttoria AIR.

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

Un mancato intervento regolatorio in materia limiterebbe l'implementazione del livello di sicurezza dei traffici marittimi, con possibili ripercussioni su tutto il comparto a seguito degli eventuali e scongiurabili conseguenze che possono derivare da deficienze di sicurezza nel settore del monitoraggio navale.

Non da ultimo è da considerare che l'intervento regolatorio costituisce adempimento di un obbligo dello Stato quale membro dell'Unione europea, pertanto opzione zero esporrebbe lo Stato Italiano ad eventuali procedure d'infrazione della Stessa Unione Europea a seguito del mancato recepimento della suddetta Direttiva.

SEZIONE 4 – VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Opzioni alternative di intervento regolatorio

Non si è proceduto a valutare opzioni alternative di merito ritenendo che l'intervento regolatorio così proposto costituisca il migliore strumento per il raggiungimento degli obiettivi prefissati di corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza e di risposta all'emergenza, scongiurando eventuali problematiche scaturenti da un non fedele trasposizione del contenuto della direttiva.

Quindi, per gli aspetti sostanziali, non sono emerse soluzioni discordi e pertanto l'amministrazione non ha rilevato la necessità di procedere alla valutazione di opzioni alternative.



SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti

La nuova disciplina sarà in grado di implementare adeguatamente il dispositivo comunitario di monitoraggio del traffico marittimo comunitario.

La verifica degli effetti è insita nel quinquennio di vigenza del decreto legislativo n. 196/2005 e nella messaggistica che quotidianamente viene acquisita dalla rete organizzativa degli uffici marittimi in tema di trasporto via mare di merci pericolose. Per altro verso, la piena efficacia dei dispositivi di monitoraggio del traffico marittimo è parimenti insita nell'attività svolta dai centri VTS (Vessel Traffic Service) che sono già pienamente operativi. Rispetto al quadro complessivo, pertanto, del dispositivo nazionale di monitoraggio ed informazione del traffico navale il recepimento della direttiva non ha posto specifiche necessità di approfondimento sugli effetti attesi, posto che l'intervento normativo di recepimento della Direttiva 2009/17/CE consolida e rende maggiormente organico un apparato di monitoraggio e controllo già sperimentato e che, conseguentemente, fa parte della prassi professionale del settore armatoriale privato sia di bandiera nazionale che estera, operante in ambito UE.

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Non risultano svantaggi derivanti dall'opzione scelta ma sussistono invece notevoli vantaggi derivanti dalla armonizzazione del dispositivo nazionale di monitoraggio del traffico con le infrastrutture omologhe dei paesi membri.

Inoltre dall'intervento regolatorio non risulta un appesantimento del sistema normativo nazionale trattandosi di miglioramento di un sistema operativo già esistente.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti

Una serie di obblighi informativi vengono posti a carico di operatori del settore marittimo avuto riguardo ai dati di viaggio ed alla tipologia dei carichi.

Gli obblighi informativi più rilevanti sono i seguenti:

- comunicazioni preventive all'ingresso della navi in un porto italiano (cfr articolo 4);
- comunicazioni inerenti il trasporto a bordo di merci pericolose o inquinanti (cfr articolo 13);
- esenzioni (cfr articolo 15).



L'inosservanza di tali obblighi è oggetto di un organico sistema sanzionatorio descritto in seno all'articolo 25.

L'amministrazione, inoltre, si è posta la priorità di non caricare i destinatari diretti ed indiretti di oneri inutili, bensì gli unici oneri presenti sono destinati a favore della collettività in termini di miglioramento del sistema di monitoraggio del traffico, incrementi in tema di sicurezza e di risposta all'emergenza, ottimizzazione dell'operatività portuale e riduzione dei costi del trasporto marittimo.

D) Comparazione con altre opzioni esaminate

L'amministrazione non ha ritenuto procedere a soluzioni alternative e pertanto non sono stati previsti né esaminati, perché ritenuti non congrui, altri strumenti giuridici, posta l'esigenza di operare un'aderente trasposizione della Direttiva che appare, anche sotto il profilo di merito pienamente rispondente alle esigenze nazionali.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

Le strutture ed i sistemi informativi e di telecomunicazioni esistenti sono già in grado di far fronte, autonomamente con i mezzi economici, infrastrutturali ed organici, alle esigenze per la puntuale applicazione immediata dell'intervento regolatorio senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio comporta oggettivi incrementi in tema di effetti sul corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza e di risposta all'emergenza e ne derivano positivi riflessi sulla funzionalità dell'operatività portuale in termini di riduzione dei costi dovuti alle esternalità costituite dal verificarsi di eventi incidentali.

SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

Attuatore dell'intervento regolatorio è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella sua articolazione centrale costituita dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera nonché dalle autorità marittime periferiche.



B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento.

Non sono previste azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento ad eccezione della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il controllo ed il monitoraggio sono previsti nelle forme già esistenti attribuite in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

E' inoltre previsto che il Ministero per le Politiche Comunitarie vigili circa i meccanismi comunitari di verifica del corretto adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'aggiornamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR

L'eventuale ulteriore modifica della normativa di settore non potrà che passare attraverso nuove iniziative del legislatore comunitario.

A cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con cadenza biennale si procederà alla prescritta relazione di verifica dell'impatto regolatorio nella quale saranno presi in esame i benefici dell'intervento regolatorio.

Che terrà conto dei seguenti aspetti prioritari:

1. miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di monitoraggio del traffico
2. incrementi in tema di effetti sul corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza e di risposta all'emergenza
3. ottimizzazione e funzionalità dell'operatività portuale
4. riduzione dei costi del trasporto marittimo dovuti alla diminuzione delle esternalità costituite dal verificarsi di eventi incidentali.
5. analisi del rapporto dei costi – benefici dell'intervento regolatorio.

Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato il mancato raggiungimento degli obiettivi, si attiveranno le procedure di revisione sia a livello nazionale che comunitario.



RELAZIONE TECNICA
(art. 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n°196)

ARGOMENTO: Modifiche al Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196 per il recepimento della Direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 recante modifica della Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione.- **Relazione tecnica concernente la neutralità finanziaria del provvedimento.**

Ad integrazione dei contenuti della relazione illustrativa e della relazione AIR già redatte sullo schema di decreto legislativo in argomento, si rendono i sottotati elementi di valutazione, predisposti avuto riguardo al contenuto della circolare n°75635 del 13 settembre 2010 del Dipartimento della ragioneria generale dello stato – Ispettorato generale del bilancio.

Si premette che lo schema di decreto legislativo interviene ad integrare l'ordinamento in attuazione della legge 4 giugno 2010, n. 96 recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009, che conferisce delega al Governo per il recepimento della Direttiva 2009/17/CE in materia di monitoraggio del traffico navale e che comporta, a sua volta, specifiche modifiche alla Direttiva 2002/59/CE già recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196.

Si sottolinea a tal riguardo come dal provvedimento non derivino oneri aggiuntivi per personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto agli ordinari stanziamenti di bilancio che supportano la dotazione organica e l'attività d'istituto degli uffici periferici del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera.

Resta, pertanto, immutata la clausola di invarianza finanziaria di cui all'articolo 26 del decreto legislativo n. 196 del 2005.

Il complesso delle dotazioni tecnologiche e le infrastrutture necessarie alla gestione dei sistemi di monitoraggio e controllo del traffico navale sono già oggetto di fattispecie contrattuali già in essere, per effetto delle quali l'Amministrazione ha già impiegato/impegnato correlate risorse.

Posto, pertanto, che le misure organizzative introdotte e la disciplina legata al recepimento della direttiva 2009/17/CE delineano un quadro organico al cui interno vengono coordinati una pluralità di sistemi di rilevamento, controllo e monitoraggio del traffico navale, lo schema di provvedimento interviene quale cornice regolativa di un complesso di dotazioni/sistemi già esistenti, senza presupporre ulteriori stanziamenti quale effetto diretto delle prescrizioni introdotte.

In dettaglio le fattispecie contrattuali per effetto delle quali l'Amministrazione ha realizzato i dispositivi funzionali al monitoraggio del traffico marittimo, disciplinati dallo schema di decreto



legislativo in epigrafe, sono quelle indicate, in dettaglio, nelle tabelle sottostanti.

Realizzazione del sistema VTS (vessel traffic service) -

Contratto (n. repertorio/data)	Importo	oggetto
101/1999 del 29.07.1999	€ 64.619.087,21 (+ IVA)	VTS 1 ^a tranche
136/2000 del 29.12.2000	€ 6.220.723,35 (+ IVA)	I atto aggiuntivo
3047/2003 del 26.02.2003	€ 4.460.550,00 (+ IVA)	II atto aggiuntivo
3127/2004 del 27.12.2004	€ 2.151.692,49 (+ IVA)	III atto aggiuntivo
5588 del 07.11.2005	€ 90.090,00 (+ IVA)	Lettera - contratto per la sostituzione di apparati danneggiati e ripristino sito di Bari
3157/2005 del 07.12.2005	€ 193.924.041,82 (+ IVA)	Realizzazione siti di 2 ^a tranche, adeguamento siti 1 ^a tranche e gestione sistema
3/2007 del 17.05.2007	€ 2.741.698,78 (+ IVA)	Progettazione esecutiva di dettaglio dell'intero sistema VTS (oneri tratti dalla rimodulazione di lotti concernenti contratti già stipulati)
5025/2007 del 21.12.2007	€ 19.580.000,00 (+ IVA)	Quinto d'obbligo per la realizzazione di siti opzionali

Realizzazione del sistema AIS (automated identification service)

Contratto (n. repertorio)	Importo	oggetto
165/2005	€ 2.208.900,00 (IVA incl.)	Realizzazione rete AIS
177/2005	€ 916.720,20 (IVA incl.)	Centralizzazione sistema AIS
12.03/30921/2005	€ 436.389,60 (IVA incl.)	Quinto d'obbligo/quota 32 ^a Coppa America
220/2007	€ 343.350,77 (IVA incl.)	Miglioramento della copertura radio elettrica della rete AIS
225/2007	€ 599.227,20 (IVA incl.)	Server dati AIS del Mediterraneo (MARES Mediterranean Ais Regional Exchange System)



05.03.06/24891/2007	€ 42.060,31 (IVA incl.)	Redislocazione impianti AIS a bordo delle unità navali.
277/2010	€ 480.000,00 (IVA incl.)	Miglioramento ed adeguamento tecnologico sistema AIS

Nel complesso, le risorse economiche impiegate con la stipula dei contratti sopra indicati sono state tratte dagli stanziamenti previsti dalle seguenti fonti normative:

- **legge 30 novembre 2008, n° 413** - Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore. (GU n. 283 del 3-12-1998)
- **legge 23 dicembre 2000, n° 388** - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001). (GU n. 302 del 29-12-2000 - Suppl. Ordinario n.219)
- **legge 1 agosto 2002, n° 166** - Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti. (GU n. 181 del 3-8-2002 - Suppl. Ordinario n.158)

Inoltre, quanto ai contratti concernenti il dispositivo AIS:

- gli interventi del 2005 sono stati finanziati con parte delle risorse derivanti da una variazione di bilancio operata dal Ministero delle infrastrutture e trasporti a seguito delle competenze assunte in materia di *port security* per effetto dell'entrata in vigore del Regolamento CE N°725/2004 del 31.03.2004 concernente il "*miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali*";
- il quinto d'obbligo è stato esercitato con le risorse assegnate con l'ordinanza del Dipartimento della Protezione civile emanata per il "grande evento" correlato allo svolgimento della "Regata 32^a Coppa America" di Trapani;
- l'AIS del Mediterraneo (contratto rep.225/2007) è stato finanziato dalla Direzione generale per i servizi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e trasporti, nell'ambito delle ordinarie risorse di bilancio;
- i restanti contratti sono stati stipulati impiegando, in parte, le risorse rese disponibili dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244 (finanziaria 2008) per il potenziamento della componente aeronavale e TLC del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera (rep. 277/2010) e, per la parte restante, con gli ordinari stanziamenti di bilancio.



Per completezza, in relazione ai restanti dispositivi contemplati nello schema, si evidenzia, infine, come

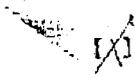
il dispositivo denominato PMIS (*port management information system*, su piattaforma informatica *web based*) ed il segmento nazionale del sistema comunitario *Safe sea net* risultano già compresi nelle fattispecie contrattuali sopra indicate;

quanto al sistema LRIT (*long range identification and tracking*), l'Unione europea si è fatta carico della realizzazione di un unico "LRIT data center" per tutti gli Stati membri, sgravando gli stessi dalla realizzazione di *data center* nazionali e dalla gestione degli stessi. In proposito, l'UE assicura, senza oneri aggiuntivi per le amministrazioni partecipanti, l'acquisizione minima, per ciascun vettore navale, di quattro posizioni nell'arco del viaggio (in conformità al dettato della convenzione internazionale SOLAS, come emendata dalla risoluzione dell'IMO - MSC 202(81) - del 19 maggio 2006):

la progressiva attuazione dei dispositivi di localizzazione (AIS) previsti per le unità da pesca è coperta dall'impiego di fondi comunitari e da correlate fattispecie contrattuali già stipulate dal Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuato ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

30.11.10
16.005 M



POSITIVO

NEGATIVO

30 NOV. 2010



Il Ragioniere Generale dello Stato





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
UFFICIO LEGISLATIVO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Oggetto: Modifiche al Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196 per il recepimento della Direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 recante modifica della Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione.

L'allegato schema di decreto legislativo interviene ad integrare l'ordinamento in attuazione della legge 4 giugno 2010, n. 96 recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009, che conferisce delega al Governo per il recepimento della Direttiva 2009/17/CE in materia di monitoraggio del traffico navale e che comporta, a sua volta, sostanziali, specifiche modifiche alla Direttiva 2002/59/CE già recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196.

Posto che il recepimento della Direttiva 2002/59/CE è avvenuto con una puntuale trasposizione della norma comunitaria, nell'operare il recepimento della modifica alla citata direttiva si è operato specularmente con specifici interventi di modifica del testo del decreto legislativo n. 196/2005, allo scopo di renderla aderente alla prescrizioni comunitarie sul tema del monitoraggio e dell'informazione del traffico marittimo.

A fronte, pertanto, di modifiche di natura strettamente terminologiche discendenti dalla diretta trasposizione della norma comunitaria si è in alcune parti proceduto alla complessiva sostituzione del testo dell'articolo, modificandolo in tutto o in parte, del decreto legislativo n. 196/2005, tenendo, comunque, presente il fine di operare un recepimento quanto più fedele alla direttiva in oggetto.

Descrizione dell'articolato

L'articolo unico dello schema che introduce la novella si compone di 43 commi.

Il **comma 1** integra la lettera a) dell'articolo 2 del D.lgs. 196/2005, introduttiva dell'elenco di



normativa internazionale cui è attribuita la qualifica di "strumenti pertinenti", con il riferimento alla versione aggiornata degli atti elencati.

Il **comma 2** sostituisce la lettera a) dell'art. 2 afferente agli strumenti internazionali pertinenti, introducendo tre Risoluzioni IMO concernenti l' AIS, i luoghi rifugio e i servizi di assistenza marittima, nonché le Linee guida IMO sul trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo.

I **commi 3, 4 e 5** danno le definizioni di "amministrazione", inquadrata nel Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, di "autorità competenti" distinguendo tra NCA (national competent authority) e LCA (local competent authority), quest'ultime poi individuate tra le autorità marittime di cui all'articolo 16 del Codice della navigazione, gli MRSC e le Autorità VTS, e di "luoghi di rifugio" come quei luoghi preposti all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza.

Il **comma 6** aggiunge altre 13 definizioni, non ricomprese nel testo normativo originario, quali quelle di SafeSeaNet, LRIT, MARES, PMIS e VTMS.

Come più dettagliatamente illustrato nella relazione tecnica concernente la neutralità finanziaria, redatta in ottemperanza all'articolo 17, comma 7 della legge 31 dicembre 2009, n.196, i dispositivi oggetto dello schema di decreto le cui definizioni sono citate nel presente comma, risultano tutti già contemplati da pregressa normativa e realizzati con il ricorso a specifici atti contrattuali con i quali l'Amministrazione ha impiegato risorse previste da disposizioni di legge vigenti.

Il **comma 7** modifica l'art. 3 nella terminologia afferente all'unità di misura, sostituendo la locuzione italiana TSL (tonnellate di stazza lorda) con quella ormai riconosciuta internazionalmente di GT (gross tonnage).

Su un piano strettamente tecnico, i riferimenti alle tonnellate di stazza lorda delle unità navali (gross tonnage, GT) operano, nell'articolo citato, su due differenti piani:

- la soglia di 300GT, di cui al comma 1, è funzionale a definire l'ambito generale di applicabilità dell'intera disciplina (navi di stazza uguale o superiore a 300 GT, salvo diversamente specificato);
- la soglia di 1000 GT, di cui alla lettera c) del comma 2, individua, invece, uno degli ambiti di *non applicabilità* della normativa con particolare riferimento al carburante presente a bordo (c.d. *bunker*) per il quale non sussiste l'obbligo di inoltrare la prescritta messaggistica - prevista, ad esempio, per le merci pericolose trasportate -, al pari delle *"scorte ed alle attrezzature da utilizzarsi a bordo di tutte le navi"*.



Quest'ultima soglia, già fissata in 5000 GT dalla direttiva 2002/59 – come recepita dal d. lgs. 196/2005 - , viene portata a 1000 GT dal punto 1 lettera b) della direttiva 2009/17, con ciò sostanzialmente ampliando, per l'effetto, l'ambito di applicabilità dell'intera normativa. Considerato, infatti, che il quantitativo di carburante è proporzionale al tonnellaggio dell'unità navale, ne deriva una sensibile riduzione del quantitativo minimo di carburante non soggetto all'obbligo di reportazione.

Il **comma 8** integra l'art. 4, comma 1, con l'inserimento della "compagnia" tra i soggetti tenuti alle comunicazioni preventive relative all'arrivo in un porto italiano. L'inserimento, che fa rinvio alla specifica definizione di "compagnia" già presente all'articolo 2, comma 1, lettera e) del decreto lgs. 196/2005, è peraltro motivato dalla necessità di tener conto dell'evoluzione delle fattispecie contrattuali di utilizzo della nave, proprie della prassi commerciale, nel cui ambito non è infrequente che l'armatore affidi a società terza la cura, ad esempio, dei soli profili di gestione della nave *esternalizzando*, a tal fine, anche i settori afferenti all'equipaggio ed alla sicurezza di bordo.

Il **comma 9** riscrive l'articolo 5 del decreto in modo tale da renderlo conforme alla situazione nazionale, che vede implementati due sistemi di reportazione navale, ossia BONIFREP ed ADRIREP. Inoltre l'articolazione centrale e periferica dell'amministrazione viene ridefinita, anche terminologicamente, alla luce delle nuove nozioni di NCA e LCA.

Il **comma 10** introduce gli articoli 6 bis e 6 ter.

Il primo costituisce diretta trasposizione della norma che impone alle unità da pesca di lunghezza superiore a 15 metri che batta bandiera comunitaria o comunque operi nelle acque di giurisdizione di uno stato membro o vi conferisca il prodotto della pesca di dotarsi di un dispositivo di identificazione automatica AIS secondo la scansione temporale prevista dall'allegato II della medesima direttiva. La prescrizione concernente l'obbligo di mantenere continuamente in funzione il sistema AIS è stata recepita specificando che tale prescrizione si intende valida allorché l'unità da pesca sia in navigazione. Ciò poiché il mantenimento del dispositivo AIS acceso anche durante la sosta inoperosa in porto, oltre a saturare inutilmente i sistemi di ricezione dei segnali dell'area circostante l'ambito portuale (aree di copertura VHF), costituirebbe un irragionevole aggravio degli obblighi posti ai soggetti interessati in termini di consumo dell'autonomia elettrica del mezzo il quale non è parso giustificato dalle finalità di sicurezza che ispirano la norma anche in relazione alle finalità di controllo sul rispetto delle regole in materia di pesca da parte delle unità già destinatarie della normativa comunitaria sul tema di dispositivi "blue box".

L'articolo 6 ter è anch'esso diretta trasposizione della corrispondente prescrizione, contenuta nella



direttiva, che impone l'obbligo di dotarsi di dispositivo di identificazione e tracciamento a lungo raggio (LRIT) per tutte le navi che facciano scalo in un porto nazionale qualora soggette alle norme internazionali SOLAS ed agli standard IMO che delineano sul piano internazionale l'ambito di applicabilità del LRIT. Il secondo comma prevede inoltre che l'autorità nazionale competente interagisca con la banca dati comunitaria dei dati LRIT cooperando con gli altri Stati membri e la Commissione UE nella produzione della normativa tecnica per l'installazione dei dispositivi LRIT. Con tale disposizione il decreto di recepimento formalizza a tutti gli effetti la partecipazione dell'Italia allo "European LRIT Data Center".

Il **comma 11** sostituisce l'art 7 del decreto legislativo 196/2005 al solo scopo di sostituire alla dizione "autorità marittima" un più corretto rinvio al ruolo delle "autorità competenti" come definite dall'articolo 2. Con l'occasione è stato soppresso il comma concernente l'invarianza della spesa posto che lo schema di decreto legislativo reca una generale e più organica previsione al riguardo in seno all'articolo 26.

Il **comma 12** riscrive l'articolo 8 al fine di rendere più organico il ruolo dell'Autorità VTS, gli obblighi ad essa posti in tema di monitoraggio ed assistenza al traffico marittimo anche tenuto conto al riguardo dell'esperienza applicativa maturata nei cinque anni di vigenza del decreto legislativo n. 196/2005 ed allo scopo di adeguare compiti e responsabilità dell'Autorità VTS alle risultanze dell'ispezione EMSA svoltasi nel mese di giugno 2010.

A tale riguardo viene specificato che l'Autorità VTS ha il compito di vigilare sull'adesione al servizio di assistenza da parte delle navi che transitano nella propria area di responsabilità sulla base – e nei limiti – posti dalle procedure descritte dal regolamento nazionale VTS ovvero dal nucleo di direttive amministrative che vengono originate dal Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto nella sua qualità di Dirigente Generale e munite di approvazione ministeriale.

Le procedure uniformi contemplate dal regolamento VTS definiscono l'ambito di responsabilità dell'Autorità VTS secondo un livello crescente di incisività in funzione della combinazione di due criteri tratti dal diritto internazionale marittimo, l'uno dettato dalla bandiera della nave in ingresso nell'area VTS e l'altro dalla distanza dalla costa e dal correlato regime giuridico specifico del singolo spazio marittimo attraversato. La combinazione dei citati criteri descrive le differenti prerogative di cui l'Autorità VTS è dotata nel vigilare sul rispetto, da parte del naviglio in transito, degli obblighi connessi al regime dell'area VTS stessa (comunicazioni preventive, mantenimento dell'ascolto radio su canale di lavoro dedicato, osservanza delle indicazioni impartite dall'Autorità VTS, eventuale rispetto delle direttrici di traffico o degli schemi di separazioni, etc.). La formulazione dell'articolo 8, per i fini descritti, incentra il ruolo dell'Autorità VTS nel compito di monitorare ed assistere le unità navali posto che in capo ai comandanti delle stesse, in base



all'ordinamento nazionale, ricade la responsabilità finale della condotta nautica. L'Autorità VTS, a tale riguardo, è titolare di un potere di vigilanza e controllo nel cui esercizio si collocano le prerogative di accertamento e denuncia anche derivanti dalla titolarità della qualifica di ufficiali/agenti di polizia giudiziaria che caratterizza il personale preposto. Tali prerogative risultano più incisivamente ed efficacemente esercitabili nei confronti di unità che transitano nell'area VTS a coperture di tratti di mare territoriale laddove l'eventuale inosservanza degli obblighi di informazione preventivo o di altre condotte raccomandate in acque internazionali, pur ricadenti in un'area VTS, potrà trovare sviluppo nell'inoltro di apposite comunicazioni alle autorità competenti dello Stato di bandiera in uno all'immissione di apposito messaggio di violazione nella banca dati internazionale del sistema ispettivo PSC realizzata dai Paesi aderenti al Memorandum di Intesa di Parigi (PARIS MOU).

Il **comma 13** sostituisce l'articolo 9 del decreto legislativo n. 196/2005 introducendo un'accezione unitaria della gestione dei sistemi per il monitoraggio del traffico marittimo nel quadro dell'organica definizione di VTMS di cui alla lettera ff) dell'articolo 2.

Il riformulato articolo 9, a tal proposito, nell'attribuire all'amministrazione i compiti di gestione del sistema VTMS, concepito quale complesso delle risorse strumentali necessarie al disimpegno della funzione del monitoraggio del traffico marittimo:

- apre la possibilità di uno scambio in condizioni di reciprocità con gli omologhi organismi titolari dei compiti di gestione del sistema di monitoraggio del traffico di funzione presso gli Stati membri;
- rafforza la vigente possibilità - peraltro anche già operativamente in essere - di conferire i dati concernenti il monitoraggio del traffico marittimo, ai fini della sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine, ad altri interlocutori istituzionali che ne possano trarre utilità per il più efficace disimpegno delle funzioni attribuite dall'ordinamento nei settori della difesa, della sicurezza pubblica e del soccorso.

Tale conferimento si prevede venga compiutamente collocato in un più organico ed efficace sistema di scambio di informazioni tra le pubbliche amministrazioni, disciplinato da specifici decreti interministeriali.

A conclusione dell'articolo, infine, si precisa che i requisiti di elevata specializzazione tecnica di cui è in possesso il personale impiegato nel sistema VTMS vengono assicurati attraverso la formazione curata in via esclusiva presso il centro di formazione dell'amministrazione.



Il **comma 14** introduce l'articolo 9 bis che è dedicato alla rete nazionale AIS. Lo strumento, finalizzato alla localizzazione ed al tracciamento di vettori navali commerciali ed alla diffusione di messaggistica afferente alla sicurezza della navigazione, viene collocato tra i sistemi che compongono il VTMISS. A tal proposito l'articolo recepisce fedelmente l'assetto organizzativo nazionale già operativo in seno al quale il Corpo utilizza i dispositivi AIS per la sola ricezione delle informazioni trasmesse dalle unità navali. Lo scambio di informazioni AIS nei confronti di altri interlocutori pubblici è ricondotto alle procedure già disciplinate di cui al decreto interministeriale citato al comma 2 dell'articolo 9.

Considerato, inoltre, che gli impianti AIS offrono la capacità tecnologica di trasmettere numerose informazioni rilevanti ai fini della sicurezza della navigazione (stato di funzionamento degli ausili per la navigazione - Aids to Navigation – AtoN, correzione differenziale GPS, sincronismo per unità navali sprovviste di "master clock", messaggi di sicurezza denominati "*broadcast messages*") ai quali si aggiungono le iniziative che, con riferimento ai *broadcast messages* saranno codificate a breve in sede IMO che ampliano notevolmente l'importanza dei sistemi AIS¹.

L'articolo 9 bis, in linea con il processo evolutivo e tecnologico descritto, lega saldamente la rete nazionale AIS alle preminenti finalità pubbliche di rilevante ausilio per la sicurezza della navigazione che ne hanno ispirato la realizzazione con risorse economiche statali. Sulla base di tale assunto il comma 3 prevede all'uopo un apposito decreto ministeriale, per la disciplina dell'erogazione dei servizi AIS anche per fini non legati alla sicurezza della navigazione, salvaguardando la necessità che quest'ultima non interferisca con la gestione del sistema per le finalità pubbliche di sicurezza cui è deputato in via principale. Coerentemente con tali principi, il comma 4 subordina la possibilità che il Ministero dello sviluppo economico autorizzi soggetti privati all'impiego di frequenze radio finalizzate all'esercizio di impianti AIS al parere favorevole dell'amministrazione reso esclusivamente con riferimento alla compatibilità dell'uso autorizzato con la salvaguardia dei compiti di sicurezza della navigazione propri della rete AIS nazionale e sempre che l'uso autorizzato non ne comprometta il regolare funzionamento. Ulteriormente ristretto è, infine, il regime che sovrintende alla possibilità che l'AIS in uso a privati operi in trasmissione. A tal riguardo, si prevede che l'autorizzazione rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 25 del Codice delle comunicazioni elettroniche sia subordinata al parere favorevole dell'amministrazione da rilasciarsi in relazione ad aspetti connessi alla sicurezza

¹ I nuovi messaggi individuati in sede Imo sono: Meteorological and Hydrological data, Dangerous cargo indication, Fairway closed, Tidal window, Extended ship static and voyage-related data, Number of person on board, VTS-generated/synthetic targets, Clearance time to enter port, Marine traffic signal, Berthing data, Weather observation report from ship, Area notice – broadcast, Area notice – addressed, Environmental, Route information.



della navigazione ed al corretto funzionamento della rete AIS. Tale prescrizione deve altresì leggersi in relazione al disposto del successivo comma 5 che statuisce la possibilità di attribuire capacità di trasmettere ad operatori non facenti parte della rete AIS pubblica solo nei casi in cui l'amministrazione attribuisca a tali soggetti un ruolo rilevante per i fini di tutela della sicurezza della navigazione e sempreché l'operatore privato, titolare dell'autorizzazione AIS, qualora abilitato anche a trasmettere, non dia origine a reti di monitoraggio del traffico aggregando le informazioni acquisite. Con tale prescrizione si intende, pertanto, salvaguardare la possibilità di attribuire capacità di inserimento dati nella rete AIS a soggetti privati (es. imprese che gestiscano piattaforme off-shore o rigassificatori posti al largo) che nell'esercizio delle infrastrutture industriali abbiano necessità di operare sulla rete AIS attribuendo a tale necessità rilevanza anche per le finalità pubbliche di tutela della sicurezza della navigazione in ragione della particolarità dell'installazione per tipologia di carichi movimentati ed ubicazione in aree ad alta intensità di traffico.

Il comma 15 aggiunge dopo il comma 3 dell'articolo 10, un quarto comma che demanda ad apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti l'individuazione delle unità soggette all'obbligo di dotarsi di dispositivo di registrazione automatica dei dati di viaggio (Voyage Data Recorder, VDR).

Il comma 16 sostituisce l'articolo 12 del decreto legislativo 196/2005 in materia di informazioni concernenti il trasporto di merci pericolose o inquinanti. A tale riguardo si prescrive che tali tipologie di merci non possano essere consegnate per il trasporto o, comunque, accettate a bordo, senza la consegna al comandante, al proprietario o armatore della nave di una scheda tecnica che riassume le informazioni rilevanti sul tipo di carico, secondo quanto previsto in dettaglio dall'allegato 1, punto 2. In funzione di specifiche categorie di merci (quelle di cui alla convenzione MARPOL allegato 1) i dati di sicurezza del prodotto comprensivi delle caratteristiche chimico - fisiche includono le informazioni concernenti viscosità e densità unitamente ad altri dati richiesti dalla Risoluzione IMO MSC 150 (77). A fattori comune viene, inoltre, prescritta la necessità che le informazioni consegnate al vettore includano i numeri di chiamata di emergenza dello spedizioniere o di altro soggetto/ente che possa utilmente intervenire in caso di emergenza.

Analoga scheda tecnica del prodotto deve trovarsi a bordo di tutte le unità che facciano scalo in un porto nazionale. Specifico obbligo viene inoltre attribuito allo spedizioniere nell'assicurare che la scheda tecnica del prodotto venga consegnata al comandante curando, altresì, che vi sia corrispondenza tra il carico descritto nella scheda e la merce effettivamente consegnata. Le condotte complessivamente prescritte costituiscono poi obbligo discendente da norma primaria, la cui violazione integra l'illecito amministrativo descritto in seno all'articolo 25 del decreto.



Il **comma 17** interviene al solo scopo di sostituire la rubrica dell'articolo 13 con una formulazione più efficace nel descrivere il contenuto della norma (obbligo di comunicazione delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo).

I **commi da 18 a 20** integrano il novero dei soggetti onerati di specifici obblighi di comunicazione concernenti il trasporto di merci pericolose inquinanti con la previsione della "compagnia" come definita all'articolo 2, comma 1, lettera e) del decreto lgs. 196/2005.

Il comma 21, da leggersi in relazione al disposto del successivo comma 22, sopprime dalla lettera c) del comma 2 dell'articolo 14 del decreto legislativo 196/2005 il riferimento alla tempistica (senza ritardo) con la quale devono essere trasmessi telematicamente i dati concernenti l'informazione sul traffico marittimo degli Stati membri. La soppressione si giustifica poiché il comma 3 del medesimo articolo, introdotto dal comma 22 dello schema di decreto legislativo di recepimento prevede, in generale, che la NCA trasmetta senza ritardo, su richiesta di omologa autorità di altro Stato membro, ogni informazione rilevante sulla nave o sul carico per le finalità concernenti la sicurezza della navigazione, il trasporto marittimo, i lavoratori marittimi, le navi e gli impianti portuali, l'ambiente marino e costiero e le risorse biologiche marine, utilizzando a tal fine il sistema SafeSeaNet di cui all'articolo 22bis del decreto.

Il **comma 23** introduce un apposito articolo 14bis al decreto legislativo 196/2005 rubricato *"Portale per lo scambio telematico di dati tra gli armatori, proprietari, agenti raccomandatari, compagnie o comandanti delle navi e le amministrazioni"*. L'inserimento di questo nuovo articolo è finalizzato ad attribuire specifica qualifica normativa al sistema PMIS, già in sperimentazione in più porti nazionali, quale sistema telematico, su interfaccia web, da utilizzarsi per l'espletamento delle pratiche di arrivo e partenza delle navi, ivi comprese quelle concernenti l'autorizzazione all'imbarco di merci pericolose. L'accesso al portale PMIS da parte di tutte le categorie del cluster marittimo interessate dovrà costituire il canale ordinario di scambio delle informazioni relative all'operatività portuale che abbiano finalità di carattere commerciale. Con ciò, per converso, si rafforza l'attribuzione all'AIS del ruolo di canale di comunicazioni a connotazione eminentemente pubblica ed accesso limitato in considerazione della diretta finalizzazione alla tutela della sicurezza della navigazione.

L'implementazione del PMIS, peraltro, costituisce per il settore in esame diretta attuazione degli indirizzi generali discendenti dal "Codice per l'amministrazione digitale" in materia di snellimento ed informatizzazione delle attività amministrative.

In dettaglio, l'articolo prevede che tutte le informazioni di interesse commerciale o relative ai profili amministrativi ed autorizzatori afferenti al trasporto marittimo, possano essere scambiate tra



armatori, proprietari, agenti raccomandatari, comandanti delle navi ed autorità marittime e doganali attraverso l'accesso di ciascuno dei soggetti interessati al PMIS. Il sistema è, peraltro, integrato con il SafeSea Net offrendo, una volta a regime, l'opportunità di disporre in tempo reale di dati rilevanti sull'operatività portuale di ciascuna nave e sul carico a bordo.

Quanto all'impatto del PMIS sul quadro della finanza pubblica, si rinvia ai contenuti della relazione tecnica sulla neutralità finanziaria del provvedimento nella quale vengono indicati le misure di spesa e le relative fattispecie contrattuali che già contemplano il citato dispositivo come parte accessoria dei sistemi di monitoraggio e controllo del traffico marittimo già realizzati.

Il **comma 24** riscrive l'articolo 15 del decreto legislativo 196/2005 introducendo un organico sistema di esenzioni di particolari categorie di unità impiegate in servizi di linea dall'osservanza degli obblighi di cui all'articolo 4 (comunicazione preventiva dell'ingresso nei porti nazionali) e 13 (indicazioni concernenti merci pericolose ed inquinanti a bordo). Come concepito, l'articolo punta a definire le problematiche applicative che sono state evidenziate nel corso del periodo di vigenza del decreto legislativo 196/2005 in particolari aree geografiche del paese ad elevata intensità del traffico di linea (es. Golfo di Napoli). A tal proposito si prevede che l'esenzione sia subordinata al rispetto da parte dell'armatore del servizio di linea di una serie tassativa di condizioni concernenti: la compilazione e l'aggiornamento della lista delle unità impiegate in servizio di linea; la disponibilità di informazioni su ciascun viaggio e carico da poter tempestivamente conferire all'autorità competente a richiesta; l'attivazione di un sistema di gestione degli aspetti di sicurezza in conformità all'ISM Code in grado di acquisire, trattare e trasmettere in via continuativa le informazioni su ciascun viaggio e sul carico in conformità ai contenuti delle comunicazioni preventive di cui agli articoli 4 e 13; la tempestiva comunicazione di ogni variante sugli orari di partenza o arrivo per un lasso di tempo pari o superiore a tre ore; la disponibilità a bordo delle unità impiegate di dispositivo AIS di tipo approvato qualora le navi trasportino passeggeri.

L'articolo prevede, inoltre, che le esenzioni siano concesse per ciascuna nave e ciascun servizio di linea solo se la tratta abbia durata inferiore alle 12 ore e che, qualora, il servizio di linea interessi il porto di un altro Stato membro, l'amministrazione possa chiedere anche allo Stato del porto di destinazione il rilascio di analoga esenzione secondo il regime nazionale sopra descritto.

Il **comma 25** a proposito della diffusione di informazioni su navi che costituiscono rischio potenziale o minaccia per la sicurezza della navigazione integra l'elenco già vigente con l'inserimento di ulteriori due categorie concernenti le navi sprovviste di coperture assicurative o garanzia finanziaria equivalente e quella concernente le navi le cui condizioni di rischio potenziale per la sicurezza o l'ambiente siano state oggetto di apposita segnalazione del personale ispettivo PSC, dei piloti o di altro personale addetto ai servizi tecnico-nautici. Categorie, queste ultime, che



sono già destinatarie in base a normativa speciale in materia di PSC di specifici obblighi di comunicazione di ogni circostanza e/o anomalia rilevata a bordo delle unità navali che fanno ingresso nei porti nazionali.

Il comma 26 sostituisce il comma 2 dell'articolo 19 laddove, in materia di misure relative agli incidenti in mare, fa obbligo ai soggetti interessati alla nave o al carico di collaborare pienamente con le autorità allo scopo di ridurre le conseguenze dell'incidente, trasmettendo comunque, ove non ne sia già in possesso, alla LCA le informazioni concernenti le merci pericolose o inquinanti a bordo di cui all'articolo 12. La violazione della condotta descritta è oggetto della fattispecie penale contravvenzionale di cui al comma 4 dell'articolo 25 (arresto fino a tre mesi o ammenda da euro 2582 a euro 15493).

Il comma 27 aggiunge al richiamato articolo 19 apposito comma che, allo scopo di conformare l'ordinamento agli indirizzi impartiti dall'IMO, prevede che l'amministrazione, in attuazione alla normativa nazionale sul personale marittimo, si conformi alle linee guida dell'IMO sul giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo, allegate alla risoluzione LEG. 3(91) del comitato giuridico dell'IMO del 27 aprile 2006 come approvate dal Consiglio di amministrazione dell'OIL nella sua 296^a sessione del 12-16 giugno 2006.

Il comma 28 introduce una delle parti più rilevanti della Direttiva 2009/17/CE, con la quale è stata ridisegnata la disciplina relativa all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza introducendo un organico gruppo di articoli in materia di luoghi di rifugio (art. 20, 20bis, 20 ter, 20 quater) in luogo dell'unico articolo 20 della Direttiva 2002/59/CE.

Nel complesso risulta complessivamente ridefinito il quadro delle misure da adottarsi per la risposta operativa da attivare nella circostanza di una nave che necessiti di assistenza e che ponga a rischio la sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine.

La trasposizione di tali articoli è stata oggetto di analisi anche nel quadro del processo di revisione in corso del piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti da idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da "incidenti marini" della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento protezione civile.

Al riguardo, alla luce dell'esperienza applicativa maturata a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 196/2005, è stato proficuamente verificato come l'Unione europea abbia con l'odierna modifica alla Direttiva 2002/59/CE recepito e formalizzato un indirizzo che era stato oggetto di una precisa scelta politica operata con l'articolo 20 del citato decreto, col quale si ritenne opportuno centrare



l'attenzione sulle procedure da adottarsi per la gestione di eventi di emergenza nel cui sviluppo si sarebbe potuto prevedere la necessità/opportunità di accogliere una nave sinistrata in un luogo rifugio. Pure a fronte della rubrica dell'articolo 20 nella versione che si va a sostituire (luoghi di rifugio) già allora si scelse di centrare l'attenzione sulle procedure con ciò evitando consapevolmente di pervenire alla predeterminazione di luoghi fisici presso i quali ricoverare unità incidentate. Tale scelta viene oggi autorevolmente sancita dalla stessa Direttiva 2009/17/CE che enfatizza il concetto di piano per l'accoglienza di navi che necessitano di assistenza collocando la possibilità di accogliere la nave in luogo di rifugio tra le molteplici scelte operative da condursi nella gestione dell'emergenza ed in linea con la pertinente pianificazione. Tra le numerose argomentazioni che rendono evidente l'opportunità della descritta impostazione può essere richiamata l'evidente incongruità di una generica predeterminazione di ambiti portuali o siti costieri che siano in grado di accogliere *tout court* un'unità sinistrata, scindendo impropriamente tale individuazione dal connesso apprezzamento delle caratteristiche intrinseche dell'evento (incendio, falla, collisione) dalla tipologia di unità coinvolta (passeggeri, cisterna, portarinfuse) e dalla natura del carico a bordo, come anche da ogni altro dato o informazione legato alla contingente valutazione di quanto è avvenuto. Nell'operare il recepimento degli articoli dal 20 al 20 quater si è, pertanto, tenuto conto dei sottoelencati criteri:

- a) attribuzione non tassativa della competenza ad individuare preventivamente specifici luoghi rifugio al Capo del compartimento;
- b) rinvio ai piani nazionali e locali antinquinamento ed alla vigente pianificazione nazionale originata in materia dal Dipartimento Protezione Civile;
- c) attribuzione alla direzione marittima di un ruolo di raccordo ed armonizzazione delle pianificazioni per l'accoglienza adottate dai Capi di compartimento e valorizzazione/diffusione delle *best practices* nel quadro degli indirizzi impartiti dalla competente Direzione generale.

Il nuovo articolo 20 nell'attribuire al Capo del compartimento il ruolo di autorità deputata ad assumere decisioni sull'accoglienza delle navi colloca tale attribuzione nell'ambito della pianificazione operativa locale antinquinamento di cui all'articolo 11 della legge 31 dicembre 1982, n.979 e successive modifiche ed integrazioni. Il secondo comma iscrive ulteriormente le valutazioni che il Capo del compartimento è chiamato ad effettuare in un quadro di misure esemplificate nell'elenco non tassativo di cui all'allegato IV e, comunque, orientate anche alla tutela delle aree marine costiere, all'esigenza di salvaguardia dei siti ad elevata valenza ambientale socio-economica e turistica. Il terzo comma attribuisce al Direttore marittimo il già richiamato ruolo di raccordo ed armonizzazione prevedendo l'indizione di un incontro almeno annuale con i Capi di compartimento per il confronto su tematiche operative e competenze



tecniche pertinenti nel quadro degli indirizzi impartiti dalla competente Direzione generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il comma 29, introducendo gli articoli 20 bis, 20 ter e 20 quater che completano il nuovo quadro di disposizioni afferenti alle procedure per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza, ridefinisce la disciplina in materia, intervenendo più compiutamente su una competenza già propria del capo del Compartimento marittimo, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 196/2005, definendo in maniera più dettagliata contenuti e criteri applicativi delle procedure per l'accoglienza, in stretta aderenza, peraltro, al disposto della direttiva 2009/17. A tal riguardo, la ridefinizione delle procedure per la redazione dei piani di accoglienza non comporta implicazioni dirette sui profili di spesa trattandosi esclusivamente di una più accurata disciplina di un adempimento (adozione del piano di accoglienza da parte del Capo del Compartimento marittimo) già contemplato dall'ordinamento e che, come verrà meglio illustrato a seguire, si traduce nella definizione di modalità operative e di impiego di risorse disponibili in sede locale per far fronte ad eventi che comportino la necessità di prestare assistenza a navi che incorrono in incidenti o in situazioni di emergenza.

L'articolo 20 bis riconduce alla pianificazione operativa locale antinquinamento le valutazioni che il Capo di compartimento marittimo è chiamato a compiere per rispondere alla presenza di navi che necessitano di assistenza nelle acque di giurisdizione. La pianificazione locale a tale riguardo viene ricondotta alle pertinenti linee guida dell'IMO (Ris. A. 949 (23) e A. 950 (23)). Il contenuto del piano per l'accoglienza delle navi, concepito quale un annesso della pianificazione operativa di pronto intervento locale è elencato, nei suoi contenuti minimi, nel secondo comma che richiama, altresì, gli indirizzi che la Direzione generale per la protezione della natura del Ministero dell'ambiente ha titolo ad impartire in proposito. Oltre all'indicazione ed ai canali di comunicazione dell'autorità marittima, il piano per l'accoglienza elenca: le risorse ed i soggetti qualificati tecnicamente, dei quali il Capo del compartimento può avvalersi per una valutazione dello scenario operativo; dettagliate informazioni sulle particolarità del proprio litorale che includa le aree da sottoporre a speciale tutela ed i punti di criticità per fattori ambientali, morfologici ed economico-produttivi; le procedure per l'adozione delle misure legate all'accoglienza o al rifiuto della nave sinistrata; l'inventario delle dotazioni strumentali disponibili e le procedure concernenti le garanzie finanziaria ed assicurative che devono essere richieste alle navi sinistrate.

Il terzo comma prescrive che i piani per l'accoglienza si uniformino, pur nel quadro di una coerente rispondenza agli indirizzi della Direzione generale per la protezione della natura del Ministero dell'ambiente, al piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamento da idrocarburi o da altre sostanze nocive causati da incidenti marini della Presidenza del consiglio dei Ministri –



dipartimento della protezione civile. In tale contesto si prevede che venga organicamente definito il quadro delle misure da porre in essere qualora la pianificazione locale non descriva alcuna possibilità di intervento efficace ovvero allorché il Capo del Compartimento marittimo non disponga di infrastrutture, siti o mezzi adeguati a fronteggiare l'emergenza o, ad esempio quando l'evento sia da portata tale da abbracciare l'ambito di giurisdizione di più compartimenti marittimi.

Il quarto comma prevede che l'amministrazione, uniformandosi ad un principio generale di trasparenza, pubblichi le informazioni salienti relative ai piani di accoglienza adottati dai Capi di compartimento sul proprio sito web istituzionale, informazioni che a richiesta devono essere conferite anche agli altri Stati membri interessati.

Il quinto comma, infine, prescrive che il Capo di compartimento verifichi l'effettiva integrale disponibilità di tutte le informazioni utili all'attuazione del proprio piano di accoglienza, che i soggetti e gli enti sono tenuti a rendere in quanto chiamati a concorrere alle operazioni di soccorso ed assistenza. I destinatari di tali informazioni restano vincolati all'obbligo di riservatezza di cui all'articolo 24 del decreto.

Particolare rilevanza assume l'articolo 20 ter la cui introduzione costituisce il fulcro del differente approccio al problema dell'accoglienza delle navi sinistrate di cui il legislatore europeo si è reso autore con ciò confermando, come già accennato, la scelta politico-strategica del legislatore nazionale del 2005. Si prevede, infatti, che il Capo del compartimento decida sull'accoglienza solo a seguito di un'attenta valutazione preventiva dello scenario operativo, condotta applicando il piano di cui all'articolo 20 bis. Al termine di tale processo valutativo, da effettuarsi – anche con il supporto tecnico specialistico di altri enti e soggetti che possano utilmente cooperare nell'accrescere il quadro informativo di cui si dispone, il Capo del compartimento deciderà di dar corso all'accoglienza in idoneo luogo di rifugio, solo qualora tale opzione sia la migliore nell'ottica del perseguimento del fine di tutela della vita umana, della salvaguardia ambientale e degli interessi socio-economici del territorio. E' di tutta evidenza come la determinazione fisica del sito/luogo rifugio non costituisca un presupposto – rigido e predeterminato – ma solo lo sviluppo coerente ed eventuale di un'articolata analisi dell'evento. Nel corso di essa l'indispensabile supporto tecnico di altri interlocutori istituzionali e professionali (Comando provinciale vigili del fuoco, ARPA, ASL, piloti del porto, servizio del consulente chimico, società di rimorchio, rappresentanti degli altri servizi tecnico-nautici, etc.) offrirà al Capo del compartimento marittimo un quadro di situazione viepiù accurato, in relazione al quale egli potrà correttamente considerare le iniziative da porre in essere sulla scorta degli interessi primari demandati alla sua tutela a partire, evidentemente, dall'incolumità fisica dell'equipaggio e delle popolazioni eventualmente interessate oltre che – subito dopo – la salvaguardia dell'ecosistema marino e



costiero e delle attività produttive legate ad esso che caratterizzano il territorio rientrante nella propria giurisdizione.

L'articolo 20 quater prescrive, infine, a conclusione della parte del decreto dedicato ai piani di accoglienza, le misure assicurative e di garanzia finanziaria che possono essere richieste ai soggetti interessati alla nave sinistrata prevedendo, per un verso che l'assenza di adeguate coperture assicurative non possa di per sé costituire motivo di rifiuto dell'accoglienza, ma anche, per altro verso, la possibilità che adeguata copertura assicurativa possa essere richiesta al proprietario/armatore della nave sinistrata senza che tale richiesta comporti ritardo nelle procedure per l'accoglienza. La tipologia di copertura assicurativa viene identificata con quella oggetto dell'articolo 6 della Direttiva 2009/20/CE in tema di assicurazione dei proprietari di navi per i sinistri marittimi. La prescrizione dell'articolo 20 quater deve essere posta in relazione con il già analizzato inciso di cui alla lettera d) dell'articolo 16, comma 1 che classifica come unità considerate a rischio potenziale per la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente le navi sprovviste di copertura assicurativa o equivalente garanzia finanziaria.

Il **comma 30** dello schema di decreto introduce l'articolo 22 bis rubricato Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi SafeSeaNet. A tal riguardo l'amministrazione è incaricata della gestione del complesso delle informazioni marittime oggetto del decreto nel quadro del sistema VTMS ed assicurandone l'utilizzo operativo con l'osservanza dei requisiti previsti dall'articolo 14 in tema di scambi telematico di tali dati tra gli Stati membri e **prevedendo le necessarie eccezioni**.

L'articolo in commento prevede a tal fine che il VTMS possa essere interconnesso con il sistema europeo di scambio dei dati marittimi denominato SafeSeaNet e compiutamente descritto in allegato III al decreto. Al fine di assicurare tale possibilità di interconnessione si prevede che l'amministrazione si adoperi affinché i sistemi o le reti informative nazionali se derivanti da specifici accordi internazionali, comunitari o regionali osservino le prescrizioni del decreto e siano compatibili con la banca di dati SafeSeaNet.

Al riguardo, vale quanto descritto nella relazione tecnica a proposito delle fattispecie contrattuali ivi in dettaglio indicate, la cui attuazione contempla l'interconnessione alla banca dati europea *Safe Sea Net*, peraltro già oggi attiva e pienamente operante.

Il **comma 31** sostituisce la lettera c) dell'articolo 23 del decreto legislativo 196/2005 prevedendo che, tra gli obiettivi posti dalla normativa comunitaria in materia di cooperazione tra gli Stati dell'Unione, venga perseguita l'estensione della copertura dei sistemi di monitoraggio del traffico, l'aggiornamento in linea con l'evolversi delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni, ponendo l'obbligo per l'amministrazione di cooperare con la Commissione per lo sviluppo di



programmi a contenuto innovativo da sottoporre all'IMO.

Analoga cooperazione viene poi prevista nell'ambito degli organismi internazionali a carattere regionale per l'elaborazione di sistemi di identificazione e monitoraggio del traffico marittimo a lungo raggio.

I **commi 32 e 33**, rispettivamente, integrano l'elenco degli obiettivi dell'amministrazione con l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi di gestione dell'informazione di cui all'allegato I e con lo sviluppo e l'aggiornamento di *SafeSeaNet*, quale sviluppo dei programmi di cooperazione sopra descritti, ed inseriscono, a conclusione dell'articolo 23, un comma 2 che, nell'ambito della cooperazione comunitaria, prescrive che l'amministrazione cooperi con le autorità degli Stati membri e con la Commissione contribuendo allo sviluppo del sistema di raccolta e diffusione dei dati sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine. Con ciò viene stabilita la competenza dell'amministrazione a ricevere e conferire le informazioni acquisite in ambito comunitario.

Le integrazioni del vigente articolo 23 del d.lgs. 196/2005, sono fedelmente tratta dal punto 13 dell'articolo 1 della direttiva 2009/17, ed afferiscono, come accennato, all'obbligo di assicurare l'interoperabilità della connessione nazionale a *SafeSeaNet* ed un generale vincolo di cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione sui temi del monitoraggio del traffico marittimo e dei sistemi di reportazione obbligatoria. Per tale profilo, attesa la formulazione generale della norma, dalla modifica apportata – peraltro in stretta aderenza al contenuto della direttiva oggetto di recepimento - non derivano specifici o ulteriori oneri, da considerarsi distintamente rispetto a quelli discendenti dai già consolidati vincoli di partecipazione dell'Italia all'Unione europea sui temi oggetto della direttiva 2009/17

Il **comma 34** sostituisce il comma 1 dell'articolo 24 prevedendo che, in materia di riservatezza delle informazioni, l'amministrazione nel quadro della legislazione vigente per la tutela dei dati sensibili di persone ed imprese adotti misure idonee a garantire la riservatezza delle informazioni impegnandosi ad utilizzarle esclusivamente per le finalità di trattamento descritte dall'articolo 1 del decreto. A tal proposito il quadro normativo di riferimento è quello vigente di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n.196 (Codice in materia di riservatezza dei dati personali). Sugli aspetti relativi alla sicurezza informatica della rete e delle telecomunicazioni è poi previsto uno specifico canale di cooperazione con la Commissione.

I **commi da 35 a 38** aggiungono, in materia di sanzioni, il soggetto attivo "compagnia" quale possibile autore (in concorso o meno con comandante, proprietario, armatore o suo



rappresentante) delle seguenti fattispecie:

- gli illeciti amministrativi correlati all'inosservanza dell'art. 4 (comunicazioni preventive dell'arrivo), dell'art. 6 (impiego dei sistemi AIS) e dell'art. 10 (registratore dei dati di viaggio – VDR);
- le fattispecie penali contravvenzionali correlate all'inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 13 (comunicazioni di dati sulle merci pericolose a bordo), 17 (comunicazioni di incidenti avvenuti a bordo o in mare) e 19 (mancata cooperazione in occasione di incidenti) del decreto ovvero fornisca informazioni false circa le merci trasportate o elementi.

A tal riguardo, si è provveduto ad inserire un esplicito riferimento al "*rappresentante legale della compagnia*" quale possibile soggetto attivo delle fattispecie contemplate, raccordando compiutamente i soggetti attivi delle violazioni previste con il medesimo novero di soggetti destinatari dei precetti e curando di far riferimento solo a persone fisiche (armatore, comandante, proprietario, rappresentante legale della compagnia, agente).

Il **comma 39** completa il quadro delle misure sanzionatorie già vigenti in forza del decreto legislativo 196/2005 con l'inserimento – nel medesimo articolo 25 – di una specifica fattispecie di illecito amministrativo quale sanzione per la violazione dei precetti rappresentati dagli articoli 12 (informazioni sul trasporto di merci pericolose) e 15 (comunicazioni da rendersi quale condizione per il mantenimento di un regime di esenzione) del decreto. Gli importi delle sanzioni amministrative (da euro 1500 ad euro 10000 ed euro 3/tonn., solo per l'armatore) sono stati inseriti tenuto conto delle somme già contemplate dal comma 2 dell'articolo 25 e ritenendo che la gravità dell'illecito possa collocarsi in maniera intermedia tra la già richiamata fattispecie meno grave di illecito amministrativo e la contravvenzione di cui al comma 4. Si è considerato, a tal proposito, efficace il mantenimento di un meccanismo sanzionatorio nei confronti dell'armatore, sia quale eventuale autore principale che quale obbligato in solido, che lega proporzionalmente l'importo della sanzione pecuniaria alla quantità di carico commercialmente pagante presente a bordo (euro/tonnellata stazza lorda), meccanismo peraltro già contemplato per la fattispecie di cui al comma 2 del vigente articolo 25.

A conclusione di tale articolo, infine, viene introdotta quale misura amministrativa a carattere latamente "sanzionatorio" la possibilità che nei confronti di naviglio non nazionale possa procedersi ad ispezione dettagliata da parte di ispettori psc (port state control) ai sensi dell'articolo 5 del decreto ministeriale 13 ottobre 2003, n. 305 qualora in relazione alla presenza in porto dell'unità estera sia stata accertato taluno degli illeciti concernenti la violazione degli obblighi di informazione. Questa misura, nettamente distinta dalle fattispecie penali e di illecito amministrativo



descritte, attribuisce valore deterrente ad una concomitante attività ispettiva che, in relazione alle condotte poste in essere dal comandante e dagli altri soggetti interessati alla nave ed al carico, possa evidenziare la presenza di eventuali altri gravi deficit dal punto di vista della sicurezza dell'unità e gestione del mezzo o del suo carico.

I commi 40, 41, 42 e 43 intervengono ad apportare alcune modifiche agli allegati tecnici del decreto legislativo 196/2005, integrandoli o sostituendoli opportunamente, in linea con quanto previsto dalla direttiva 2009/17/CE. Al riguardo, è frutto di una precisa scelta del Legislatore nazionale il solo inserimento di un nuovo allegato V che, allo scopo di ottemperare a specifica richiesta formulata in sede ispettiva dall'EMSA, reca un dettagliato elenco delle LCA, aggiornabile con decreto dirigenziale del Comandante generale del Corpo ai sensi dell'articolo 2, lettera n, del decreto:

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

1. Aspetti tecnico normativi in senso stretto:

A) Necessità dell'intervento normativo.

Lo schema di decreto costituisce attuazione dell'obbligo di recepimento (da assolversi entro il 30 novembre 2010) discendente per lo Stato dal disposto della legge comunitaria 2009 (legge 4 giugno 2010, n. 96) in violazione del quale è previsto l'avvio di apposite procedure di infrazione.

B) Analisi del quadro normativo.

Il quadro normativo su cui si interviene è rappresentato dal decreto legislativo n. 196/2005 di attuazione della Direttiva 2002/59/CE, la cui modifica è oggetto della Direttiva 2009/17/CE.

C) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

L'incidenza diretta è sul disposto del decreto legislativo n 196/2005 che viene novellato nelle sole parti necessarie a renderne il disposto conforme allo strumento comunitario oggetto di recepimento.

D) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.



La compatibilità è *re ipsa*, posto che lo schema di decreto persegue l'obbligo di recepire la Direttiva 2009/17/CE.

E) *Analisi della compatibilità con le competenze delle Regioni ordinarie e a statuto speciale.*

Il provvedimento non presenta effetti diretti con le competenze delle Regioni afferendo la materia alla sicurezza della navigazione ed alla tutela dell'ambiente da eventi inquinanti, materie che il vigente riparto costituzionale di competenze Stato/Regioni mantiene in capo all'amministrazione centrale dello Stato.

F) *Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle Regioni e agli enti locali.*

Vedasi lettera E)

2. Elementi di drafting e linguaggio normativo.

A) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il testo è diffusamente permeato da acronimi e terminologia tecnica che per quanto ridotta allo stretto necessario costituisce diretto riflesso della normativa internazionale e comunitaria di settore. L'ampia parte dedicata alle definizioni di cui all'articolo 2 è adeguata a definire il significato degli acronimi e delle terminologia tecnica impiegata.

B) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenute nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

La tipologia di provvedimento destinato a novellare singole parti di un unico testo normativo già vigente non presenta particolari criticità in relazione alla congruità dei riferimenti normativi.

C) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

In linea con le indicazioni della Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 2001 (guida alla redazione dei testi normativi) è stata prescelta la tecnica del ricorso ad un unico articolo con più commi che intervengono settorialmente sulle singole parti del testo normativo previgente oggetto della novella (decreto legislativo 196/2005)

D) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non vi sono effetti abrogativi impliciti posto che l'intero schema è strutturato alla sostituzione/abrogazione espressa di parti del testo previgente.



