

N. 311

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2009/16/CE, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 4 giugno 2010, n. 96)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 22 dicembre 2010)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

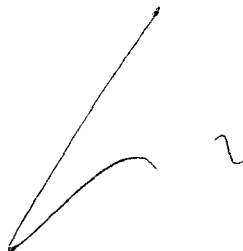
DRP/I/XVI D 189/10

Roma, 22 DIC. 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 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 17 dicembre 2010.

Con i migliori saluti



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

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PREMESSA.

Il Memorandum di intesa di Parigi, sul controllo dello Stato di approdo del 26 gennaio 1982, di cui l'Italia è parte, introduce nell'ordinamento internazionale un sistema di procedure ispettive armonizzate in base al quale le navi battenti bandiera dei Paesi firmatari – che, nel loro complesso, individuano una “Regione del Paris MOU” - vengono ispezionate al loro scalo presso uno dei porti aventi sede nei paesi della regione (c.d. stato del porto – port state), in condizioni di reciprocità e nel rispetto di percentuali assegnate di numero di navi da sottoporre ad ispezione. Obiettivo della procedura ispettiva è costituire un deterrente dall'impiego per il trasporto marittimo internazionale di navi che presentino condizioni di sicurezza non adeguato ai requisiti minimi standard (c.d. navi *sub standard*).

La finalità generale è, evidentemente, dotare gli Stati costieri di adeguati strumenti di tutela dell'ecosistema costiero e della sicurezza della navigazione prevedendosi, altresì, che anche le navi dei Paesi non aderenti al Paris MOU vengano assoggettate a condizioni ispettive non inferiori (c.d. clausola del trattamento non più favorevole) per effetto delle prerogative dello Stato costiero nei confronti delle unità di bandiera estera che intendano scalare i propri porti.

A livello comunitario, la materia *de qua* è regolata, fino al 1° gennaio 2011, data di entrata in vigore della Direttiva 2009/16/CE, dalla Direttiva 95/21/CE e successive modifiche, ultima delle quali la Direttiva 2001/106/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto ministeriale. 13 ottobre 2003, n. 305.

La Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, sul controllo dello Stato di approdo rifonde, in un testo consolidato, le successive modifiche apportate alla Direttiva 95/21/CE, semplificandone e modificandone talune disposizioni, allo scopo di migliorare l'efficacia e la qualità delle ispezioni delle navi da parte dello Stato di approdo, rafforzando la lotta contro le navi al di sotto delle norme che navigano nelle acque comunitarie.

Il testo istituisce un nuovo sistema teso a garantire l'effettuazione del maggior numero di ispezioni delle navi che approdano nei porti, tenendo conto di un'equa ripartizione dell'impegno globale di controllo tra gli Stati membri.

Quale criterio generale, rileva che le ispezioni svolte da ciascuno Stato membro quale “Stato del porto di approdo” (*port state*) si concentrano sulle navi al di sotto degli *standards* (c.d.

sub standard), che sono, pertanto, soggette a controlli più frequenti, mentre specularmente ne risulta alleggerito lo “sforzo” ispettivo per quanto riguarda le navi che rispettano i requisiti minimi di sicurezza come dettati dalla normativa tecnica internazionale.

Alle navi *sub standard*, in quanto tali soggette a più frequenti ispezioni, come estrema *ratio*, può essere rifiutato a tempo indeterminato l'accesso ai porti degli Stati membri, posto che, inoltre, ciascuno Stato di bandiera è oggetto di una specifica valutazione legata al numero di fermi in cui siano incorse le proprie navi. Il rifiuto di accesso potrà essere revocato dopo un termine determinato (36 mesi), e solo se saranno rispettate talune condizioni.

Il nuovo regime di ispezioni, tenendo conto della situazione specifica di ciascun Stato membro, prevede un'equa ripartizione dell'impegno globale di controllo, fissato in relazione al numero di navi che approdano nei relativi porti.

La direttiva oggetto di recepimento prevede al riguardo che agli Stati membri sia posto l'obiettivo di ispezionare il 95% delle navi con profilo di rischio elevato, ed il 90% delle altre navi. Ciò fermo restando che le ispezioni devono, comunque, concentrarsi soprattutto sulle navi che fanno scalo raramente nei porti della Comunità.

L'allegato schema di decreto, ha l'obiettivo di adeguare la normativa nazionale in materia di *port state control* ridefinendo nel complesso la disciplina vigente per effetto delle precedenti direttive sul tema.

DESCRIZIONE DELL'ARTICOLATO.

Si illustrano, di seguito, le singole disposizioni in esso contenute evidenziando, al riguardo, che considerata la natura tecnica della direttiva e la particolare ampiezza delle prescrizioni/procedure da recepire, si è scelto di collocare buona parte delle prescrizioni di dettaglio nei 14 allegati allo scopo di non appesantire oltremodo l'articolato, operando, tuttavia, puntuali e pertinenti rinvii in seno alle norme ai corrispondenti allegati.

Articolo 1 (Obiettivo)

L'articolo indica gli obiettivi della Direttiva 2009/16/CE e del nuovo regime ispettivo in essa contenuto, avente lo scopo della riduzione drastica del trasporto marittimo inferiore agli standard di sicurezza, mediante un sistema di controllo finalizzato ad ispezionare tutte le navi con una frequenza legata al profilo di rischio.

Articolo 2 (Definizioni)

Riflette l'articolo 2 della direttiva da recepire, con l'indicazione di tutte le definizioni pertinenti.

Articolo 3 *(Campo di applicazione)*

L'articolo definisce il campo di applicazione del decreto, riferito alle navi che fanno scalo in un porto nazionale, escludendo le navi da pesca, da guerra, ausiliari, e le imbarcazioni in legno.

Articolo 4 *(Poteri d'ispezione)*

L'articolo elenca i compiti dell'Autorità competente centrale – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, ossia il controllo ed il coordinamento dell'attività ispettiva nei porti nazionali, le statistiche relative alle ispezioni e la trasmissione dei dati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Articolo 5 *(Profilo professionale degli ispettori)*

L'articolo, analogamente all'articolo 22 della direttiva, rimanda all'allegato I per i requisiti professionali degli ispettori, detta le cause di incompatibilità all'esercizio dell'attività e prevede, altresì, la valutazione con frequenza periodica della competenza degli ispettori alla luce del programma comunitario armonizzato per la formazione e la valutazione delle competenze degli stessi. L'articolo prevede, altresì, che agli ispettori del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, ed ai propri ausiliari nominati ai sensi del comma 3, non competono compensi aggiuntivi per l'attività prestata.

Articolo 6 *(Profilo di rischio della nave)*

L'articolo enuclea i parametri in ragione dei quali determinare la priorità delle ispezioni, distinguendoli in generici e storici, nonché la frequenza e la portata delle stesse, come previsto dall'articolo 10 della direttiva.

Articolo 7 *(Selezione delle navi ai fini dell'ispezione)*

In ottemperanza all'articolo 12 della direttiva, indica le modalità mediante le quali l'Autorità competente locale seleziona le navi ai fini dell'ispezione.

Articolo 8 *(Frequenza delle ispezioni)*

Analogamente all'articolo 11 della direttiva, determina la frequenza delle ispezioni, in relazione al profilo di rischio che, prevedendo che per le navi ad alto rischio l'intervallo tra le ispezioni non deve superare i sei mesi, con la previsione di ispezioni supplementari in caso di fattori di priorità assoluta o fattori imprevisti.

Articolo 9 *(Sistema di ispezione ed impegno ispettivo annuale)*

L'articolo riflette gli obblighi ispettivi definiti dall'articolo 5 della Direttiva, nello specifico:

- obbligo di ispezione di tutte le navi di priorità I;
- un numero totale di navi di priorità I e II corrispondente almeno alla percentuale annuale assegnata allo Stato da parte della Comunità.

Articolo 10 *(Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione)*

In ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 6 della direttiva in argomento, vengono indicati i limiti di tollerabilità delle mancate ispezioni, pari al 5% delle navi di priorità I con profilo di rischio elevato facenti scalo nei porti ed ancoraggi nazionali e del 10% del totale delle navi di priorità I diverse da quelle con profilo di rischio elevato, approdate nei porti ed ancoraggi nazionali.

E' previsto altresì l'obbligo di ispezionare in via prioritaria le unità con un profilo di rischio elevato che facciano scalo raramente nei porti all'interno della Comunità.

Articolo 11 *(Attribuzione di una percentuale di ispezioni equilibrata tra gli Stati membri)*

L'articolo, analogamente all'articolo 7 della direttiva, contempla i casi in cui nelle acque dello Stato approdi un numero di navi inferiore ovvero superiore alla percentuale allo stesso assegnata in ambito comunitario. Più precisamente è disciplinata l'ipotesi in cui il totale delle navi di priorità I che fanno scalo in un porto nazionale supera la percentuale di ispezioni assegnata, nel qual caso l'obbligo di ispezione è rispettato se viene effettuato un numero di ispezioni pari alla percentuale assegnata e le ispezioni mancate non superano il 30% del totale di navi di priorità I; mentre nel caso in cui il totale delle navi di priorità I e II che hanno fatto scalo è inferiore alla percentuale di ispezioni assegnata, l'obbligo di ispezione è rispettato se sono ispezionate tutte le navi di priorità I e l'85% delle navi di priorità II che hanno fatto scalo nei porti nazionali.

Articolo 12 *(Rinvio delle ispezioni – casi di mancata effettuazione)*

Vengono contemplati, in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 8 della direttiva, i casi e le modalità di rinvio delle ispezioni e quelli in cui le mancate ispezioni non vengono conteggiate come tali.

Articolo 13 *(Comunicazione preventiva di arrivo delle navi)*

L'articolo prevede, al pari dell'articolo 9 della direttiva, l'obbligo di comunicazione dell'arrivo di una nave assoggettabile ad ispezione estesa da parte dell'armatore, dell'agente o del comandante della stessa.

Articolo 14 (*Rapporti dei piloti*)

Riflette l'articolo 23 della Direttiva, disciplinando le modalità di informazione da parte dei piloti di anomalie riscontrate a bordo, nel corso dell'esercizio delle proprie funzioni, di navi che possano rappresentare una minaccia per la sicurezza della navigazione o per l'ambiente marino. Dette informazioni devono essere trasmesse possibilmente in formato elettronico e devono indicare i dati identificativi della nave, compreso l'ultimo porto di scalo ed il porto di destinazione della nave stessa.

Articolo 15 (*Esposti*)

Analogamente all'articolo 18 della Direttiva, indica le azioni da intraprendere in caso di presentazione di esposti all'Autorità competente locale. Più precisamente, quest'ultima, valuta la fondatezza dell'esposto, dandovi, in tal caso, il seguito appropriato e consentendo alle persone interessate dall'esposto di far valere le proprie osservazioni.

Articolo 16 (*Ispezioni iniziali e ispezioni dettagliate*)

L'articolo indica le modalità di effettuazione delle ispezioni iniziali e dettagliate, come previsto dall'articolo 13 della Direttiva. L'ispezione iniziale prevede il controllo dei certificati e dei documenti elencati nell'allegato V dello schema normativo, la verifica della correzione delle carenze emerse nel corso di una precedente ispezione, e le condizioni generali della navi compreso l'igiene, la sala macchine, gli alloggi e condizioni di lavoro. L'ispezione dettagliata è effettuata qualora quella iniziale riveli delle carenze. Nel caso in cui, invece, le condizioni generali della nave siano palesemente sotto i requisiti minimi di sicurezza, la norma prevede che l'ispettore sospenda l'ispezione e disponga il fermo della nave finchè tutti gli standard non vengono rispettati.

Articolo 17 (*Ispezioni estese*)

L'articolo riflette le disposizioni dell'articolo 14 della direttiva e disciplina il nuovo regime di ispezione estesa per alcune categorie di navi. In particolare, sono sottoposte ad ispezione estesa le navi a profilo di rischio elevato, le navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfuse superiori a dodici anni, e navi sottoposte a nuove ispezioni a seguito di un rifiuto di accesso in porto.

Articolo 18 (*Ispezioni ai sensi del regolamento (CE) 725/2004*)

L'articolo dispone per gli ispettori il rispetto delle procedure di cui all'allegato VIII dello schema di recepimento in materia di sicurezza ovvero in relazione alla disciplina delle misure amministrative a carattere preventivo finalizzate a scongiurare il compimento di azioni illecite intenzionali a bordo e nell'ambito dei porti, come definita dalla normativa comunitaria e nazionale richiamata tra le definizioni.

Articolo 19 (*Ispezioni a traghetti ro-ro ed unità veloci da passeggeri di cui al decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28*)

La norma riprende l'articolo 15 della Direttiva, ed introduce come novità rispetto alla precedente normativa, la previsione di registrare nella banca dati come ispezioni dettagliate o estese, a seconda dei casi, le visite effettuate ai sensi degli articoli 6 e 8 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28 a bordo di unità battenti bandiera straniera, e di applicare alle stesse le disposizioni di cui all'art.17 del medesimo decreto.

Articolo 20 (*Provvedimenti di rifiuto di accesso*)

Così come previsto dall'articolo 16 della Direttiva, vengono stabiliti i nuovi criteri per la determinazione del provvedimento di rifiuto di accesso nei porti ed ancoraggi all'interno della Comunità o della regione del MOU di Parigi; nello specifico:

1. navi di bandiera rientranti nella lista nera, che siano state fermate o abbiano formato oggetto di provvedimento di rifiuto di accesso ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti;

2. navi battenti bandiera di uno stato in lista grigia, che siano state fermate o siano state oggetto di un divieto di esercizio per più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti.

L'articolo prevede le modalità che consentono la revoca del divieto di accesso, nonché i casi in cui il divieto di accesso diventi permanente.

Articolo 21 (*Rapporto di ispezione per il Comandante*)

Fedelmente all'articolo 17 della Direttiva, viene previsto il rilascio di un rapporto al termine dell'ispezione, da parte dell'ispettore al Comandante della nave, conforme al modello previsto all'allegato X.

Articolo 22 (*Accertamento di deficienze e fermo della nave*)

L'articolo indica i casi in cui va disposto il fermo di una nave, ove siano riscontrate delle deficienze che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione, la salute o

l'ambiente, o quando la nave non sia dotata di dispositivo di registrazione dei dati di navigazione qualora richiesto.

Specificamente, allorquando l'ispettore rileva delle deficienze nel corso dell'ispezione, l'Autorità competente locale deve accertare che queste siano eliminate; nei casi in cui le deficienze rendono le operazioni rischiose per la sicurezza, la salute dei passeggeri ovvero l'ambiente, l'Autorità competente locale dispone invece la sospensione delle stesse finché vengono eliminati i predetti rischi.

L'ispettore dispone, invece, il fermo della nave laddove le carenze riscontrate siano tali da compromettere la sicurezza, la salute o l'ambiente ovvero la nave non è dotata di registratore di dati di viaggio (VDR) se obbligatorio ai sensi del decreto legislativo n. 196/2005, e lo comunica al Comandante, informando al contempo l'Autorità competente locale ai fini del diniego delle spedizioni ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione. La stessa Autorità è, inoltre, investita dell'obbligo di informare lo Stato di bandiera della nave fermata. Nel caso in cui il fermo, il ritardo delle operazioni o il ritardo della partenza, non siano suffragati da fondati motivi il proprietario o l'armatore maturano un diritto all'indennizzo per le perdite causate.

L'articolo introduce, inoltre, un nuovo elemento fondamentale ai fini dell'eventuale adozione di un provvedimento di fermo. Questo, infatti, secondo quanto disposto dal comma 9 dell'articolo in commento, non è da considerarsi automaticamente subordinato alla necessità di salvaguardare l'operatività portuale nel senso che il fermo potrà essere adottato anche laddove questo comporti una inevitabile ma temporanea limitazione della disponibilità di banchine. Al contempo, le Autorità portuali hanno l'onere di cooperare con il Comandante del porto al fine di agevolare l'ubicazione delle navi in stato di fermo.

Articolo 23 *(Sviluppi dell'attività ispettiva e conseguenze del fermo)*

L'articolo, in conformità all'articolo 21 della Direttiva, disciplina le ipotesi in cui le deficienze non possono essere corrette nel porto in cui è avvenuta l'ispezione e prevede la possibilità di autorizzare la nave, al fine di correggerle, a raggiungere il cantiere navale idoneo più vicino.

Articolo 24 *(Divieto d'accesso ai porti)*

La norma disciplina il divieto di accesso in porti di Stati membri. Più precisamente, non è consentito l'accesso in porto alle navi che riprendono il mare non rispettando le condizioni stabilite nel corso di un'ispezione ovvero non si sono recate in un cantiere di riparazione, ipotesi in cui l'Autorità competente locale avvisa tutti gli altri Stati membri. Il comma 4

dell'articolo prevede, però, una deroga al divieto di accesso in caso di forza maggiore, motivi di sicurezza, ridurre il rischio d'inquinamento purchè il comandante della nave o l'armatore adottino le misure necessarie per garantire l'accesso sicuro al porto dell'Autorità competente locale.

Articolo 25 *(Diritto di ricorso)*

L'articolo prevede la possibilità, avverso i provvedimenti di fermo e di rifiuto di accesso, di esperire ricorso giurisdizionale al TAR competente stante la definitività del provvedimento di fermo adottato dall'ispettore, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato.

Nel caso in cui il ricorso sia accolto, occorrerà aggiornare di conseguenza la banca dati sulle ispezioni.

Articolo 26 *(Banca dati sulle ispezioni)*

In conformità all'articolo 24 della direttiva, la norma istituisce l'obbligo per l'Autorità competente locale di fornire alla banca dati delle ispezioni, tramite il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi "SafeSeaNet", le informazioni inerenti l'ora di previsto arrivo e partenza delle navi che facciano scalo nei porti ed ancoraggi di giurisdizione, nonché le informazioni relative alle ispezioni effettuate. Alla banca dati, l'Autorità competente locale ha accesso su tutte le informazioni registrate.

L'articolo precisa, altresì, che la banca dati sulle ispezioni non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Tale prescrizione è giustificata dalle circostanze che la citata banca dati, operante su piattaforma web, è già attiva ed operante nell'ambito della organizzazione comunitaria discendente dalle misure di attuazione del Memorandum di Parigi e che l'aggiornamento della stessa si traduce, essenzialmente, nell'inserimento, per via informatica, degli esiti di ciascuna ispezione operato da ciascun ispettore PSC, a tal fine munito di specifiche credenziali d'accesso.

Articolo 27 *(Scambio di informazioni e cooperazione e pubblicazione di notizie)*

L'articolo in parola indica una serie di informazioni da acquisire da parte dell'Autorità competente locale, come previsto dall'articolo 25 della direttiva, tra cui le informazioni relative all'arrivo della nave e quelle afferenti alle navi cui è stato negato l'accesso in porto o espulse da un porto per motivi di sicurezza.

Si prevede anche la pubblicazione delle informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuti di accesso in porto su un apposito sito web elaborato dalla Commissione.

Articolo 28 *(Rimborso delle spese)*

La disposizione in questione stabilisce l'onere del rimborso spese relative alle ispezioni iniziali, dettagliate ed estese da cui discende un provvedimento di fermo, in capo all'armatore o ad un suo rappresentante in conformità alle tariffe determinate con il decreto ministeriale 28.10.2009 del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti. Il fermo, inoltre, non può essere revocato finché non vengono rimborsate le predette spese.

Al comandante ed all'armatore, o ad un suo rappresentante, competono, altresì, i costi relativi alla sosta in porto.

Articolo 29 *(Sanzioni)*

Vengono previste sanzioni amministrative specifiche per le seguenti fattispecie:

1. Violazione dell'obbligo di notifica di cui all'articolo 13, comma 1, a carico dell'armatore, agente o Comandante della nave (sanzione amministrativa pecuniaria da euro 250 ad euro 1500);
2. Violazione dell'obbligo di cui all'articolo 14 da parte dei piloti (sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 3000).

La previsione delle sanzioni specifiche di cui ai punti 1 e 2 è dovuta al rilievo mosso dall'EMSA nel corso dell'ispezione effettuata nel mese di febbraio 2009 all'organizzazione nazionale di controllo dello Stato di approdo, con cui si dichiarava l'Italia parzialmente ottemperante al disposto dell'articolo 19 della Direttiva CE 95/21, ora trasposto all'articolo 34, in quanto non erano state predisposte sanzioni specifiche per i due casi sopra enumerati, la violazione dei quali è, allo stato dell'arte, sanzionata ai sensi dell'articolo 1231 del codice della Navigazione.

Con riferimento, in particolare, alla violazione di cui al punto 1, viene proposta una sanzione sensibilmente aumentata rispetto a quella simile prevista dall'articolo 25 comma 1 del decreto legislativo. 19 agosto 2005, n.196 per analogia violazione afferente ad un'omessa comunicazione, per la differente *ratio* dei precetti correlati, giacché trattasi di navi sottoposte ad obblighi di informazione non tanto per fini di monitoraggio, quanto per soddisfare prioritari obblighi ispettivi.

Articolo 30 *(Disposizioni abrogative e di coordinamento)*

Contiene una disposizione di coordinamento tra le norme del decreto 13 ottobre 2003, n. 305 che viene abrogato, cui il decreto ministeriale 28 ottobre 2009 fa rinvio, con le omologhe norme contenute nel presente decreto. La necessità di tale prescrizione scaturisce dalla

circostanza che il già vigente decreto ministeriale 28 ottobre 2009 (Gazzetta Ufficiale n. 256 del 3 novembre 2009) costituisce presupposto per la riscossione delle tariffe dovute dall'armatore per l'attività ispettiva che sfoci in un provvedimento di fermo e per la successiva ispezione finalizzata alla rimozione del fermo per effetto dell'avvenuta eliminazione delle deficienze. Posto, pertanto, che il provvedimento tariffario reca puntuali rinvii alle norme del decreto 13 ottobre 2003, n. 305, che prevedono l'effettuazione delle stesse attività ispettive oggi disciplinate dallo schema di recepimento in commento, l'entrata in vigore dello stesso, comportando l'abrogazione del citato decreto, avrebbe determinato l'impossibilità di continuare a riscuotere le tariffe di cui al D.M. 28 ottobre 2009, con grave pregiudizio per l'erario.

Articolo 31 (*Disposizioni finanziarie*)

Contiene la clausola d'invarianza finanziaria per cui dall'applicazione del decreto di recepimento non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica

Allegato I (*Criteri minimi per gli ispettori*)

Indica i requisiti di cui devono essere in possesso gli ispettori, in relazione tanto alla safety che alla security.

Allegato II (*Modello di profilo di rischio della nave*)

Schematizza le modalità per la determinazione del profilo di rischio della nave, determinate ai sensi dell'articolo 6 comma 2 del Decreto.

Allegato III (*Elementi del sistema Comunitario di ispezione da parte dello Stato di approdo*)

Indica i dati della nave degli organismi riconosciuti e modalità d'ispezioni.

Allegato IV (*Notifica*)

Indica le informazioni da trasmettere all'Autorità competente locale prima dell'arrivo in quel porto.

Allegato V (*Elenco dei certificati e documenti*)

Elenca i certificati di cui deve essere in possesso la nave in base alla tipologia.

Allegato VI (*Esempi di "fondati motivi"*)

Elenca le deficienze per cui una nave debba essere assoggettata a visita più dettagliata.

Allegato VII (*Ispezione estesa delle navi*)

Elenca i settori a rischio che l'ispettore deve controllare durante l'ispezione estesa.

Allegato VIII (*Procedure di controllo delle navi*).

Elenca le istruzioni di controllo emanate dal Paris MOU a cui l'ispettore P.S.C. deve attenersi.

Allegato IX (*Disposizioni relative al rifiuto di accesso nei porti e ancoraggi all'interno della Comunità*)

Stabilisce le modalità di rifiuto di accesso nei porti e ancoraggi della Comunità a seguito di più detenzioni.

Allegato X (*Rapporto di ispezione*)

Elenca gli elementi da inserire nel rapporto finale da consegnare al Comandante e all'Organismo riconosciuto.

Allegato XI (*Criterio per il fermo di una nave*)

Stabilisce i criteri a cui l'ispettore P.S.C. deve conformarsi al fine di giustificare la detenzione della nave.

Allegato XII (*Funzioni della banca dati sulle ispezioni*)

Elenca le funzioni di cui deve essere dotata la banca dati relativa alle ispezioni.

Allegato XIII (*Dati da fornire per il controllo dell'attuazione*)

Stabilisce i dati relativi alle navi che ogni Stato membro deve trasmettere alla Commissione Europea annualmente e semestralmente.

Allegato XIV (*Pubblicazione di informazioni connesse alle ispezioni, ai fermi e ai provvedimenti di rifiuto di accesso nei porti e ancoraggi degli stati membri*)

Elenca i dati pubblicabili relativi alle navi ispezionate e loro esiti, nei porti degli stati membri.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa al controllo dello Stato di approdo.

Indicazione del referente dell'amministrazione proponente: dott. Antonio Cristallo tel. 06.44122325 e 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 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 13 ottobre 2003, n. 305 in tema di attività ispettiva da parte del porto di approdo, materia complessivamente ridefinita dalla Direttiva 2009/16/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 dell'attività ispettiva condotta a bordo di navi mercantili di bandiera estera a tutela della sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo). La relativa regolamentazione è, pertanto, largamente correlata alla discendente attuazione della normativa e degli strumenti comunitari, oltre che alla corposa normativa tecnica internazionale oggetto delle pertinenti convenzioni.

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

Lo schema del decreto legislativo di recepimento si prefigge di modificare la disciplina di settore per renderlo maggiormente aderente agli indirizzi degli organi comunitari in tema di prevenzione di incidenti in mare.

Un incremento dell'attività ispettiva circa le unità mercantili di bandiera estera che scalano nei porti nazionali orientata ad individuare e fermare le cosiddette navi sub standard, si pone come effettiva e pronta riposta ai problemi derivanti dal rischio che la circolazione di navi tali può potenzialmente rappresentare per l'incolumità delle equipaggi, e per la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri nazionali.

Tali attività preventive recano oggettivi incrementi in tema di funzionalità del dispositivo di sicurezza marittima e ne derivano positivi riflessi in termini di riduzione dei costi dovuti alle esternalità costituite dal verificarsi di eventi incidentali.

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 2009/16/CE è la fase conclusiva di un processo istruttorio "ascendente" che ha visto il contributo di tutti gli Stati membri.

L'obiettivo principale che l'UE persegue con la direttiva da recepire concerne il miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di ispezione delle navi mediante una organica rivisitazione delle procedure ispettive poste in essere in attuazione del Memorandum di Parigi (Paris MOU).

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

Destinatari diretti sono l'organizzazione del personale ispettivo PSC che fa capo al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, le imprese europee ed internazionali del settore armatoriale 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 di incidenti in mare, discendenti dall'attività ispettiva delle unità mercantili di bandiera estera che scalano nei porti nazionali come orientata ad individuare e fermare le cosiddette navi sub standard, fonte di rischio oltre che per l'incolumità delle equipaggi, anche per la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri.

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 al miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di ispezione delle navi mediante una organica rivisitazione delle procedure ispettive poste in essere in attuazione del Memorandum di Parigi (Paris MOU).

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 a trasporre nel testo le richieste pervenute delle altre amministrazioni interessate dall'applicazione dell'intervento regolatorio emerse in sede di apposite riunioni preparatorie.

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

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'intervento regolatorio mira ad integrare l'ordinamento in attuazione della Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, sul controllo dello Stato di approdo e rifonde, in un testo consolidato, le modifiche apportate alla Direttiva 95/21/CE, semplificandone e modificandone talune disposizioni, allo scopo di migliorare l'efficacia e la qualità delle ispezioni delle navi da parte dello Stato di approdo, rafforzando la lotta contro le navi al di sotto delle norme che navigano nelle acque comunitarie.

Un mancato intervento regolatorio in materia limiterebbe l'implementazione del livello di sicurezza della navigazione marittima, in quanto il testo istituisce un nuovo sistema teso a garantire l'effettuazione del maggior numero di ispezioni delle navi che approdano nei porti, tenendo conto di un'equa ripartizione dell'impegno globale di controllo tra gli Stati membri.

Non da ultimo è da considerare che l'intervento normativo 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 sono emerse, per gli aspetti sostanziali, soluzioni discordi e pertanto non si è rilevata 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 finalizzato all’applicazione omogenea delle procedure ispettive PSC che risultano peraltro già attuate dall’Italia a seguito dell’adesione al Memorandum di Parigi del 1982. La verifica degli effetti è insita nel decorso periodo di vigenza del decreto ministeriale n. 305/2003 – del quale il presente schema costituisce organica riscrittura - e nella messaggistica acquisita alla banca dati europea dell’attività di Port State Control, alimentata quotidianamente dai *report* del personale ispettivo che fa capo alla rete organizzativa degli uffici marittimi. Considerato, pertanto, che la normativa oggetto del provvedimento di recepimento non riveste contenuti sostanzialmente innovativi per l’attività PSC, nei tratti essenziali che la caratterizzano, essendo la stessa già pienamente operativa da molti anni, il recepimento non ha posto specifiche necessità di approfondimento sugli effetti attesi, posto che l’intervento normativo, nella *ratio* fatta propria dal Legislatore europeo, persegue l’obiettivo di consolidare e rendere maggiormente organico il quadro di regole che sovrintendono alle procedure ispettive del naviglio mercantile di bandiera estera. Trattandosi di procedure già attuate da lungo tempo, inoltre, esse fanno parte della prassi professionale del settore armatoriale privato di bandiera estera che ha piena consapevolezza della necessità di assoggettare le proprie unità al vaglio ispettivo del porto di approdo qualora si voglia operare nel mercato comunitario dei trasporti marittimi.

B) Svantaggi e vantaggi dell’opzione prescelta

Non risultano svantaggi derivanti dall’opzione scelta ma sussistono invece notevoli vantaggi in tema di corretto funzionamento del dispositivo di sicurezza marittima e riduzione dei costi dovuti alle esternalità costituite dal verificarsi di eventi incidentali, che possono minare l’incolumità delle equipaggi e la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri nazionali.

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:

- comunicazione preventiva di arrivo navi (cfr articolo 13);
- rapporto dei piloti (cfr articolo 14).

L’inosservanza di tali obblighi è oggetto di un organico sistema sanzionatorio descritto in seno all’articolo 29.

L’amministrazione, inoltre, nell’elaborare il testo dell’intervento 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 incremento della sicurezza della navigazione, diminuzione dell’impiego per il trasporto marittimo internazionale di navi che presentino condizioni di sicurezza non adeguate ai requisiti minimi, tutela dell’ecosistema costiero.

D) Comparazione con altre opzioni esaminate

Non sono emerse altre opzioni possibili posta l’esigenza di operare un’aderente trasposizione della Direttiva.

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

Le procedure ed i sistemi informativi già esistenti sono in grado di far fronte, autonomamente con specifici mezzi economici, infrastrutturali ed organici che fanno capo al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, alle esigenze di puntuale applicazione immediata del provvedimento senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

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

L' intervento regolatorio in esame comporta oggettivi vantaggi in tema di effetti sul mercato dei trasporti marittimi traducendosi in una più organica disciplina delle procedure ispettive PSC. In tale ambito, infatti, la presenza della banca dati europea delle ispezioni PSC, in parte accessibile al pubblico via internet senza restrizioni, permette agli operatori del mercato di discriminare, nella stipula dei contratti di noleggio/trasporto, le unità mercantili con caratteristiche di sicurezza più elevate per recare un minor fattore di rischio. Con ciò gli operatori del mercato sono spinti ad impiegare unità mercantili più sicure al fine di evitare i frequenti potenziali fermi cui le unità meno performanti sono soggette con i conseguenti costi aggiuntivi non prevedibili.

SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

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

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella sua articolazione centrale costituita dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera nonché alle autorità marittime periferiche ed agli ispettori PSC facenti parte dell'organico del Corpo.

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

Azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento si traducono nell'inserimento nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e nel successivo inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale.

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'adeguamento 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. incremento del numero di ispezioni PSC;

2. diminuzione dell'impiego per il trasporto marittimo internazionale di navi che presentino condizioni di sicurezza non adeguato ai requisiti minimi standard (c.d. navi *sub standard*)
3. incremento della sicurezza in materia di tutela di sicurezza della navigazione;
4. incremento della sicurezza in materia di tutela dell'ecosistema costiero;
5. analisi del rapporto dei costi – benefici dell'intervento regolatorio.

Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato, il mancato raggiungimento degli obiettivi si procederà alla revisione del provvedimento.

EFFETTI AMMINISTRATIVO/CONTABILI - CLAUSOLA D'INVARIANZA

Allo scopo di ottemperare ai vigenti indirizzi impartiti dal Ministero dell'economia e delle finanze, si sottolinea che dal provvedimento non derivano oneri aggiuntivi, per personale ed infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività d'istituto degli uffici periferici del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera. Si rinvia, ad ogni buon fine, per una più approfondita disamina di quest'aspetto, all'allegato relazione tecnica sulla neutralità finanziaria redatta ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

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 31 dicembre 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.

A livello comunitario, la materia *de qua* è regolata, fino al 1° gennaio 2011, data di entrata in vigore della Direttiva 2009/16/CE, dalla Direttiva 95/21/CE e successive modifiche, ultima delle quali la Direttiva 2001/106/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto ministeriale del 13 ottobre 2003, n. 305.

La Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, sul controllo dello Stato di approdo rifonde, in un testo consolidato, le successive modifiche apportate alla Direttiva 95/21/CE, semplificandone e modificandone talune disposizioni, allo scopo di migliorare l'efficacia e la qualità delle ispezioni delle navi da parte dello Stato di approdo, rafforzando la lotta contro le navi al di sotto delle norme che navigano nelle acque comunitarie.

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

L'incidenza diretta è sul disposto del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del 13 ottobre 2003, n. 305, che viene adesso abrogato dall'art. 30 del presente decreto legislativo. Conseguentemente i rinvii del decreto ministeriale 28 ottobre 2009 in tema di "determinazione delle tariffe per l'attività ispettiva condotta a bordo delle unità mercantili" agli articoli 5, 6, 10 e 11 comma 1 del decreto del 13 ottobre 2003, n. 305, sono da intendersi rispettivamente agli articoli 16, 17, 28 e 24 comma 1 del presente decreto.

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 2009/16/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 marittima e della navigazione con il fine di dotare gli Stati costieri di adeguati strumenti di tutela dell'ecosistema costiero e della sicurezza della navigazione prevedendosi, altresì, che anche le navi dei Paesi non aderenti al Paris MOU vengano assoggettate a condizioni ispettive non inferiori (c.d. clausola del trattamento non più favorevole) per effetto delle prerogative dello Stato costiero nei confronti delle unità di bandiera estera che intendano scalare i propri porti. Tutte 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 ad introdurre una nuova disciplina in sostituzione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del 13 ottobre 2003, n. 305, che viene adesso abrogato dall'art. 30 del presente decreto legislativo, 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.

Vedasi *supra* lettera B)

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 ma soltanto espliciti, ed in particolare, dall'art. 30 del presente decreto legislativo, è prevista l'abrogazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del 13 ottobre 2003, n. 305. Conseguentemente i rinvii del decreto ministeriale 28 ottobre 2009, in tema di "determinazione delle tariffe per l'attività ispettiva condotta a bordo delle unità mercantili" agli articoli 5, 6, 10 e 11 comma 1 del decreto del 13 ottobre 2003, n. 305, sono da intendersi rispettivamente agli articoli 16, 17, 28 e 24 comma 1 del presente decreto.



Ministero
dell'Economia e delle Finanze
UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO
Ufficio legislativo – Economia

Roma, **21 DIC. 2010**

ANP/102/POUM/17820

ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI
MINISTRI

- Dipartimento per gli Affari giuridici e Legislativi

e, per conoscenza:

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI
- Ufficio legislativo

R O M A

ALL'UFFICIO LEGISLATIVO-FINANZE

AL DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA
GENERALE DELLO STATO

S E D E

OGGETTO: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo.

Si restituisce, munito del "VISTO" del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, il provvedimento indicato in oggetto, corredato della relativa relazione tecnica, debitamente verificata dal citato Dipartimento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 17 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, rappresentando di non avere osservazioni da formulare circa il suo ulteriore corso.

IL CAPO DELL'UFFICIO

PRESIDENZA DIPARTIMENTO E PERI	2	CONSIGLIO DEI MINISTRI UFFICIO LEGISLATIVO E COSTITUZIONALE
21 DIC 2010		
9236		



102
10/10/07

*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO
ISPettorato Generale per i Rapporti Finanziari
CON L'UNIONE EUROPEA
UFFICIO IV

Roma, 10/10/2007

Prot. Nr. 107914
Rif. Prot. Entrata Nr. 107757
Allegati:1
Risposta a Nota del:

All'Ufficio del Coordinamento
Legislativo
Ufficio Legislativo - Economia
S E D E

e, p. c. All'Ufficio Legislativo - Finanze
S E D E

OGGETTO: Schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo.

Si fa riferimento allo schema di provvedimento indicato in oggetto, trasmesso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Giuridici e Legislativi, per le verifiche tecniche di competenza.

Al riguardo, nel rappresentare di non avere osservazioni da formulare, si restituisce il provvedimento bollinato, unitamente alla relazione tecnica verificata.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Cant's

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO Ufficio Legislativo - Economia
23 DIC. 2007
17300

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

OGGETTO: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2009 relativa all'attuazione di un sistema comunitario di ispezioni da parte dello Stato di approdo per l'osservanza di norme internazionali per la sicurezza della navigazione, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita a bordo, per navi che approdano nei porti comunitari (controllo dello Stato di approdo).- **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, come richiesto dal MEF – Ragioneria generale dello Stato nel corso della riunione istruttoria svoltasi l'1 dicembre 2010, presso l'Ufficio legislativo del Ministero delle politiche europee, 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 2009/16/CE in materia di attività ispettiva svolta da personale del Corpo delle Capitanerie di porto a bordo di navi battenti bandiera estera, in qualità di ispettori dello Stato del porto di approdo (*Port State Control*).

A seguito del recepimento, risulta integralmente sostituita la vigente disciplina di cui al decreto ministeriale 13 ottobre 2003, n.305, emanato in attuazione di precedenti direttive sul

medesimo tema, che viene contestualmente abrogato.

Per quanto d'interesse, ai fini della presente relazione, rileva il contenuto dell'articolo 31 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione della Direttiva 2009/16/CE comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

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

Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività ispettive condotte, quotidianamente, nei confronti delle navi mercantili di bandiera estera, svolta con l'impiego, in via esclusiva, di personale militare dipendente dal Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera in possesso di una specifica abilitazione, costituisce una funzione ordinariamente svolta nel quadro delle attività d'istituto condotte dagli Uffici marittimi, disimpegnate compatibilmente con le risorse annualmente disponibili.

A tale riguardo, si richiamano le clausole di invarianza finanziaria inserite nel testo dello schema con specifico riferimento al ruolo degli ispettori e degli ausiliari. L'articolo 5, comma 3 prevede, infatti, che dalla facoltà dell'ispettore di avvalersi di ausiliari muniti di competenze specialistiche non possa derivare alcun onere aggiuntivo a carico della finanza pubblica. A titolo esemplificativo si cita l'ipotesi ricorrente in cui l'ispettore PSC chieda il supporto del consulente chimico del porto per effettuazione di particolari accertamenti tecnici su merci pericolose costituenti il carico della nave, sulle sue caratteristiche chimico-fisiche e sulla funzionalità dei dispositivi di bordo finalizzati all'analisi dei parametri di non esplosività dell'aria in stive o altri locali chiusi di bordo. In tal caso gli oneri derivanti dall'intervento del consulente chimico sono a totale carico dell'armatore al pari di ogni altra

ipotesi in cui l'autorità marittima richieda certificazioni rilasciate dal citato professionista per autorizzare il compimento di particolari operazioni di movimentazione del carico a bordo o per l'effettuazione di interventi di manutenzione (es.: c.d. certificato di *gas-free* per l'attestazione della non esplosività dei locali).

Nell'ottica della non incidenza su nuovi oneri finanziari per l'amministrazione si richiama, altresì, l'ultimo comma dell'articolo 5 laddove prevede che all'ispettore PSC non compete alcun ulteriore compenso direttamente discendente dall'attività ispettiva rispetto al trattamento economico previsto a legislazione vigente.

Posto, pertanto, che le misure organizzative introdotte e la disciplina legata al recepimento della direttiva 2009/16/CE delineano un quadro unitario al cui interno vengono organicamente ridefinite attività già stabilmente svolte dagli Uffici marittimi, lo schema di provvedimento interviene, quale uniforme cornice regolativa, in stretta aderenza alle regole vigenti in ambito comunitario, senza presupporre ulteriori stanziamenti quale effetto diretto delle prescrizioni introdotte.

In dettaglio, quanto al profilo formativo degli ispettori, si sottolinea che tale categoria è costituita esclusivamente da personale militare del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera in possesso dei requisiti indicati nell'allegato I sottoposti ad uno specifico iter di formazione specialistica.

Gli oneri occorrenti per tale attività formativa sono tratti, *pro quota*, dagli stanziamenti previsti dal d.d.l. "Bilancio di previsione dello Stato per l'esercizio finanziario 2011 e triennio 2011-2013" con riferimento al capitolo 2143 – tab.10 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – C.d.r. 4 "Capitanerie di porto".

Tali fondi risultano, per l'E.F. 2011, ripartiti, in dettaglio, in conformità alla tabella in allegato.

Ne discende che le conseguenze di una possibile riduzione degli stanziamenti, per i successivi E.F., si riverbereranno, in futuro, unicamente sul numero dei frequentatori e/o sulla durata dei corsi senza che ciò comporti un diretto effetto pregiudizievole, nel breve/medio periodo, sulle prescrizioni introdotte dallo schema normativo. Ciò in ragione

del fatto che le procedure ispettive ivi previste, come evidenziato, sono ordinariamente attuate da parte del personale ispettivo in servizio con l'impiego delle risorse di parte corrente disponibili a legislazione invariata.

Per i riflessi sul quadro economico-normativo si richiama, infine, il disposto dell'articolo 26 (banca dati delle ispezioni), dell'art. 28 (rimborso delle spese) e dell'articolo 29 in tema di illeciti amministrativi puniti con l'irrogazione di sanzione pecuniaria.

Quanto all'articolo 26, esso precisa, al comma 4, che la banca dati sulle ispezioni non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Tale prescrizione è supportata dalle circostanze che la citata banca dati, operante su piattaforma web, è già attiva ed operante nell'ambito della organizzazione comunitaria discendente dalle misure di attuazione del Memorandum di Parigi e che l'aggiornamento della stessa si traduce, essenzialmente, nell'inserimento, per via informatica, degli esiti di ciascuna ispezione operato da ciascun ispettore PSC, a tal fine munito di specifiche credenziali d'accesso.

Quanto all'articolo 28, la citata norma pone, a carico dell'armatore o di un suo rappresentante, in solido con il proprietario, la corresponsione delle tariffe previste dal decreto ministeriale 28 ottobre 2009 - recante "determinazione delle tariffe per l'attività ispettiva condotta a bordo delle unità mercantili"- Tali tariffe sono dovute per una serie di casi - già regolati dal D.M. n. 305/2003 e destinati ad essere puntualmente previsti in termini analoghi dallo schema di recepimento in commento - in cui l'avvenuto accertamento di deficienze a bordo dell'unità ispezionata ne comporti il fermo, includendo, tra l'altro, anche la determinazione degli oneri legati al rimborso della trasferta dell'ispettore PSC italiano che, avendo autorizzato la nave all'effettuazione di un solo viaggio fino al porto nel quale possano essere effettuati gli interventi di ripristino della piena efficienza dell'unità, debba recarsi - anche all'estero - a verificare l'avvenuta eliminazione della deficienza riscontrata.

Considerato che il decreto 28 ottobre 2009 (Gazzetta Ufficiale n. 256 del 3 novembre 2009) reca, per i descritti fini, puntuali rinvii al decreto ministeriale n.305 del 2003, oggetto di espressa abrogazione per effetto dell'articolo 30 dello schema di decreto, il medesimo

articolo è stato integrato con una norma di coordinamento che indica i corretti riferimenti normativi ai quali riferire, nel provvedimento di recepimento di prossima emanazione, le corrispondenti attività accertative dell'ispettore PSC da cui scaturisce l'obbligo di corresponsione della tariffa, evidenziando che si tratta delle medesime attività ispettive già oggetto del decreto D.M. n. 305/2003.

L'articolo 29 introduce, nella medesima direzione, una nuova fattispecie di illecito amministrativo a carico dei soggetti interessati che violino l'obbligo di preventiva comunicazione di arrivo della nave di cui all'articolo 13, comma 1, ed a carico del pilota del porto che ometta di segnalare le deficienze rilevate a bordo, nel corso della manovra d'ingresso in porto, in ottemperanza all'obbligo impostogli dall'articolo 14.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 195, ha avuto esito

POSITIVO NEGATIVO

ds

R

7

Il Ragioniere Generale dello Stato

Conti

27/12/2010

*16/12/10
20.12.10
*[Signature]**

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO –
GUARDIA COSTIERA**

CORSI PSC PREVISIONE ONERI – E.F. 2011

DENOMINAZIONE CORSO	Istituto di svolgimento	Freq. 2011	Localita	Durata	Vitto/alloggio	costo medio giornaliero Cap. 2143	spese viaggio a persona	TOTALE COSTI Cap. 2143
15° CORSO ABILIT. SIC. NAV PER UFF. P.S.C. - 1ª FASE	Nucleo Didattico CC.P.	14	Genova	103	Amm.	€ 12,27	€ 250,00	€ 36.193,34
30° CORSO SECURITY PER UFFICIALI PRE COMANDO	Polo formativo CC.P.	20	Livorno	19	Amm.	€ 12,27	€ 250,00	€ 4.662,60
31° CORSO SECURITY UFFICIALI PSC - 1ª FASE	Nucleo Didattico CC.P.	14	Genova	19	Amm.	€ 12,27	€ 250,00	€ 6.763,82
CORSO PSC - 2ª FASE	Nucleo Didattico CC.P.	14	Genova	33	Amm.	€ 12,27	€ 250,00	€ 9.168,74
CORSO ASSEGNAZIONE PUNTI MANTENIMENTO AB. PSC	Nucleo Didattico CC.P.	14	Genova	5	Amm.	€ 12,27	€ 250,00	€ 4.358,90
SELEZIONE PSC UFFICIALI POST 5° ANNO	Nucleo Didattico CC.P.	10	Genova	2	Amm.	€ 12,27	€ 250,00	€ 1.445,40
SELEZIONE PSC UFFICIALI POST 5° ANNO	Nucleo Didattico CC.P.	10	Genova	2	Amm.	€ 12,27	€ 250,00	€ 1.445,40
9° CORSO SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE PER SOTTUFFICIALI NP	Nucleo Didattico CC.P.	12	Genova	54	Amm.	€ 12,27	€ 250,00	€ 10.950,96
SEMINARI SECURITY (MAGISTRATO DNA)	Sedi Uffici periferici (da definire)		Uffici marittimi					€ 3.700,00
Totale E.F. 2011								78.689,16

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 APRILE 2009, RELATIVA ALL'ATTUAZIONE DI NORME INTERNAZIONALI PER LA SICUREZZA DELLE NAVI, LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO E LE CONDIZIONI DI VITA A BORDO, PER LE NAVI CHE APPRODANO NEI PORTI COMUNITARI E CHE NAVIGANO NELLE ACQUE SOTTO LA GIURISDIZIONE DEGLI STATI MEMBRI.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria 2009;

Visto il decreto 13 ottobre 2003, n. 305, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 13 novembre 2003, n. 264, recante regolamento recante attuazione della direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001 che abroga e sostituisce il decreto 19 aprile 2000, n. 432, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, concernente il regolamento di recepimento della direttiva 95/21/CE relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, come modificata dalle direttive 98/25/CE, 98/42/CE e 99/97/CE;

Vista la direttiva 2009/16/CE del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri, controllo dello Stato d'approdo;

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

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

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

Su 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, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare **e delle politiche agricole alimentari e forestali;**

EMANA

il seguente decreto legislativo

ART. 1

(Finalità)

1. Il presente decreto introduce misure per la progressiva riduzione dell'impiego di navi *sub standard* per il trasporto marittimo mediante:

a) **l'instaurazione di efficaci procedure di controllo delle navi non di bandiera italiana che scalano i porti nazionali concernenti l'osservanza della normativa internazionale e comunitaria in materia di 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, anche ai sensi e per le finalità di cui al regolamento (CE) 725/2004 e del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS ed il relativo Codice ISPS sulla sicurezza delle navi e degli impianti portuali;**

b) la definizione di criteri e procedure, armonizzate in ambito comunitario, per l'attività ispettiva ed il fermo di navi, come consolidate per effetto delle conoscenze specialistiche e delle esperienze acquisite nell'ambito del Memorandum d'intesa di Parigi;

- c) la partecipazione ad un sistema di controlli da parte degli Stati di approdo, basato su ispezioni periodiche, effettuate all'interno della Comunità e della regione del Memorandum d'intesa di Parigi, finalizzato ad ispezionare navi non battenti bandiera italiana con una frequenza proporzionale al profilo di rischio come definito dall'allegato II al presente decreto.

ART. 2

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intendono per:

- a) convenzioni: quelle di seguito indicate, unitamente ai relativi protocolli ed emendamenti, nonché ai connessi codici, nella loro versione aggiornata:
- 1) Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, LL66, firmata a Londra il 5 aprile 1966, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777;
 - 2) Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare, SOLAS 74, firmata a Londra il 1° novembre 1974, di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 313;
 - 3) Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi, MARPOL 73/78, firmata a Londra il 2 novembre 1973, di cui alla legge 29 settembre 1980, n. 662;
 - 4) Convenzione internazionale sugli standard per l'addestramento, la certificazione ed il servizio di guardia dei marittimi, STCW 78, firmata a Londra il 5 luglio 1978, di cui alla legge 21 novembre 1985, n. 739;
 - 5) Convenzione sul Regolamento per prevenire gli abbordi in mare, COLREG 1972, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, di cui alla legge 27 dicembre 1977, n. 1085;
 - 6) Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili, ITC 69, firmata a Londra il 23 giugno 1969, di cui alla legge 22 ottobre 1973, n. 958;
 - 7) Convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili, ILO n. 147, firmata a Ginevra il 29 ottobre 1976, di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 159;
 - 8) Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, CLC 92, firmata a Londra il 27 novembre 1992, di cui alla legge 27 maggio 1999, n. 177;
- b) *Memorandum d'intesa di Parigi (Paris MOU)*: il memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua versione aggiornata;
- c) *audit IMO*: sistema di verifica e consulenza cui si sottopongono volontariamente gli Stati membri dell'IMO secondo le procedure fissate dalla risoluzione dell'assemblea dell'IMO A.974(24);
- d) *regione del Memorandum d'intesa di Parigi*: la zona geografica in cui i firmatari del MOU di Parigi effettuano ispezioni secondo le procedure concordate;
- e) *nave*: qualsiasi nave mercantile adibita al trasporto marittimo, battente bandiera diversa da quella nazionale, rientrante nel campo di applicazione di una o più delle convenzioni;
- f) *interfaccia nave/porto*: l'ambito spaziale in cui hanno luogo attività che interessano direttamente una nave e che comportano il movimento di persone o merci o la fornitura di servizi tecnico nautici;
- g) *nave ancorata*: una nave, in porto o alla fonda in rada, che staziona in una zona ricadente nell'ambito portuale ma non ormeggiata, interessata da attività proprie dell'interfaccia nave/porto;
- h) *ispettore*: soggetto **appartenente unicamente al Corpo delle capitanerie di porto – Guardia Costiera**, in possesso dei requisiti di cui all'allegato I, del presente decreto, debitamente autorizzato e formalmente incaricato dall'Autorità competente centrale, a conclusione del prescritto iter formativo, a svolgere le ispezioni dello Stato di approdo;

- i) Autorità competente centrale: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera e, per quanto attiene alle attività di prevenzione dell'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, per tali fini, si avvale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera;
- l) Autorità competente locale: gli Uffici marittimi periferici retti da Ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto fino a livello di Ufficio Circondariale Marittimo;
- m) Autorità Portuale: gli enti di cui all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
- n) periodo notturno: l'arco temporale che va dalle ore 22:00 alle ore 05:00 del giorno successivo;
- o) ispezione iniziale: la visita a bordo di una nave svolta da un ispettore, per verificare la conformità alle pertinenti convenzioni e regolamenti, che include almeno i controlli previsti all'articolo 16, comma 1;
- p) ispezione dettagliata: l'ispezione durante la quale la nave, le dotazioni di bordo e l'equipaggio sono sottoposti, interamente o parzialmente, ad un esame accurato nei casi specificati all'articolo 16, comma 3, degli aspetti concernenti la costruzione, le dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro ed il rispetto delle procedure operative di bordo;
- q) ispezione estesa: un'ispezione che riguarda le voci elencate all'allegato VII e che può comprendere un'ispezione dettagliata quando sussistano i fondati motivi di cui all'articolo 16, comma 3;
- r) esposto: un'informazione o rapporto originato da soggetto, associazione o organizzazione, portatore di una qualificata posizione soggettiva, di un interesse diffuso o legittimo comunque legato alla sicurezza della nave, inclusi la sicurezza o la salute dell'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo e la prevenzione dell'inquinamento;
- s) fermo: il formale divieto posto ad una nave di prendere il mare a causa delle deficienze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura;
- t) provvedimento di rifiuto di accesso: la decisione comunicata al comandante di una nave, alla compagnia che ne è responsabile ed allo Stato di bandiera, con la quale si notifica che alla nave sarà rifiutato l'accesso a tutti i porti ed ancoraggi della Comunità;
- u) sospensione di un'operazione: il formale divieto posto ad una nave di continuare una qualunque attività operativa tecnica o commerciale a causa delle deficienze individuate che, da sole o nel complesso, renderebbero il proseguimento della predetta attività pericoloso per la sicurezza della navigazione, delle persone a bordo o per l'ambiente;
- v) compagnia: il proprietario della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, incluso l'armatore o il noleggiatore a scafo nudo, che assume la responsabilità dell'esercizio della nave dal proprietario della stessa e che si fa carico dei doveri e delle responsabilità posti dal codice internazionale di gestione della sicurezza, ISM;
- z) organismo riconosciuto: una società di classificazione o altro organismo privato che svolge funzioni amministrative per conto dell'amministrazione dello Stato di bandiera;
- aa) certificato obbligatorio: il certificato rilasciato direttamente o a nome di uno Stato di bandiera in conformità alle convenzioni;
- bb) certificato di classe: il documento che conferma la conformità alla SOLAS 74, capitolo II-1, parte A-1, regola 3-1;
- cc) banca dati delle ispezioni: il sistema informatico che contribuisce all'attuazione del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo all'interno della Comunità e che riguarda i dati relativi alle ispezioni effettuate nella Comunità e nella regione del MOU di Parigi.

ART. 3

(Campo di applicazione)

1. Il presente decreto si applica alle navi di bandiera non italiana ed ai relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio in un porto nazionale per effettuare attività proprie dell'interfaccia nave/porto. L'ispezione di una nave eseguita in acque soggette alla giurisdizione nazionale è considerata, ai fini del presente decreto, equivalente a quella svolta nell'ambito di un porto.
2. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 500 GT (*gross tonnage*), si applicano i requisiti previsti dalle convenzioni applicabili. Qualora nessuna convenzione sia applicabile, si adottano le procedure di cui all'allegato I del MOU di Parigi, per garantire che le navi non presentino evidenti pericoli per la sicurezza della navigazione, la salute o l'ambiente.
3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una delle convenzioni di cui al comma 1 dell'articolo 2, l'Autorità competente locale accerta che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione.
4. **Il presente articolo non pregiudica i diritti di intervento che uno Stato membro può far valere in forza delle pertinenti convenzioni.**
5. Il presente decreto non si applica alle navi da pesca, alle navi da guerra, alle navi ausiliarie, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, alle navi dello Stato utilizzate a fini non commerciali ed alle unità da diporto non adibite a traffici commerciali.

ART. 4

(Poteri ispettivi)

1. L'Autorità competente centrale, mediante ispettori qualificati, dipendenti funzionalmente dalla stessa, assicura il controllo ed il coordinamento dell'attività ispettiva nei porti nazionali, l'analisi dei dati statistici relativi alle ispezioni, nonché la trasmissione costante delle informazioni acquisite al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

ART. 5

(Profilo professionale degli ispettori)

1. Ciascun ispettore, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali indicati nell'allegato I del presente decreto ad opera dell'Autorità competente centrale, è autorizzato ad eseguire i controlli dello stato di approdo a seguito del rilascio, da parte della predetta Autorità, di un documento autorizzativo e di identità personale, conforme al modello previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 14 novembre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 25 novembre 1997, n. 275.
2. Il documento di cui al comma 1 è soggetto a rinnovo e deve essere esibito ai fini dell'accesso alla nave.
3. L'ispettore può farsi motivatamente assistere da ausiliari muniti di competenze professionali specialistiche, ai fini dello svolgimento di particolari compiti di ispezione, **senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.**
4. Gli ispettori e gli ausiliari di cui al comma 3, non possono avere alcun interesse, personale o economico, nell'area portuale in cui avviene l'ispezione, né in relazione all'esercizio delle navi ispezionate o in relazione all'esecuzione dei contratti di trasporto o di altre attività proprie dell'interfaccia nave/porto. Il personale ausiliario di cui al comma 3 non può essere dipendente, né intraprendere attività per conto di organismi riconosciuti che rilasciano i certificati per conto dello Stato di bandiera, inclusi quelli di classe, o che svolgono gli accertamenti necessari per il rilascio di tali certificati.
5. Per quanto non espressamente indicato nel presente comma, si applicano, quali cause di incompatibilità, i motivi di astensione previsti per il giudice dall'articolo 51 del codice di procedura civile.

6. Gli ispettori ricevono una formazione appropriata in relazione alle modifiche apportate al sistema del controllo da parte dello Stato di approdo ed agli emendamenti delle convenzioni.
7. La competenza degli ispettori e la rispondenza del percorso formativo seguito ai criteri minimi di cui all'allegato I sono verificate, con frequenza periodica, alla luce del programma comunitario armonizzato per la formazione e la valutazione delle competenze degli ispettori incaricati del controllo dello Stato di approdo.
8. **Al personale ispettivo del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera compete il trattamento economico ordinario ed accessorio previsto dalla legislazione vigente in ragione del proprio status senza alcun ulteriore compenso aggiuntivo discendente dall'attività ispettiva prestata.**

ART. 6

(Profilo di rischio della nave)

1. Alle navi che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato facente parte della Comunità europea è attribuito, dalla banca dati delle ispezioni di cui all'articolo 26, un profilo di rischio che determina il livello di priorità, la frequenza e l'entità delle ispezioni cui la nave deve essere sottoposta.
2. Il profilo di rischio di una nave è determinato dalla combinazione dei parametri di seguito elencati:
 - a) parametri generici: tipo, età, bandiera, organismi riconosciuti interessati e grado di affidabilità della compagnia conformemente all'allegato II ed all'allegato III, parte I, punto 1;
 - b) parametri storici: numero di deficienze e di fermi registrati in un determinato periodo conformemente all'allegato II ed all'allegato III, parte I, punto 2.

ART. 7

(Selezione delle navi ai fini dell'ispezione)

1. L'Autorità competente locale provvede affinché, ai fini della programmazione dell'attività ispettiva, le navi siano selezionate in base al profilo di rischio, in conformità all'allegato III, parte I, ed in presenza di fattori di priorità assoluta o imprevisti conformemente all'allegato III, parte II, punti 2A e 2B.
2. L'Autorità competente locale:
 - a) seleziona le navi che devono essere sottoposte ad ispezione obbligatoria, qualificate navi a 'priorità 1', secondo il regime di selezione di cui all'allegato III, parte II, punto 3A;
 - b) può selezionare le navi che possono essere sottoposte ad ispezione, qualificate navi a 'priorità 2', conformemente all'allegato III, parte II, punto 3B.

ART. 8

(Frequenza delle ispezioni)

1. L'Autorità competente locale provvede a sottoporre le navi che fanno scalo nei porti o negli ancoraggi nazionali ad ispezioni periodiche o ad ispezioni supplementari secondo i seguenti criteri:
 - a) ispezioni periodiche ad intervalli di tempo prestabiliti a seconda del rispettivo profilo di rischio conformemente all'allegato III, parte I. La frequenza delle ispezioni periodiche diminuisce con il diminuire del rischio. Per le navi ad alto rischio tale intervallo non supera i sei mesi;
 - b) ispezioni supplementari, indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica, nei confronti di:

- 1) navi alle quali si applicano i fattori di priorità assoluta enumerati nell'allegato III, parte II, punto 2A;
- 2) navi alle quali si applicano i fattori imprevidi enumerati nell'allegato III, parte II, punto 2B, a seguito della valutazione professionale dell'Autorità competente locale.

ART. 9

(Sistema di ispezione ed impegno ispettivo annuale)

1. Le ispezioni sono effettuate conformemente al regime di selezione descritto all'articolo 7 e al disposto dell'allegato III.
2. L'Autorità competente locale provvede, annualmente, ad ispezionare:
 - a) le navi di priorità I, di cui all'articolo 7, comma 2, lettera a), che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi;
 - b) un numero di navi di priorità I e II, di cui all'articolo 7, comma 2, lettere a) e b), corrispondente almeno alla percentuale annuale di ispezioni assegnata.

ART. 10

(Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione)

1. L'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), è rispettato se le ispezioni mancate non superano:
 - a) il 5 per cento del totale delle navi di priorità I con un profilo di rischio elevato che hanno fatto scalo nei porti ed ancoraggi nazionali;
 - b) il 10 per cento del totale delle navi di priorità I diverse da quelle con un profilo di rischio elevato approdate nei porti ed ancoraggi nazionali.
2. Ferme le percentuali di cui al comma 1, l'Autorità competente locale ispeziona, in via prioritaria, le navi che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati delle ispezioni, fanno scalo raramente in porti o ancoraggi ubicati all'interno della Comunità.

ART. 11

(Attribuzione di una percentuale di ispezioni equilibrata tra gli Stati membri)

1. Nel caso in cui il totale delle navi di priorità I che hanno fatto scalo supera la percentuale nazionale di ispezioni assegnata, di cui all'articolo 9, comma 2, lettera b), l'obbligo di ispezione è rispettato se il numero di ispezioni effettuato su navi di priorità I corrisponde almeno a detta percentuale e se le ispezioni mancate non superano il 30 per cento del totale di navi di priorità I che hanno fatto scalo nei porti ed ancoraggi nazionali.
2. Nel caso in cui il totale delle navi di priorità I e II che hanno fatto scalo è inferiore alla percentuale nazionale di ispezione assegnata di cui all'articolo 9, comma 2, lettera b), l'obbligo di ispezione è rispettato se sono effettuate le ispezioni su navi di priorità I di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), ed ispezioni su almeno l'85 per cento del totale delle navi di priorità II che hanno fatto scalo nei porti ed ancoraggi nazionali.

ART. 12

(Rinvio delle ispezioni - Casi di mancata effettuazione)

1. L'Autorità competente locale può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I nelle seguenti circostanze:
 - a) quando l'ispezione può essere effettuata al successivo scalo nazionale della nave, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto della Comunità o della regione del MOU di Parigi e che il rinvio non sia superiore a quindici giorni;

- b) quando l'ispezione può essere effettuata in altro porto di scalo della Comunità o della regione del MOU di Parigi entro quindici giorni, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di eseguire l'ispezione stessa.
2. In caso di ispezione rinviata ai sensi della lettera a) o b), ed inserita nella banca dati delle ispezioni, la predetta ispezione mancata non è conteggiata come tale. Qualora l'ispezione di una nave di priorità I non sia effettuata, la nave non è esentata dall'essere ispezionata nel porto di scalo successivo all'interno della Comunità, ai sensi del presente decreto.
3. L'ispezione di una nave di priorità I, non effettuata per motivi operativi, non è conteggiata come ispezione mancata, purché il motivo per cui non è stata effettuata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni e ricorra una delle seguenti circostanze eccezionali:
- a) l'Autorità competente locale ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino;
- b) la nave fa scalo soltanto durante il periodo notturno. L'Autorità competente locale adotta le misure necessarie per garantire che, se necessario, le navi che fanno regolarmente scalo durante il periodo notturno siano ispezionate.
4. L'ispezione non effettuata su una nave ancorata non è conteggiata come ispezione mancata se ricorre una delle seguenti condizioni:
- a) la nave è ispezionata, entro quindici giorni, in altro porto o ancoraggio della Comunità o della regione del MOU di Parigi ai sensi dell'allegato III;
- b) la nave fa scalo soltanto durante il periodo notturno o la durata dello scalo è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente, e il motivo dell'ispezione mancata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni;
- c) l'Autorità competente locale ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino, e il motivo dell'ispezione mancata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni.

ART. 13

(Comunicazione preventiva di arrivo delle navi)

1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave diretta verso un porto o ancoraggio nazionale, che ai sensi dell'articolo 17 sia assoggettabile ad ispezione estesa, provvede a dare comunicazione all'Autorità competente locale dell'arrivo della stessa, possibilmente utilizzando strumenti elettronici, in conformità delle disposizioni di cui all'allegato IV.
2. Le procedure e i formati sviluppati dall'Autorità competente locale ai fini dell'allegato IV del presente decreto sono conformi alle pertinenti disposizioni di cui al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modifiche, in materia di avvisi originati dalle navi.

ART. 14

(Rapporti dei piloti)

1. I piloti che operano su navi in arrivo o in partenza da un porto nazionale o che operano su navi dirette o in transito all'interno delle acque di giurisdizione, informano immediatamente l'Autorità competente locale, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni, vengano comunque a conoscenza di anomalie che possono costituire un rischio per la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.
2. Le informazioni di cui al comma 1, trasmesse possibilmente in formato elettronico, devono contenere:
- a) nome, numero di identificazione IMO, nominativo internazionale e bandiera della nave;
- b) ultimo porto di scalo e porto di destinazione della nave;

- c) descrizione delle anomalie apparenti riscontrate a bordo.
3. L'Autorità competente locale informa immediatamente il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, qualora le anomalie di cui al comma 1 rappresentino una minaccia per l'ambiente marino.
 4. L'Autorità competente locale provvede ad intraprendere, a seguito della segnalazione dei piloti, le azioni ritenute appropriate, in conformità a quanto prescritto dall'allegato III, 2 b.

ART. 15

(Esposti)

1. Tutti gli esposti sono soggetti ad una rapida valutazione iniziale da parte dell'Autorità competente locale allo scopo di determinarne la fondatezza. Nel caso in cui, sulla base delle verifiche iniziali, se ne ravvisi la fondatezza, l'Autorità competente locale adotta le misure necessarie a dare seguito, nel modo più appropriato, all'esperto, assicurando che i soggetti direttamente interessati siano in grado di far valere le loro osservazioni. Se, a conclusione degli accertamenti svolti, l'esperto viene considerato motivatamente infondato, l'Autorità competente locale informa il soggetto che lo ha originato della decisione e della relativa motivazione.
2. L'ispettore assicura il mantenimento di garanzie di riservatezza durante i colloqui con i membri dell'equipaggio. L'Autorità competente locale informa, tramite l'Autorità competente centrale, l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente estendendone copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esperti non infondati pervenuti e del seguito che vi è stato dato.

ART. 16

(Ispezioni iniziali e dettagliate)

1. Le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 7 sono sottoposte ad un'ispezione iniziale nel corso della quale l'ispettore provvede almeno a:
 - a) controllare i certificati e i documenti elencati nell'allegato V, che devono essere conservati a bordo conformemente alla normativa marittima comunitaria e alle convenzioni in materia di sicurezza;
 - b) verificare, se necessario, se le deficienze emerse nel corso della precedente ispezione effettuata da uno Stato membro o da uno Stato firmatario del MOU di Parigi siano state corrette;
 - c) verificare che le condizioni generali della nave, compresi gli aspetti igienici della stessa, la sala macchine e gli alloggi siano soddisfacenti dal punto di vista della sicurezza della navigazione, dell'igiene e della sicurezza delle condizioni di lavoro e della tutela ambientale.
2. Quando, dopo un'ispezione iniziale, le deficienze riscontrate sono state inserite nella banca dati sulle ispezioni e ne è prescritta l'eliminazione nel porto di scalo nazionale successivo, l'ispettore del successivo scalo, in sede di verifica dell'avvenuta eliminazione delle deficienze, può decidere di non procedere alle verifiche di cui al comma 1, lettere a) e c).
3. Se, a seguito dell'ispezione di cui al comma 1, l'ispettore ritiene che ricorra uno dei casi di cui all'allegato VI del presente regolamento ovvero altri fondati motivi circa la non rispondenza delle condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio, ai requisiti previsti dalle convenzioni, procede ad un'ispezione dettagliata che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo.
4. Quando le condizioni generali della nave sono palesemente *sub standard*, l'ispettore sospende l'ispezione e dispone il fermo della nave finché la compagnia non adotti tutte le misure necessarie per garantire l'ottemperanza ai pertinenti requisiti fissati dalle convenzioni.

ART. 17

(Ispezioni estese)

1. Le seguenti categorie di navi sono assoggettabili ad ispezione estesa in conformità dell'allegato III, parte II, punti 3A e 3B:
 - a) navi a profilo di rischio elevato;
 - b) navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni;
 - c) navi a profilo di rischio elevato o navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni, in caso di fattori di priorità assoluta o imprevisti;
 - d) navi sottoposte a nuove ispezioni a seguito di un provvedimento di rifiuto di accesso emesso in conformità dell'articolo 20.
2. L'armatore o il comandante della nave provvede affinché, nel piano operativo di bordo, venga destinato un tempo sufficiente per consentire lo svolgimento dell'ispezione estesa. Ferme restando le misure di controllo necessarie per motivi di sicurezza, la nave resta nel porto fino al completamento dell'ispezione.
3. Dopo aver ricevuto il preavviso di arrivo di una nave assoggettabile ad ispezione periodica estesa, l'Autorità competente locale comunica alla nave se l'ispezione estesa non sarà effettuata.
4. Le finalità di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, sono fissate dall'allegato VII.

ART. 18

(Ispezioni ai sensi del regolamento (CE) n. 725/2004)

1. Gli ispettori, nell'espletamento delle attività di controllo dello Stato di approdo **in materia di sicurezza, come definita dall'articolo 1, lettera a)**, osservano le procedure e le linee guida specificate nell'allegato VIII per tutte le navi di cui all'articolo 3, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che fanno scalo nei porti nazionali.

ART. 19

(Ispezioni a traghetti ro-ro ed unità veloci da passeggeri di cui al decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28)

1. Le disposizioni dell'articolo 17 relative alle ispezioni estese si applicano anche ai traghetti roll-on/roll-off ed alle unità veloci da passeggeri di cui all'articolo 1, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.
2. La visita effettuata ai sensi degli articoli 6 e 8 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, è inserita, a seconda dei casi, come ispezione dettagliata o estesa nella banca dati dell'attività ispettiva da calcolarsi ai fini dell'osservanza della percentuale di navi da ispezionare.
3. Si applicano le disposizioni del presente decreto in materia di correzione delle deficienze, fermo, rifiuto di accesso, senza che ciò rilevi ai fini dell'eventuale emanazione del divieto di esercizio previsto dal decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, nei confronti di traghetti roll-on / roll-off o di unità veloci da passeggeri.

ART. 20

(Provvedimenti di rifiuto di accesso)

1. E' rifiutato l'accesso ai porti nazionali alle navi che:
 - a) battono bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi ne comporta l'inclusione nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi;

- b) nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, sono state fermate o sono state destinatarie due volte di divieto di esercizio, ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28;
- oppure
- c) battono bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi;
- d) nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi sono state fermate o sono state destinatarie due volte di un divieto di esercizio, ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.
2. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata destinataria del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano nei casi previsti dall'articolo 24, comma 4, del presente decreto.
3. Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato trascorsi tre mesi dalla data in cui esso è stato emesso e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9. Se la nave è sottoposta ad un secondo rifiuto di accesso, il predetto provvedimento non è revocato prima che siano trascorsi 12 mesi.
4. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso è revocato dopo un periodo di ventiquattro mesi dalla sua emanazione e soltanto se:
- a) la nave batte la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi non rientra né nella lista nera né nella lista grigia di cui al comma 1;
- b) i certificati obbligatori e di classe della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi;
- c) la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato III, parte I, punto 1, e se;
- d) sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9.
5. Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel comma 4, dopo un periodo di ventiquattro mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.
6. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità dopo il terzo rifiuto di accesso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.
7. Ai fini del presente articolo, saranno osservate le procedure di cui all'allegato IX concernente *'disposizioni relative al rifiuto di accesso nei porti e ancoraggi all'interno della comunità'*.

ART. 21

(Rapporto di ispezione per il comandante)

1. Al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige un rapporto a norma dell'allegato X, consegnandone una copia al Comandante della nave ed all'Autorità competente locale.

ART. 22

(Accertamento di deficienze e fermo della nave)

1. In tutti i casi in cui dall'ispezione emergono o vengono confermate deficienze l'Autorità competente locale accerta, tramite l'ispettore, che le deficienze siano eliminate in conformità alle convenzioni.
2. L'ispettore che rileva, nell'attività della nave, deficienze tali che, individualmente o nel complesso, rendano le operazioni svolte a bordo pericolose per la sicurezza, la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o l'ambiente, informa l'Autorità competente locale che deve disporre la sospensione delle operazioni.
3. La sospensione delle operazioni si protrae fino all'eliminazione del pericolo o fino a che l'ispettore, sulla base di ulteriori accertamenti, determina le condizioni alle quali l'operazione può continuare senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente.
4. Se l'ispezione rivela che la nave non è equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione, VDR, quando il loro uso è previsto dal decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modifiche e integrazioni, l'ispettore provvede affinché la nave sia sottoposta a fermo.
5. L'ispettore, in conformità a quanto prescritto dal comma 4 sopracitato nonché nel caso in cui abbia riscontrato deficienze nella nave che rappresentano un pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, nell'esercizio del proprio potere discrezionale e nel rispetto dei criteri da applicare per il fermo delle navi, di cui all'allegato XI del presente decreto, notifica il provvedimento di fermo al comandante della nave e informa immediatamente l'Autorità competente locale, ai fini del diniego delle spedizioni ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione, nonché l'Autorità portuale ove presente.
6. Nel caso in cui, a seguito di un'ispezione, è disposto il fermo della nave, l'Autorità competente locale ne informa immediatamente, allegando il rapporto d'ispezione, l'Amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato, nonché gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati relativi alla nave.
7. Il fermo della nave è revocato a seguito dell'accertata eliminazione delle deficienze di cui al comma 5, ovvero qualora siano determinate, sulla base di ulteriori accertamenti dell'ispettore, le condizioni alle quali la nave può riprendere il mare senza pericolo per le altre navi e senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente marino.
8. Il proprietario o l'armatore hanno diritto ad un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti se la nave è indebitamente sottoposta a fermo o ne vengono ritardate le operazioni portuali o la partenza. In tutti i casi in cui si afferma che la nave sia stata indebitamente sottoposta a fermo o abbia subito ritardo, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.
9. Al fine di razionalizzare l'impiego delle banchine senza pregiudicare l'efficienza e l'operatività portuale, il comandante del porto autorizza, nell'esercizio delle prerogative di cui all'articolo 62 del codice della navigazione, che una nave sottoposta a fermo sia spostata in un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Il rischio di limitare l'operatività portuale non pregiudica di per sé l'adozione del provvedimento di fermo.
10. Le Autorità portuali cooperano con il comandante del porto al fine di agevolare l'ubicazione delle navi sottoposte a fermo.

ART. 23

(Sviluppi dell'attività ispettiva e conseguenze del fermo)

1. Qualora le deficienze di cui all'articolo 22, comma 4, non possano essere prontamente eliminate presso il porto in cui è stato disposto il fermo, l'Autorità competente locale può autorizzare la nave a raggiungere il cantiere navale idoneo più vicino, ai fini dell'eliminazione delle stesse, o può imporre che le suddette deficienze siano eliminate entro un termine massimo di trenta giorni.
2. Quando la decisione di inviare la nave in un cantiere navale per riparazioni è dovuta alla non conformità alla risoluzione IMO A.744 (18), per quanto riguarda la documentazione della nave o

per quanto riguarda sue insufficienze e deficienze strutturali, l'Autorità competente locale può disporre le misurazioni di spessore delle lamiere nel porto di fermo, prima che la nave sia autorizzata a riprendere il mare.

3. Nel caso in cui le deficienze di cui all'articolo 22, comma 5, non possono essere eliminate nel porto in cui é avvenuta l'ispezione, l'Autorità competente locale può autorizzare la nave a raggiungere il più vicino cantiere navale adeguatamente attrezzato, scelto dal comandante della nave congiuntamente all'Autorità competente locale ed alle competenti Autorità dello Stato di bandiera, previo assenso dell'Autorità competente dello Stato in cui si trova il cantiere. Per le deficienze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, la predetta autorizzazione é rilasciata anche in base agli indirizzi della competente direzione generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.
4. L'autorizzazione di cui al comma 3 é concessa nel rispetto delle condizioni indicate dall'amministrazione dello Stato di bandiera ed approvate dall'Autorità competente locale: tali condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, per le altre navi e senza rappresentare un potenziale grave pregiudizio per l'ambiente marino, in conformità agli eventuali indirizzi della competente direzione generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.
5. L'Autorità competente locale, nel caso in cui il cantiere di riparazione si trovi in altro Stato informa l'Autorità competente di tale Stato, le parti menzionate all'articolo 22, comma 6, e ogni altro organismo competente, delle condizioni alle quali é stata autorizzata la navigazione e chiede la successiva comunicazione delle azioni intraprese al riguardo.

ART. 24

(Divieto d'accesso ai porti)

1. L'accesso ai porti dello Stato é negato alle navi che hanno ripreso il mare senza rispettare le condizioni stabilite nel corso di un'ispezione o che hanno rifiutato di ottemperare alle prescrizioni imposte non recandosi nel previsto cantiere di riparazione, finché il proprietario o l'armatore dell'unita' non abbia dimostrato inequivocabilmente all'Autorità competente dello Stato membro della Comunità europea in cui sono state riscontrate le deficienze, la piena rispondenza ai pertinenti requisiti delle convenzioni.
2. Nel caso in cui una nave riprenda il mare da un porto dello Stato, senza rispettare le condizioni stabilite nel corso dell'ispezione, ovvero ometta di recarsi presso il previsto cantiere di riparazione, situato in uno Stato non facente parte del MOU di Parigi, l'Autorità competente locale informa tempestivamente tutti gli altri Stati membri.
3. Nel caso in cui l'Autorità competente di un altro Stato membro autorizzi una nave a raggiungere un porto nazionale per effettuare le necessarie riparazioni e tale nave non si rechi nel predetto porto, l'Autorità competente locale informa tempestivamente tutti gli altri Stati membri.
4. In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, l'accesso ad un porto dello Stato é consentito dal comandante del porto in casi di forza maggiore, per motivi di sicurezza, per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento o per eliminare deficienze, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati per garantire un accesso sicuro secondo le valutazioni dell'Autorità competente locale.

ART. 25

(Diritto di ricorso)

1. **Fatte salve le procedure di reclamo previste ai sensi del Memorandum d'intesa di Parigi**, avverso i provvedimenti di fermo di cui all'articolo 22 ovvero di rifiuto di accesso nei porti di cui all'articolo 24 é esperibile ricorso giurisdizionale **al Tribunale amministrativo regionale competente per territorio** o straordinario al Presidente della Repubblica, da presentarsi nelle forme e con le modalità previste. A tal fine, nei provvedimenti in parola, notificati al proprietario, all'armatore della nave ovvero al suo rappresentante nello Stato membro per il tramite del

comandante della nave, é indicato il termine entro il quale é possibile ricorrere e l'Autorità cui proporre ricorso. La presentazione del ricorso non determina l'automatica sospensione dell'efficacia del provvedimento opposto.

2. Quando, in conseguenza di un ricorso o di una richiesta presentati dal proprietario o armatore di una nave o dal suo rappresentante, un provvedimento di fermo o di rifiuto di accesso è revocato o modificato, l'Autorità competente centrale aggiorna la banca dati sulle ispezioni, provvedendo, entro ventiquattro ore dalla suddetta decisione, alla rettifica dell'informazione presente nella banca dati di cui all'articolo 26 del presente decreto.

ART. 26

(Banca dati delle ispezioni)

1. L'Autorità competente locale provvede a fornire, al più presto possibile, le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e sull'ora effettiva di partenza di ogni nave che fa scalo nei porti e ancoraggi di giurisdizione, insieme all'identificativo del porto in questione, alla banca dati sulle ispezioni, comprendente le funzionalità di cui all'allegato XII, tramite il sistema comunitario per lo scambio di dati SafeSeaNet. La fornitura di tali informazioni alla banca dati sulle ispezioni tramite SafeSeaNet, esenta dalla fornitura di dati ai sensi del punto 1.2 e del punto 2, lettere a) e b), dell'allegato XIII del presente decreto.
2. L'Autorità competente locale provvede a fornire alla banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità del presente decreto non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato. Entro 72 ore l'Autorità competente locale provvede alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni fornite alla banca dati sulle ispezioni.
3. L'Autorità competente locale ha accesso a tutte le informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni rilevanti ai fini dell'applicazione delle procedure di ispezione del presente decreto, nonché a qualsiasi dato registrato dalla stessa ed ai dati relativi alle navi di bandiera.
4. **L'applicazione del presente articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

ART. 27

(Scambio di informazioni, cooperazione e pubblicazione di notizie)

1. L'Autorità competente locale provvede ad acquisire i seguenti tipi di informazioni:
 - a) informazioni notificate in conformità dell'articolo 13 e dell'allegato IV;
 - b) informazioni relative alle navi che hanno omesso di notificare informazioni conformemente al disposto del presente decreto e dei decreti legislativi 24 giugno 2003, n. 182, e 19 agosto 2005, n. 196, nonché, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004;
 - c) informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 o all'articolo 10 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182;
 - d) informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso o che sono state espulse da un porto per motivi di sicurezza;
 - e) informazioni su anomalie apparenti conformemente all'articolo 14.
2. L'Autorità competente centrale fornisce alla Commissione UE le informazioni elencate nell'allegato XIII con la frequenza in esso specificata.
3. Le informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuti d'accesso, in conformità dell'allegato XIV, sono messe a disposizione ed aggiornate sul sito internet della Commissione UE.

ART. 28

(Rimborso delle spese)

1. Le spese inerenti alle ispezioni di cui agli articoli 16 e 17, qualora queste accertino o confermino deficienze che giustifichino il fermo della nave, ed alle ispezioni eseguite in conformità all'articolo 19 ed all'articolo 23, comma 1, sono poste a carico dell'armatore, del **raccomandatario marittimo o di altro** suo rappresentante nello Stato, in solido con il proprietario, in conformità alle tariffe stabilite con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 28 ottobre 2009, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 3 novembre 2009, n. 256.
2. Sono altresì poste in solido a carico del proprietario, o dell'armatore o di un suo rappresentante nello Stato i costi relativi alla sosta in porto della nave sottoposta al provvedimento di fermo.
3. Il fermo della nave non può essere revocato finché non si sia provveduto al completo pagamento o non sia stata data garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

ART. 29

(Sanzioni)

1. **L'armatore, l'agente o il Comandante della nave, che viola gli obblighi previsti dall'articolo 13, comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da duecentocinquanta euro ad millecinquecento euro.**
2. **Il pilota che viola l'obbligo di cui all'articolo 14 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da cinquecento euro a tremila euro.**

ART. 30

(Disposizioni abrogative e di coordinamento)

1. **È abrogato il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del 13 ottobre 2003, n. 305. Conseguentemente i rinvii del decreto ministeriale 28 ottobre 2009 in tema di 'determinazione delle tariffe per l'attività ispettiva condotta a bordo delle unità mercantili' agli articoli 5, 6, 10 e 11, comma 1, del decreto del 13 ottobre 2003, n. 305, sono da intendersi rispettivamente agli articoli 16, 17, 28 e 24, comma 1, del presente decreto.**

ART. 31

(Disposizioni finanziarie)

1. **Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**
2. **Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.**

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

CRITERI MINIMI PER I REQUISITI PROFESSIONALI DEGLI ISPETTORI

(articolo 5, commi 1 e 6)

1. Gli ispettori, appartenenti unicamente al Corpo delle Capitanerie di porto, in possesso dello status giuridico di Ufficiale in servizio permanente effettivo ovvero della qualifica di Sottufficiale in servizio permanente effettivo, devono:
 - a) avere adeguata conoscenza teorica ed esperienza pratica in materia di navi e del loro esercizio;
 - b) essere competenti nell'applicazione delle convenzioni e delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo;
 - c) aver acquisito competenza nell'applicazione della normativa internazionale e comunitaria attraverso programmi di formazione predisposti dall'Autorità competente centrale avvalendosi del proprio Nucleo didattico-formativo con sede a Genova.
2. Gli Ufficiali/Sottufficiali ispettori di cui al punto 1. devono essere in possesso almeno di uno dei seguenti requisiti:
 - a) diploma di scuola secondaria di II livello ad indirizzo trasporti e logistico, ovvero diploma di laurea triennale in scienze nautiche, unitamente al certificato di competenza rilasciato ai sensi della convenzione STCW 78/95 II/2 o III/2, senza le limitazioni legate alla area di navigazione, alla potenza dell'apparato motore ed alla stazza;
 - b) diploma di laurea in ingegneria navale o meccanica, o altro titolo riconosciuto equipollente dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca scientifica e aver esercitato la professione cui da titolo la laurea per almeno cinque anni;
 - c) diploma di laurea in ingegneria conseguita ai sensi dell'ordinamento antecedente al decreto ministeriale 4 agosto 2000 del Ministro dell'università e ricerca scientifica e tecnologica, oppure laurea di primo livello in ingegneria industriale o in scienze e tecnologie della navigazione marittima ed aerea ovvero altro titolo riconosciuto equipollente, dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca.
 - d) diploma di laurea quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare, oppure laurea triennale in scienze organizzative e gestionali marittime e navali, ovvero scienze e gestione delle attività marittime con indirizzo "gestione dell'ambiente marino";
 - e) aver svolto il servizio di addetto alla Sezione Sicurezza della Navigazione per almeno quattro anni nell'ultimo quinquennio;
 - f) rivestire status di Ufficiale in servizio permanente effettivo del ruolo speciale del Corpo delle Capitanerie di porto.
3. Il personale, in possesso di uno dei requisiti indicati al punto 2, dopo aver frequentato un corso di

formazione PSC presso l’Autorità competente centrale - Nucleo didattico – formativo di Genova , al fine di conseguire, previo superamento di esame finale, la qualifica di ispettore, deve, altresì, alternativamente:

a) prestare almeno un anno di servizio presso le Capitanerie di porto – sezione sicurezza della navigazione come ispettore dello Stato di bandiera effettuando controlli e certificazioni conformemente alle convenzioni oppure vigilando sulle attività svolte dagli organismi riconosciuti;

b) prestare almeno un anno di formazione pratica presso le Autorità competenti locali partecipando all’attività ispettiva sotto la guida di Ufficiali/Sottufficiali ispettori già esperti.

4. Il personale di cui al punto 2, lettera a) del presente allegato, deve aver maturato un’esperienza marittima di almeno 5 anni, inclusi i periodi di imbarco, rispettivamente come ufficiale di coperta o ufficiale di macchina ovvero come ispettore dello Stato di bandiera o ausiliario di un ispettore PSC. Tale esperienza comprende un periodo di almeno 2 anni d’imbarco come ufficiale di coperta o di macchina.

5. Gli ispettori devono essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto con i marittimi nella lingua più comunemente usata in navigazione.

6. Sono riconosciuti idonei gli Ufficiali ispettori PSC che, pur non in possesso dei requisiti di cui al punto 2, siano già in possesso dell’autorizzazione rilasciata dall’Autorità competente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

7. Le ispezioni sul rispetto della normativa internazionale e comunitaria concernente la prevenzione di azioni illecite intenzionale (port/ship security) sono eseguite da Ufficiali/Sottufficiali ispettori PSC, in possesso di un documento autorizzativo personale, conforme al modello previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 19 dicembre 2003, rilasciato dall’Autorità competente centrale, a seguito di della frequenza di un corso specifico ed al superamento di un esame finale, attestante l’avvenuto raggiungimento di una sufficiente esperienza teorico/pratica in materia di *security marittima*, comprendente:

a) una buona conoscenza della materia e delle procedure applicative;

b) una buona conoscenza pratica delle tecnologie in materia di security;

c) una adeguata conoscenza di principi, procedure e tecniche di ispezione.

MODELLO DI PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE

(articolo 6, comma 2)

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

HRS: le navi che soddisfano i criteri totalizzando un punteggio ponderato pari a 5 o più.

LRS: le navi che soddisfano tutti i criteri dei parametri relativi a un rischio modesto.

SRS: tutte le navi che non rientrano nelle suddette categorie.

SISTEMA COMUNITARIO DI ISPEZIONE DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO (articoli 9 e 17)

I seguenti elementi sono inclusi nel sistema comunitario di ispezione da parte dello Stato di approdo.

I. PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE

Il profilo di rischio della nave è determinato dalla combinazione dei seguenti parametri generici e storici.

1. Parametri generici

a) Tipo di nave

Le navi passeggeri, le petroliere e le chimichiere, le navi gasiere e portarinfuse sono considerate a rischio maggiore.

b) Età della nave

Le navi che hanno più di dodici anni sono considerate a rischio maggiore.

c) Prestazione dello Stato di bandiera

1) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una elevata percentuale di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

2) Le navi battenti bandiera di uno Stato con una modesta percentuale di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.

3) Le navi battenti bandiera di uno Stato per cui è stato completato un controllo ed è stato eventualmente presentato un piano d'azione correttivo, conformemente sia al quadro che alle procedure per il sistema di audit volontario degli Stati membri dell'IMO, sono considerate a rischio minore. Non appena adottate le misure di cui all'articolo 10, comma 3 della Direttiva 2009/16/CE del 23 aprile 2009, lo Stato di bandiera di una tale nave deve dimostrare di aver rispettato il codice per l'applicazione degli strumenti IMO obbligatori.

d) Organismi riconosciuti

1) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione basso o molto basso in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio maggiore.

2) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti con un livello di prestazione elevato in relazione alle loro percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi sono considerate a rischio minore.

3) Le navi dotate di certificati rilasciati da organismi riconosciuti ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 sono considerate a rischio minore.

e) *Performance* della compagnia

1) Le navi di una compagnia con livello di *performance* basso o molto basso, stabilita sulla base delle deficienze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio maggiore.

2) Le navi di una compagnia con *performance* elevata, stabilita sulla base delle deficienze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunità e della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio minore.

2. Parametri storici

- a) Le navi che sono state sottoposte a fermo più di una volta sono considerate a rischio maggiore.
- b) Le navi sulle quali, durante l'ispezione o le ispezioni effettuate nel periodo di cui all'allegato II, sono state constatate meno deficienze di quelle ivi indicate, sono considerate a rischio minore.
- c) Le navi che non sono state sottoposte a fermo nel periodo di cui all'allegato II sono considerate a rischio minore.

I parametri di rischio sono combinati utilizzando una ponderazione che rispecchia l'influenza relativa di ogni parametro sul rischio complessivo della nave, allo scopo di stabilire i seguenti profili di rischio della nave:

- rischio elevato,
- rischio medio,
- rischio modesto.

Nel determinare i suddetti profili di rischio è attribuita maggiore importanza ai parametri relativi a tipo di nave, prestazione dello Stato di bandiera, organismi riconosciuti e prestazione della compagnia.

II. ISPEZIONE DELLE NAVI

1. Ispezioni periodiche

Le ispezioni periodiche sono effettuate a intervalli di tempo prestabiliti. La loro frequenza è determinata dal profilo di rischio della nave. L'intervallo tra le ispezioni periodiche per le navi a rischio elevato non supera i sei mesi. La frequenza delle ispezioni periodiche per le navi con altri profili di rischio diminuisce con il diminuire del rischio.

L'Autorità competente locale effettua un'ispezione periodica su:

- ogni nave con un profilo di rischio elevato che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio nell'ambito della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi sei mesi. Le navi a rischio elevato possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal quinto mese,
- ogni nave con un profilo di rischio medio che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio nell'ambito della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi dodici mesi. Le navi a rischio medio possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal decimo mese.
- ogni nave con un profilo di rischio modesto che non è stata sottoposta a ispezione in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità o della regione del MOU di Parigi nel corso degli ultimi trentasei mesi. Le navi a rischio modesto possono essere sottoposte ad ispezione a partire dal ventiquattresimo mese.

2. Ispezioni supplementari

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori di priorità assoluta o imprevisti sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione sulla necessità di effettuare un'ispezione supplementare sulla scorta di fattori imprevisti è tuttavia lasciata alla valutazione professionale dell'ispettore.

2A. Fattori di priorità assoluta

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori di priorità assoluta sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica.

- Navi che sono state sospese o ritirate dalla loro classe per ragioni di sicurezza dopo l'ultima ispezione effettuata nella Comunità o nella regione del MOU di Parigi.
- Navi che sono state oggetto di segnalazione o notifica da parte di un altro Stato membro.
- Navi che non possono essere identificate nella banca dati sulle ispezioni,

— navi che:

— sono state coinvolte in collisioni o si sono arenate o incagliate durante l'avvicinamento al porto,

— sono state oggetto di un'accusa di presunta violazione delle norme sullo scarico di sostanze o effluenti pericolosi, oppure

— hanno eseguito manovre errate o pericolose, non rispettando le misure adottate dall'IMO in materia o le pratiche e procedure per la sicurezza della navigazione.

2B. Fattori imprevisti

Le navi alle quali si applicano i seguenti fattori imprevisti possono essere sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione di effettuare tale ispezione supplementare è lasciata alla valutazione professionale dell'Autorità competente locale.

— Navi che non si sono conformate alla versione applicabile della raccomandazione IMO sulla navigazione di avvicinamento al Mar Baltico.

— Navi con certificati rilasciati da un organismo precedentemente riconosciuto il cui riconoscimento è stato ritirato dopo l'ultima ispezione effettuata nella Comunità o nella regione del MOU di Parigi.

— Navi che, su segnalazione di piloti o Autorità o enti portuali, risultano avere anomalie apparenti tali da non permettere loro di navigare in condizioni di sicurezza o che costituiscono un rischio per l'ambiente ai sensi dell'articolo 14 del presente decreto.

— Navi che non si sono attenute ai requisiti di notifica pertinenti di cui all'articolo 13 del presente Decreto, alla direttiva 2000/59/CE, recepita con d.lgs. n° 182/2003 del 24/06/2003, alla direttiva 2002/59/CE, recepita con d. lgs.n° 196/2005 del 19/08/2005 e, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004.

— Navi che sono state oggetto di rapporto o esposto da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita o di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, sempre che l'Autorità competente locale in questione ritenga che il rapporto o l'esposto non siano manifestamente infondati.

— Navi che in precedenza sono state sottoposte a fermo oltre tre mesi prima.

— Navi per le quali sono segnalate deficienze non corrette, ad eccezione di quelle per cui le deficienze dovevano essere corrette entro 14 giorni dalla partenza e delle deficienze che dovevano essere corrette prima della partenza.

— Navi per le quali sono segnalati problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi.

— Navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.

— Navi per le quali sono giunte da fonte attendibile informazioni secondo cui i parametri di rischio non corrispondono a quelli registrati, con la conseguenza che il livello di rischio risulta maggiore.

3. Regime di selezione

3A. Le navi di priorità I sono ispezionate come segue.

a) Un'ispezione estesa è effettuata su:

— ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi sei mesi,

— ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 12 mesi.

b) Un'ispezione iniziale o più dettagliata, a seconda dei casi, è effettuata su:

— ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 12 mesi.

c) In caso di fattore di priorità assoluta:

— un'ispezione più dettagliata o estesa, a seconda della valutazione professionale dell'ispettore, è effettuata su ogni nave con un profilo di rischio elevato e su ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni,

— un'ispezione più dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni.

3B. Qualora l'Autorità competente decida di ispezionare una nave di priorità II, si applica quanto segue.

a) Un'ispezione estesa è effettuata su:

— ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi cinque mesi,

— ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi,

— ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi 24 mesi.

b) Un'ispezione iniziale o più dettagliata, a seconda dei casi, è effettuata su:

— ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi 10 mesi,

— ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre 12 anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi 24 mesi.

c) In caso di fattore imprevisto:

— un'ispezione più dettagliata o estesa, a seconda della valutazione professionale dell'ispettore, è effettuata su ogni nave con un profilo di rischio elevato o su ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni,

— un'ispezione più dettagliata è effettuata su ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni.

COMUNICAZIONE PREVENTIVA D'ARRIVO
(articolo 13, comma 1)

Informazioni da comunicare in conformità dell'articolo 13, comma 1:

Le informazioni sotto elencate sono trasmesse all'Autorità competente locale almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto o ancoraggio ovvero prima di lasciare il porto precedente, se si ritiene che il viaggio debba durare meno di tre giorni:

- a) elementi di identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI);
- b) durata prevista dello scalo;
- c) per le navi cisterna:
 - 1) configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT, doppio scafo;
 - 2) condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, altro;
 - 3) volume e natura del carico;
- d) operazioni programmate nel porto o ancoraggio di destinazione (carico, scarico, altro);
- e) ispezioni obbligatorie, lavori di manutenzione e riparazione, programmate da eseguire nel porto di destinazione;
- f) data dell'ultima ispezione estesa nella regione del MOU di Parigi

ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI
(articolo 16, comma 1, punto 1)

- 1) Certificato internazionale di stazza (1969).
- 2) — Certificato di sicurezza per nave passeggeri,
 - Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico,
 - certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico,
 - certificato di sicurezza radio per nave da carico,
 - certificato di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi,
 - certificato di sicurezza per nave da carico.
- 3) Certificato internazionale di sicurezza marittima (ISSC).
- 4) Registro sinottico (Continuous Synopsis Record).
- 5) Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti,
 - certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.
- 6) Certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi,
 - certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi.
- 7) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale.
- 8) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi.
- 9) Certificato internazionale di bordo libero (1966),
 - certificato internazionale di esenzione di bordo libero.
- 10) Registro degli idrocarburi, parti I e II.
- 11) Registro del carico.
- 12) Tabella minima di armamento.
- 13) Certificati o altri documenti necessari in conformità delle disposizioni della STCW 78/95.
- 14) Certificati medici (cfr. convenzione ILO n. 73 concernente l'esame medico dei marittimi).
- 15) Tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (convenzione OIL n. 180 e STCW 78/95).
- 16) Registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (convenzione OIL n. 180).
- 17) Informazioni sulla stabilità.
- 18) Copia del documento di conformità e del certificato di gestione della sicurezza rilasciati in conformità del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) (SOLAS 74, capitolo IX).
- 19) Certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dall'organismo riconosciuto in questione (richiesti solo se la nave mantiene la classe con un organismo riconosciuto).
- 20) Documento di conformità con i requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose.
- 21) Certificato di sicurezza delle unità veloci e autorizzazione all'esercizio per unità veloci.
- 22) Elenco speciale o manifesto delle merci pericolose o piano dettagliato di stivaggio.
- 23) Giornale di bordo contenente le registrazioni di prove ed esercitazioni, incluse le esercitazioni di sicurezza, e registro dei verbali di ispezione e manutenzione della dotazione di salvataggio e relative disposizioni, nonché delle attrezzature e disposizioni antincendio.
- 24) Certificato di sicurezza per navi adibite a servizi speciali.
- 25) Certificato di sicurezza di unità mobili di trivellazione off-shore.
- 26) Per le petroliere, il registro relativo al monitoraggio della discarica di idrocarburi e il suo sistema

di controllo dell' ultimo viaggio in zavorra.

27) Ruolo d'appello, piano di lotta antincendio e, per le navi passeggeri, piano antiavaria.

28) Piano di emergenza per inquinamento da olio minerale.

29) Documentazione sui rapporti di ispezione (in caso di portarinfuse e petroliere).

30) Rapporti delle precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo.

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

32) Documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie.

33) Manuale di rizzaggio del carico.

34) Piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti.

35) Sistema di supporto decisionale per i comandanti delle navi passeggeri.

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

37) Elenco dei limiti operativi per navi passeggeri.

38) Libretto per portarinfuse.

39) Piano di carico e scarico per portarinfuse.

40) Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, 1992).

41) Certificati richiesti ai sensi della direttiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (1).

42) Certificati richiesti ai sensi del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente .

43) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (IAPP – EIAPP)

44) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque reflue.

A. Esempi di fondati motivi per un'ispezione più dettagliata

1. Navi contemplate nell'allegato I, punti 2A e 2B.
2. Inadeguata tenuta del registro degli idrocarburi.
3. Rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione.
4. Indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni relative alla comunicazione a bordo di cui all'articolo 18 della direttiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, così come decretato dall'art. 17 del D.P.R. 9 maggio 2001, n°324 e successivi emendamenti.
5. Un certificato è stato ottenuto con la frode o il titolare di un certificato non è la persona alla quale tale certificato è stato rilasciato in origine.
6. La nave ha un comandante, un ufficiale o un marinaio titolare di un certificato rilasciato da un paese che non ha ratificato la STCW 78/95.
7. Prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non sono effettuate in condizioni di sicurezza o in conformità degli orientamenti dell'IMO: ad esempio, il contenuto di ossigeno nella condotta principale di gas inerte delle cisterne di carico supera i livelli massimi prescritti.
8. Impossibilità del comandante di una petroliera di mostrare il registro relativo al monitoraggio della discarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo dell'ultimo viaggio in zavorra.
9. Mancanza di un ruolo d'appello aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dei membri dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso di incendio o di abbandono della nave.
10. Emissione di falsi allarmi per soccorso non seguiti da idonee procedure di cancellazione.
11. Mancanza delle principali dotazioni o delle sistemazioni richieste dalle convenzioni.
12. Condizioni di eccessiva insalubrità a bordo della nave.
13. Prove tratte da osservazioni o dall'impressione generale dell'ispettore secondo cui esistono serie deficienze o grave deterioramento della carena o delle strutture atti a pregiudicare l'integrità strutturale della nave, la sua tenuta stagna all'acqua o la sua tenuta stagna alle intemperie.
14. Informazioni o prove che il comandante o l'equipaggio non ha dimestichezza con operazioni di bordo essenziali relative alla sicurezza della nave o alla prevenzione dell'inquinamento o che tali operazioni non sono state effettuate.
15. Assenza di una tabella delle disposizioni di lavoro a bordo o di registri delle ore di lavoro o di riposo dei marittimi.
16. Violazione degli obblighi di informazione previsti dall'articolo 25 del decreto legislativo n.196 del 2005 e s.m.i. (recepimento della direttiva 2002/59/CE, come modificata dalla direttiva 2009/17/CE)

B. Esempi di fondati motivi per il controllo delle navi su aspetti relativi alla sicurezza

1. L'ispettore può individuare fondati motivi per avviare ulteriori misure di controllo sulla sicurezza nel corso dell'ispezione iniziale del controllo da parte dello Stato di approdo se:
 - 1.1. il certificato ISSC non è valido o è scaduto;
 - 1.2. il livello di sicurezza della nave è inferiore a quello del porto;
 - 1.3. le esercitazioni riguardanti la sicurezza della nave non sono state effettuate;
 - 1.4. le registrazioni delle ultime 10 interfacce nave/porto o nave/nave non sono complete;
 - 1.5. vi è la prova o è stato osservato che i membri del personale della nave che svolgono ruoli chiave non sono in grado di comunicare fra loro;
 - 1.6. sono rilevate prove basate su osservazioni che sussistono gravi deficienze nei dispositivi

di sicurezza;

1.7. esistono informazioni provenienti da terzi, come un rapporto o un esposto, riguardanti questioni di sicurezza;

1.8. la nave detiene un certificato di sicurezza internazionale (ISSC) provvisorio rilasciato successivamente e, in base al giudizio professionale dell'ispettore, uno dei motivi della nave o compagnia per richiedere tale certificato consiste nell'evitare di dover conformarsi pienamente alla regola della SOLAS 74 capitolo XI-2 e alla parte A del codice ISPS, oltre il periodo del certificato provvisorio iniziale. La parte A del codice ISPS specifica le circostanze nelle quali può essere rilasciato un certificato provvisorio.

2. Ove siano accertati i fondati motivi sopradescritti, o motivi diversi da quelli sopraelencati, l'ispettore decide, quindi, quali ulteriori misure di controllo siano necessarie tenendo conto del livello di sicurezza conformemente alla regola 9 della convenzione SOLAS 74, capitolo XI.

ISPEZIONE ESTESA
(articolo 17)

Un'ispezione estesa concerne in particolare le condizioni generali dei seguenti settori a rischio:

- documentazione,
- condizioni strutturali,
- tenuta stagna alle intemperie,
- sistemi di emergenza,
- comunicazioni radio,
- operazioni di carico,
- sicurezza antincendio,
- allarmi,
- condizioni di vita e di lavoro,
- apparecchiature di navigazione,
- mezzi di salvataggio,
- merci pericolose,
- motori principali e ausiliari,
- prevenzione dell'inquinamento.

Inoltre ferma restando la loro fattibilità materiale o eventuali limitazioni connesse alla sicurezza delle persone, della nave o del porto, un'ispezione estesa include la verifica di specifiche voci di settori a rischio a seconda del tipo di navi ispezionate, come stabilito in conformità dell'articolo 16, comma 4.

PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI

Allegato 1 «Procedure di controllo dello Stato di approdo» (PSCOs) del MOU di Parigi e seguenti istruzioni dello stesso, nella loro versione aggiornata:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Istruzione 33/2000/02: Controllo operativo sulle navi traghetto e passeggeri),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts [Istruzione 35/2002/02: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo (PSCO) in materia di carte elettroniche],
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Istruzione 36/2003/08: Orientamenti per l'ispezione delle condizioni di lavoro e di vita), — Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Istruzione 37/2004/02: Orientamenti ai sensi della convenzione STCW 78/95 modificata), — Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Istruzione 37/2004/05: Orientamenti per l'ispezione concernente le ore di lavoro/riposo), — Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Istruzione 37/2004/10: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sugli aspetti relativi alla sicurezza),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Istruzione 38/2005/02: Orientamenti per la verifica, da parte degli PSCO, dei dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR)],
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Istruzione 38/2005/05: Orientamenti sull'allegato I della convenzione MARPOL 73/78),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on the Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [Istruzione 38/2005/07: Orientamenti sul controllo del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) delle petroliere motoscafo],
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on on the ISM Code (Istruzione 39/2006/01: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sul codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM)),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Istruzione 39/2006/02: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sul controllo del sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (GMDSS)),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Istruzione 39/2006/03 Ottimizzazione della lista di controllo delle messe al bando e delle notifiche), — Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Istruzione 39/2006/10: Orientamenti per gli PSCO per l'esame delle cisterne di zavorra e la simulazione di guasto del generatore principale (black-out test)),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Istruzione 39/2006/11 Orientamenti per le verifiche concernenti la struttura delle navi portarinfuse), — Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Istruzione 39/2006/12 Codice di buone pratiche per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Istruzione 40/2007/04: Criteri per la valutazione della responsabilità degli organismi riconosciuti),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Istruzione 40/2007/09: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo per conformarsi all'allegato VI della convenzione MARPOL 73/78).

**RIFIUTO DI ACCESSO A PORTI ED ANCORAGGI ALL'INTERNO DELLA COMUNITÀ
EUROPEA
(articolo 20)**

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 19, comma 1, l'Autorità competente locale del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che sarà immediatamente applicabile dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa immediatamente applicabile dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le deficienze che hanno portato al fermo siano state corrette.
2. L'Autorità competente locale invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso all'amministrazione dello Stato di bandiera, all'organismo riconosciuto interessato, agli altri Stati membri e agli altri firmatari del MOU di Parigi, alla Commissione e al segretariato del MOU di Parigi. L'Autorità competente locale aggiorna inoltre tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso.
3. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'Autorità competente locale che ha emanato il provvedimento. La domanda è corredata di un documento dell'amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore da essa debitamente autorizzato, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni. L'amministrazione dello Stato di bandiera fornisce all'Autorità competente locale la prova dell'avvenuta visita a bordo.
4. La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso deve essere altresì corredata, eventualmente, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito ad una visita a bordo da parte di un suo ispettore, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. La società di classificazione fornisce all'Autorità competente locale la prova dell'avvenuta visita a bordo.
5. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato soltanto trascorso il periodo di cui all'articolo 18 del presente Decreto, a seguito di una nuova ispezione della nave effettuata in un porto concordato. Se il porto concordato si trova in uno Stato membro, l'Autorità competente di tale Stato, su richiesta dell'Autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave ad entrare nel porto concordato affinché possa essere effettuata la nuova ispezione. In tali casi, non possono essere effettuate operazioni di carico nel porto fino a che il provvedimento di rifiuto di accesso sia stato revocato.
6. Se il fermo che ha portato al provvedimento di rifiuto di accesso era conseguente anche a deficienze nella struttura della nave, l'Autorità competente locale che lo ha emanato può esigere che taluni spazi, fra i quali gli spazi di carico e le cisterne, siano resi disponibili per un esame nel corso della nuova ispezione.
7. La nuova ispezione è effettuata dall'Autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso o dall'Autorità competente del porto di destinazione con l'accordo dell'Autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. L'Autorità competente locale può esigere un preavviso fino a 14 giorni per la nuova ispezione. Sono fornite tutte le prove richieste dallo Stato membro in questione che la nave è pienamente conforme ai requisiti applicabili delle convenzioni.
8. La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguardi quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato VII.
9. I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.
10. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano l'Autorità competente locale a norma dell'allegato VII, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato e la compagnia di appartenenza della nave ne è informata per iscritto.
11. L'Autorità competente locale informa per iscritto della sua decisione anche l'amministrazione

dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, gli altri firmatari del MOU di Parigi, la Commissione e il segretariato del MOU di Parigi. L'Autorità competente locale deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso.

12. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti all'interno della Comunità sono rese disponibili nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'articolo 26 della direttiva 2009/16/CE dell'allegato XIII alla stessa.

RAPPORTO DI ISPEZIONE
(articolo 21)

Il rapporto di ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi:

I. Informazioni generali

1. Autorità competente che ha redatto il rapporto
2. Data e luogo dell'ispezione
3. Nome della nave ispezionata
4. Bandiera
5. Tipo di nave (come indicato nel certificato di gestione di sicurezza)
6. Numero di identificazione IMO
7. Nominativo internazionale
8. Stazza (GT)
9. Portata lorda (eventuale)
10. Anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave
11. La o le società di classificazione e altri organismi, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato alla nave i certificati di classe
12. L'organismo o gli organismi riconosciuti e/o altre parti che hanno rilasciato alla nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera
13. Nome ed indirizzo della compagnia di navigazione o dell'armatore della nave
14. Nome ed indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio per le navi portarinfuse liquide o secche
15. Data finale di stesura del rapporto di ispezione
16. Indicazione dell'eventualità che informazioni dettagliate relative a un'ispezione o a un fermo siano pubblicate

II. Informazioni relative all'ispezione

1. Certificati rilasciati in applicazione delle pertinenti convenzioni, Autorità od organismo che ha rilasciato il certificato o i certificati con indicazione delle date di rilascio e di scadenza
2. Parti o elementi della nave che sono stati sottoposti ad ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa)
3. Porto e data dell'ultima visita di controllo intermedia o annuale oppure di rinnovo e nome dell'organismo che l'ha effettuata
4. Tipo di ispezione (ispezione, ispezione più dettagliata, ispezione estesa)
5. Natura delle deficienze
6. Misure adottate

III. Informazioni supplementari in caso di fermo

1. Data del provvedimento di fermo
2. Data della revoca del provvedimento di fermo
3. Natura delle deficienze che hanno motivato il provvedimento di fermo (eventuali riferimenti alle convenzioni)
4. Se pertinente, indicazione dell'eventuale responsabilità dell'organismo riconosciuto o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita di controllo relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione con altri fattori, ha determinato il fermo
5. Misure adottate

CRITERI PER IL FERMO DI UNA NAVE
(articolo 22, comma 5)

INTRODUZIONE

Per stabilire se le deficienze rilevate durante un'ispezione giustificano il fermo della nave, l'ispettore si conforma ai criteri menzionati nei punti 1 e 2 in appresso.

Nel punto 3 è riportato un elenco di deficienze che possono di per sé giustificare il fermo della nave (cfr. articolo 21, comma 4).

Quando il motivo del fermo deriva da un'avaria accidentale subita nel viaggio della nave verso un porto, il provvedimento di fermo non è emanato sempreché:

- a) sia stato tenuto debito conto degli obblighi di cui alla regola I/11, lettera c), della SOLAS 74 concernente la notifica all'amministrazione dello Stato di bandiera, all'ispettore nominato o all'organismo riconosciuto competente per il rilascio del certificato pertinente;
- b) prima dell'ingresso nel porto, il comandante o il proprietario della nave abbia trasmesso all'Autorità competente dello Stato di approdo informazioni sulle circostanze dell'avaria accidentale e del danno subito ed informazioni sulla notifica obbligatoria all'amministrazione dello Stato di bandiera;
- c) sia stata intrapresa dalla nave un'idonea azione intesa ad ovviare alla carenza e sufficiente a soddisfare l'Autorità;
- d) l'Autorità, dopo aver ricevuto notifica del completamento dei lavori intesi ad ovviare alla carenza, abbia constatato che le deficienze chiaramente pericolose per la sicurezza, la salute o l'Ambiente sono state eliminate.

1. Criteri principali

Nell'esprimere il suo giudizio professionale sull'opportunità di sottoporre una nave a fermo, l'ispettore deve attenersi ai seguenti criteri.

- Determinazione dei tempi

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

- Criterio

La nave deve essere sottoposta a fermo se le deficienze sono sufficientemente gravi da giustificare il fatto che l'ispettore ritorni sulla nave stessa per verificare che vi sia stato posto rimedio prima che essa salpi.

La necessità che l'ispettore ritorni sulla nave qualifica la gravità delle deficienze. Tuttavia ciò non impone tale obbligo in ogni caso. Ciò implica che l'Autorità deve verificare in un modo o nell'altro, preferibilmente mediante un'ulteriore visita, che si sia posto rimedio alle deficienze prima della partenza.

2. Applicazione dei criteri principali

Nel decidere se le deficienze riscontrate in una nave sono sufficientemente gravi da giustificare il fermo, l'ispettore deve porsi i seguenti quesiti:

1. la nave ha la pertinente e valida documentazione?
2. la nave dispone dell'equipaggio richiesto nel documento sulla composizione minima degli equipaggi?

Durante l'ispezione l'ispettore deve inoltre verificare se, nel corso di tutto il successivo viaggio, la nave e/o l'equipaggio siano in grado di:

3. navigare in maniera sicura;
4. effettuare in sicurezza le operazioni di carico e di trasporto e controllarne le condizioni;
5. far funzionare la sala macchine in maniera sicura;
6. mantenere propulsione e governo adeguati;
7. disporre di efficaci attrezzature antincendio in ogni parte della nave, se necessario;
8. abbandonare la nave velocemente e in maniera sicura e effettuare salvataggi, se necessario;

9. prevenire l'inquinamento dell'Ambiente;
10. mantenere un'adeguata stabilità;
11. mantenere un'adeguata tenuta stagna;
12. comunicare in situazioni di pericolo, se necessario;
13. provvedere affinché vi siano condizioni di sicurezza e di igiene a bordo;
14. fornire tutte le informazioni possibili in caso di incidente.

Se la risposta a uno di questi quesiti è negativa, tenuto conto di tutte le deficienze riscontrate, è assolutamente necessario prendere in considerazione il fermo della nave. Anche una combinazione di deficienze di tipo meno grave può dar luogo al fermo della nave.

3. Per agevolare l'ispettore nell'applicazione dei presenti orientamenti, segue un elenco di deficienze, in base alle diverse convenzioni e/o codici, che, per la loro gravità, possono giustificare il fermo della nave. L'elenco non vuole essere completo.

3.1. *Aspetti generali*

Mancanza dei certificati e documenti validi richiesti dagli strumenti pertinenti. Tuttavia, le navi battenti bandiera di uno Stato che non è parte di una convenzione pertinente o che non ha attuato un altro strumento pertinente non devono recare a bordo i certificati previsti da detta convenzione o altro strumento pertinente. La mancanza dei certificati richiesti non potrebbe quindi costituire in sé motivo per sottoporre a fermo tali navi; applicando tuttavia la clausola che esclude un trattamento più favorevole, è necessario assicurare la conformità sostanziale con le disposizioni in questione prima della partenza della nave.

3.2. *Ambito di pertinenza della SOLAS 74*

1. Mal funzionamento dell'apparato motore, di altri apparati essenziali nonché degli impianti elettrici.
2. Pulizia insufficiente della sala macchine, eccessiva presenza di miscele di acque oleose nelle sentine, isolamento dei tubi, inclusi i tubi di scarico motore nella sala macchine contaminati da olio, uso improprio del sistema di pompaggio della sentina.
3. Mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del generatore di emergenza, delle illuminazioni, delle batterie e degli interruttori.
4. Mal funzionamento del sistema di governo principale ed ausiliario.
5. Assenza, quantità insufficiente o serio deterioramento dei mezzi individuali di salvataggio, mezzi di salvataggio e relativi sistemi di ammaino.
6. Mancanza, mancata conformità o deterioramento sostanziale — nella misura in cui non è conforme all'uso destinato — del sistema per il rilevamento di incendi, degli allarmi antincendio, dei mezzi antincendio, degli estintori fissi, delle valvole di ventilazione, delle serrande tagliafuoco, dei dispositivi di chiusura rapida.
7. Mancanza, sostanziale deterioramento o funzionamento imperfetto della protezione antincendio sul ponte di carico delle navi cisterna.
8. Mancanza, non conformità o sostanziale deterioramento dei fanali, delle sagome o dei segnali sonori.
9. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature radio per comunicazioni di pericolo e di sicurezza.
10. Mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature di navigazione, tenuto conto delle disposizioni della SOLAS 74, regola V/16.2.
11. Mancanza di carte nautiche corrette e/o di altre pubblicazioni nautiche pertinenti necessarie per il viaggio previsto, tenendo presente la possibilità di sostituirle con un sistema informatico e indicatore di carta elettronica omologato (ECDIS) operante sui dati ufficiali.
12. Assenza di estrattori antiscintille per il locale pompe di carico.
13. Gravi deficienze a livello dei requisiti operativi, come indicato nella sezione 5.5 dell'allegato 1 del MOU di Parigi.
14. Numero, composizione o certificati dell'equipaggio non conformi al documento di

composizione minima degli equipaggi.

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

3.3. *Ambito di pertinenza del codice IBC*

1. Trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico.
2. Dispositivi di sicurezza ad alta pressione mancanti o danneggiati.
3. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice.
4. Sorgenti di ignizione ubicate in luoghi pericolosi.
5. Infrazione di requisiti specifici..
6. Superamento del volume massimo ammissibile del carico per cisterna.
7. Insufficiente protezione termica per i prodotti sensibili.

3.4. *Ambito di pertinenza del codice IGC*

1. Trasporto di sostanze non menzionante nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico.
2. Mancanza dei dispositivi di chiusura degli alloggi o dei locali di servizio.
3. Paratie non stagne al gas.
4. Camere di equilibrio difettose.
5. Valvole a chiusura rapida mancanti o difettose.
6. Valvole di sicurezza mancanti o difettose.
7. Impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice.
8. Mancato funzionamento dei ventilatori dei vani carico.
9. Mancato funzionamento degli allarmi di pressione nelle cisterne di carico.
10. Impianto per il rilevamento di gas e/o impianto per il rilevamento di gas tossici difettoso.
11. Trasporto di sostanze con inibitori, senza certificato valido.

3.5. *Ambito di pertinenza della LL 66*

1. Vaste superfici danneggiate o corrose oppure vaiolatura del fasciame, unita ad un irrigidimento dei ponti di coperta e dello scafo, che incidono sulla navigabilità o sulla resistenza a carichi locali, a meno che non siano state effettuate adeguate riparazioni temporanee in vista del trasferimento in un porto in cui si proceda alle riparazioni definitive.
2. Insufficiente stabilità riconosciuta.
3. Mancanza di informazioni sufficienti e affidabili, con un formulario approvato, che consenta, in maniera rapida e semplice, al comandante di effettuare il carico e lo zavorramento della nave in modo tale da mantenere un sicuro margine di stabilità in tutte le fasi e nelle varie condizioni del viaggio e da evitare intollerabili sollecitazioni nella struttura della nave.
4. Mancanza, deterioramento sostanziale o difetti nei dispositivi di chiusura, nei dispositivi di chiusura dei boccaporti e nelle porte a chiusura stagna.
5. Sovraccarico.
6. Assenza o impossibilità di lettura dei pescaggi.

3.6. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato I*

1. Mancanza, grave deterioramento o mal funzionamento del sistema di filtraggio delle acque oleose, del sistema di monitoraggio della scarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo, o del dispositivo di allarme del 15 ppm.
2. Insufficiente capacità delle casse slop e/o morchie a contenere miscele di idrocarburi per il previsto viaggio.
3. Mancata disponibilità del registro idrocarburi (O.R.B.).
4. Installazione di una deviazione di scarico non autorizzata.

5. Mancanza o inadeguatezza della documentazione di conformità alla regola 13G, paragrafo 3, lettera b), della MARPOL 73/78.

3.7. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato II*

1. Assenza del manuale P&A.
2. Carico non classificato.
3. Mancata disponibilità del registro del carico.
4. Trasporto di sostanze simili ad oli (oil-like) senza che siano soddisfatte le relative prescrizioni o senza un certificato adeguatamente modificato.
5. Discarica non autorizzata attraverso l'installazione di un by-pass.

3.8. *Ambito di pertinenza della MARPOL 73/78, allegato V*

1. Assenza del piano di gestione dei rifiuti.
2. Mancata disponibilità del registro dei rifiuti.
3. Il personale di bordo non ha familiarità sulla gestione della raccolta e della discarica dei rifiuti di bordo come previsto dal piano di gestione dei rifiuti.

3.9. *Ambito di pertinenza della STCW 78/95 e direttiva 2008/106/CE*

1. Mancato possesso da parte del marittimo di un appropriato certificato, di un valido certificato di dispensa o prova documentale di richiesta di validazione dell'appropriato certificato all'Amministrazione dello Stato di bandiera della nave.
2. Prova che un certificato è stato ottenuto con la frode o che il titolare di un certificato non è la persona alla quale esso è stato originariamente rilasciato.
3. Non conformità con gli obblighi di composizione minima dell'equipaggio applicabili dell'amministrazione dello Stato di bandiera.
4. Mancata conformità delle disposizioni di navigazione o di guardia in macchina per conformarsi ai requisiti specificati dall'Amministrazione dello Stato di bandiera della nave
5. Assenza, nella guardia, di una persona qualificata ad operare le apparecchiature essenziali per la sicurezza della navigazione, per la sicurezza delle comunicazioni radio o per la prevenzione dell'inquinamento marino.
6. Mancata produzione della prova di idoneità professionale per i compiti assegnati ai marittimi per quanto riguarda la sicurezza della nave e la prevenzione dell'inquinamento.
7. Incapacità di disporre, per la prima guardia all'inizio di un viaggio e per i successivi cambi della guardia, di persone che siano sufficientemente riposati o altrimenti idonee al servizio.

3.10. *Ambito di pertinenza delle convenzioni dell'OIL*

1. Insufficienza di generi alimentari per il viaggio fino al porto successivo.
2. Insufficienza di acqua potabile per il viaggio fino al porto successivo.
3. Condizioni sanitarie non soddisfacenti a bordo.
4. Mancanza di riscaldamento negli alloggi di una nave che naviga in zone in cui le temperature possono essere eccessivamente basse.
5. Insufficienza di ventilazione negli alloggi di una nave.
6. Eccesiva presenza di rifiuti, ostruzioni da equipaggiamenti o carico o altre condizioni non sicure nei passaggi/alloggi.
7. Chiara evidenza che il personale di guardia o altri lavori, della prima guardia e delle successive guardie, sono indeboliti dal lavoro.

3.11. *Aree in cui non si giustifica il fermo, ma in cui debbono, ad esempio, essere sospese le operazioni di carico.*

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

BANCA DATI DELL'ATTIVITA' ISPETTIVA

(articolo 26)

1. La banca dati sulle ispezioni comprende almeno le seguenti funzioni:

- includere i dati sulle ispezioni degli Stati membri e di tutti i firmatari del MOU di Parigi,
- fornire dati sul profilo di rischio delle navi e sulle navi da sottoporre a ispezione,
- calcolare l'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro,
- elaborare le liste bianca, grigia e nera degli Stati di bandiera di cui all'articolo 19, comma 1,
- fornire dati sulla performance delle compagnie,
- identificare gli elementi delle aree a rischio da controllare ad ogni ispezione.

2. La banca dati sulle ispezioni è in grado di adattarsi agli sviluppi futuri e di interfacciarsi con altre banche dati comunitarie sulla sicurezza marittima, incluso SafeSeaNet, che forniscono dati sugli effettivi scali delle navi nei porti degli Stati membri e, se necessario, con i pertinenti sistemi d'informazione nazionali.

3. È previsto un deep hyperlink (collegamento profondo) dalla banca dati sulle ispezioni al sistema informatico Equasis. Gli ispettori consultano le banche dati pubbliche e private relative alle ispezioni di navi, accessibili attraverso Equasis.

DATI SULL'ATTIVITA' ISPETTIVA DA RENDERE ALLA COMMISSIONE UE
(articolo 27, comma 2)

1. Ogni anno l'Autorità competente centrale fornisce alla Commissione i seguenti dati relativi all'anno precedente entro e non oltre il 1 aprile.

1.1. Numero di ispettori incaricati del controllo da parte dello Stato di approdo.

Le informazioni sono trasmesse alla Commissione conformandosi alla seguente tabella tipo (1) (2).

Porto/Zona	Numero di ispettori a tempo pieno (A)	di a	Numero di ispettori a tempo parziale (B)	di a tempo pieno (C)	Conversione (B) in tempo pieno	di tempo (A + C)	Totale
------------	--	---------	---	-------------------------------	---	------------------------	--------

Porto X/o Zona X

...

Porto Y/o Zona Y

...

TOTALE

1.2. Numero totale di singole navi entrate nei loro porti a livello nazionale. La cifra è costituita dal numero di navi disciplinate dal presente Regolamento entrate nei porti a livello nazionale, contate una sola volta.

2. l'Autorità competente centrale deve fornire alla Commissione:

a) con cadenza semestrale la lista dei singoli approdi, ad eccezione dei traghetti passeggeri e merci in servizio di linea, che sono entrate nei porti nazionali o che hanno notificato all'Autorità competente locale il loro arrivo in un ancoraggio, specificando, per ogni movimento della nave, numero di identificazione IMO, la data di arrivo e il porto. L'elenco è fornito sotto forma di programma a fogli elettronici che consente il recupero e l'elaborazione automatici delle informazioni. L'elenco è fornito entro 4 mesi dalla fine del periodo al quale i dati si riferiscono;

b) elenchi separati dei traghetti passeggeri e merci in servizio di linea di cui alla lettera a), entro sei mesi dalla data di attuazione del Regolamento e successivamente ogniqualvolta siano apportate variazioni a detti servizi. L'elenco specifica per ogni nave il numero di identificazione IMO, il nome e la rotta coperta. L'elenco è fornito sotto forma di programma a fogli elettronici che consente il recupero e l'elaborazione automatici delle informazioni.

(1) Quando le ispezioni effettuate nel quadro del regime di controllo da parte dello Stato di approdo costituiscono soltanto una parte dei compiti affidati agli ispettori, il numero totale degli ispettori deve essere convertito in numero di ispettori a tempo pieno. Quando lo stesso ispettore lavora in più di un porto o zona geografica, deve essere calcolato in ogni porto l'equivalente in tempo parziale applicabile.

(2) Queste informazioni sono fornite su scala nazionale per ciascuno dei porti. Ai fini del presente allegato, con il termine porto si intende un porto singolo o la zona geografica coperta da un ispettore o da un gruppo di ispettori, che comprende eventualmente vari porti singoli.

PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI CONNESSE ALLE ISPEZIONI, AI FERMI E AI PROVVEDIMENTI DI RIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI E ANCORAGGI DEGLI STATI MEMBRI

(articolo 27)

1. Le informazioni pubblicate a norma dell'articolo 27, devono comprendere i seguenti dati:

- a) nome della nave;
- b) numero di identificazione IMO;
- c) tipo di nave;
- d) stazza (GT);
- e) anno di costruzione indicato nei certificati di sicurezza;
- f) nome ed indirizzo della compagnia della nave;
- g) per le navi portarinfuse liquide o secche, nome e indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio;
- h) Stato di bandiera;
- i) certificati di classe e certificati obbligatori rilasciati in conformità delle convenzioni e Autorità od organismo che ha rilasciato ognuno dei certificati in questione, inclusa la data di emissione e di scadenza;
- j) porto e data dell'ultima visita intermedia o annuale per i certificati di cui alla lettera i) e indicazione dell'Autorità od organismo che ha effettuato la visita di controllo;
- k) data, paese, porto di fermo.

2. Per le navi che sono state sottoposte a fermo, le informazioni pubblicate ai sensi dell'articolo 27 devono includere anche:

- a) numero di fermi durante i 36 mesi precedenti;
 - b) data alla quale il fermo è stato revocato;
 - c) durata del fermo, in giorni;
 - d) motivi del fermo, illustrati in modo chiaro ed esplicito;
 - e) indicazione delle eventuali responsabilità dell'organismo riconosciuto che ha effettuato la visita di controllo relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione con altri elementi, ha determinato il fermo;
 - f) descrizione delle misure adottate nel caso in cui una nave sia stata autorizzata a recarsi al più vicino cantiere di riparazione appropriato;
 - g) nel caso di una nave cui è stato rifiutato l'accesso a tutti i porti o ancoraggi della Comunità, indicazione dei motivi di tale misura, illustrati in modo chiaro ed esplicito.
-