


[Home](#)
[Mappa](#)
[E-mail facile](#)
[Ricerca](#)

[Gazzette - Leggi e Normative](#) > [Gazzetta Ufficiale Serie Generale](#) > [Anno 2011](#) > [Ottobre](#) > [Gazzetta n. 233 del 6 Ottobre 2011](#)

Gazzetta Ufficiale N. 233 del 6 Ottobre 2011

DECRETO LEGISLATIVO 6 settembre 2011 , n. 165

Attuazione della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE. (11G0206)

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, e in particolare, gli articoli da 1 a 5, e l'allegato B;

Vista la direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visti gli articoli 2 e 94 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, di cui alla legge 2 dicembre 1994, n. 689;

Vista la regola I/21 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) firmata a Londra il 1° novembre 1974, di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 313;

Visto l'articolo 12 della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL), firmata a Londra il 2 novembre 1973, di cui alla legge 29 settembre 1980, n. 662;

Visto l'articolo 23 della Convenzione internazionale sulle linee di massimo carico (LOAD LINE), firmata a Londra il 5 aprile 1966, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777;

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Visto il regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'articolo 11 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale;

Visti il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, recante attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite

obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unita' veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonche' disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi, ed in particolare gli articoli 14 e 15;

Visto il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto;

Visto il Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi adottato con risoluzione A.849(20) dall'assemblea dell'IMO in data 27 novembre 1997, nella versione aggiornata con la risoluzione MSC.255(84) del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO che adotta il Codice degli standard internazionali e delle raccomandazioni per le inchieste sui sinistri marittimi e gli incidenti marittimi (Codice delle inchieste sui sinistri) in data 16 maggio 2008;

Vista la Risoluzione A.996(25) dell'Assemblea dell'IMO del 29 novembre 2007 (Codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO);

Vista la Risoluzione A.861(20) dell'Assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997 e la Risoluzione MSC.163(78) del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 17 maggio 2004 che dettano norme tecniche sui registratori dei dati di viaggio a bordo delle navi (VDR);

Visto il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante Codice in materia di protezione dei dati personali;

Visto il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima e, in particolare, l'articolo 2, lettera e);

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 giugno 2011;

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 28 luglio 2011;

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

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Finalita'

1. Il presente decreto ha come obiettivo il miglioramento della sicurezza della navigazione marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, mediante inchieste di sicurezza sui sinistri ed incidenti marittimi, affidate ad una struttura investigativa in grado di assicurare, in autonomia ed indipendenza di giudizio, l'efficace esecuzione delle attivita' di investigazione tecnica di sicurezza e la corretta analisi delle cause e delle circostanze che hanno determinato i sinistri e gli incidenti marittimi, allo scopo di ridurre, in tal modo, potenziali analoghi

rischi futuri.

2. Nel rispetto delle finalita' di cui al comma 1, il presente decreto determina le procedure e le metodologie di esecuzione delle inchieste di sicurezza, prevedendone la tempistica e le relazioni tra tutte le parti coinvolte ovvero interessate nonche' le modalita' a cui attenersi per lo studio e lo sviluppo delle tecniche investigative e di valorizzazione delle risultanze delle indagini, al fine di delineare proposte di modifica della normativa tecnica rivolte ad accrescere e a migliorare le condizioni generali di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare nonche' di protezione dell'ambiente marino e costiero.

3. Le inchieste, svolte sulla base della disciplina contenuta nel presente decreto, non riguardano la determinazione di responsabilita'. L'organismo investigativo di cui all'articolo 4, riferisce all'autorita' competente circostanze ed elementi rilevanti sulle cause del sinistro o dell'incidente marittimo qualora, dai risultati delle attivita' di investigazione tecnica di sicurezza, si possano desumere responsabilita'.

Avvertenza:

Il testo delle note qui pubblicato e' stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, comma 3 del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali e' operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunita' europee (GUCE).

Note alle premesse:

- L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non puo' essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

- L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

- Si riporta, di seguito, il testo degli articoli da 1 a 5 e dell'allegato B della legge 4 giugno 2010, n. 96, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 25 giugno 2010, n. 146, S.O.:

«Art. 1 (Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie). - 1. Il Governo e' delegato ad adottare, entro il termine di recepimento indicato in ciascuna delle direttive elencate negli allegati A e B, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle medesime direttive. Per le direttive elencate negli allegati A e B, il cui termine di recepimento sia gia' scaduto ovvero scada nei tre mesi

successivi alla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo e' delegato ad adottare i decreti legislativi di attuazione entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge. Per le direttive elencate negli allegati A e B, che non prevedono un termine di recepimento, il Governo e' delegato ad adottare i decreti legislativi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per le politiche europee e del Ministro con competenza istituzionale prevalente per la materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate nell'allegato B, nonche', qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica affinche' su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorsi quaranta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare di cui al presente comma ovvero i diversi termini previsti dai commi 4 e 8 scadano nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti dai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive che comportino conseguenze finanziarie sono corredati della relazione tecnica di cui all'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Su di essi e' richiesto anche il parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari. Il Governo, ove non intenda conformarsi alle condizioni formulate con riferimento all'esigenza di garantire il rispetto dell'art. 81, quarto comma, della Costituzione, ritrasmette alle Camere i testi, corredati dei necessari elementi integrativi di informazione, per i pareri definitivi delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, che devono essere espressi entro venti giorni.

5. Entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo puo' adottare, con la procedura indicata nei commi 2, 3 e 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del citato comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 6.

6. I decreti legislativi, relativi alle direttive elencate negli allegati A e B, adottati, ai sensi dell'art.

117, quinto comma, della Costituzione, nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome, si applicano alle condizioni e secondo le procedure di cui all'art. 11, comma 8, della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

7. Il Ministro per le politiche europee, nel caso in cui una o piu' deleghe di cui al comma 1 non risultino esercitate alla scadenza del termine previsto, trasmette alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica una relazione che da' conto dei motivi adottati a giustificazione del ritardo dai Ministri con competenza istituzionale prevalente per la materia. Il Ministro per le politiche europee, ogni sei mesi, informa altresì la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica sullo stato di attuazione delle direttive da parte delle regioni e delle province autonome nelle materie di loro competenza, secondo modalita' di individuazione delle stesse da definire con accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

8. Il Governo, quando non intende conformarsi ai pareri parlamentari di cui al comma 3, relativi a sanzioni penali contenute negli schemi di decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate negli allegati A e B, ritrasmette con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni i testi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica. Decorsi venti giorni dalla data di ritrasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza di nuovo parere.

Art. 2 (Principi e criteri direttivi generali della delega legislativa). - 1. Salvi gli specifici principi e criteri direttivi stabiliti dalle disposizioni di cui ai capi II e III, e in aggiunta a quelli contenuti nelle direttive da attuare, i decreti legislativi di cui all'art. 1 sono informati ai seguenti principi e criteri direttivi generali:

a) le amministrazioni direttamente interessate provvedono all'attuazione dei decreti legislativi con le ordinarie strutture amministrative, secondo il principio della massima semplificazione dei procedimenti e delle modalita' di organizzazione e di esercizio delle funzioni e dei servizi;

b) ai fini di un migliore coordinamento con le discipline vigenti per i singoli settori interessati dalla normativa da attuare, sono introdotte le occorrenti modificazioni alle discipline stesse, fatti salvi i procedimenti oggetto di semplificazione amministrativa ovvero le materie oggetto di delegificazione;

c) al di fuori dei casi previsti dalle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, sono previste sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. Le sanzioni penali, nei limiti, rispettivamente, dell'ammenda fino a 150.000 euro e dell'arresto fino a tre anni, sono previste, in via alternativa o congiunta, solo nei casi in cui le infrazioni ledono o espongono a pericolo interessi costituzionalmente

protetti. In tali casi sono previste: la pena dell'ammenda alternativa all'arresto per le infrazioni che espongono a pericolo o danneggiano l'interesse protetto; la pena dell'arresto congiunta a quella dell'ammenda per le infrazioni che recano un danno di particolare gravita'. Nelle predette ipotesi, in luogo dell'arresto e dell'ammenda, possono essere previste anche le sanzioni alternative di cui agli articoli 53 e seguenti del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, e la relativa competenza del giudice di pace. La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a 150 euro e non superiore a 150.000 euro e' prevista per le infrazioni che ledono o espongono a pericolo interessi diversi da quelli indicati nei periodi precedenti. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni indicate nella presente lettera sono determinate nella loro entita', tenendo conto della diversa potenzialita' lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualita' personali del colpevole, comprese quelle che impongono particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonche' del vantaggio patrimoniale che l'infrazione puo' recare al colpevole ovvero alla persona o all'ente nel cui interesse egli agisce. Entro i limiti di pena indicati nella presente lettera sono previste sanzioni identiche a quelle eventualmente gia' comminate dalle leggi vigenti per violazioni omogenee e di pari offensivita' rispetto alle infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi. Nelle materie di cui all'art. 117, quarto comma, della Costituzione, le sanzioni amministrative sono determinate dalle regioni;

d) eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attivita' ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi recanti le norme necessarie per dare attuazione alle direttive, nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse; alla relativa copertura, nonche' alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile farvi fronte con i fondi gia' assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede a carico del fondo di rotazione di cui all'art. 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183;

e) all'attuazione di direttive che modificano precedenti direttive gia' attuate con legge o con decreto legislativo si procede, se la modificazione non comporta ampliamento della materia regolata, apportando le corrispondenti modificazioni alla legge o al decreto legislativo di attuazione della direttiva modificata;

f) nella predisposizione dei decreti legislativi si tiene conto delle eventuali modificazioni delle direttive comunitarie comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega;

g) nella predisposizione dei decreti legislativi, relativi alle direttive elencate negli allegati A e B, si tiene conto delle esigenze di coordinamento tra le norme

previste nelle direttive medesime e quanto stabilito dalla legislazione vigente, con particolare riferimento alla normativa in materia di lavoro e politiche sociali, per la cui revisione e' assicurato il coinvolgimento delle parti sociali interessate, ai fini della definizione di eventuali specifici avvisi comuni e dell'acquisizione, ove richiesto dalla complessita' della materia, di un parere delle stesse parti sociali sui relativi schemi di decreto legislativo;

h) quando si verificano sovrapposizioni di competenze tra amministrazioni diverse o comunque sono coinvolte le competenze di piu' amministrazioni statali, i decreti legislativi individuano, attraverso le piu' opportune forme di coordinamento, rispettando i principi di sussidiarieta', differenziazione, adeguatezza e leale collaborazione e le competenze delle regioni e degli altri enti territoriali, le procedure per salvaguardare l'unitarieta' dei processi decisionali, la trasparenza, la celerita', l'efficacia e l'economicita' nell'azione amministrativa e la chiara individuazione dei soggetti responsabili;

i) quando non sono di ostacolo i diversi termini di recepimento, sono attuate con un unico decreto legislativo le direttive che riguardano le stesse materie o che comunque comportano modifiche degli stessi atti normativi.

Art. 3 (Delega al Governo per la disciplina sanzionatoria di violazioni di disposizioni comunitarie (1)

). - 1. Al fine di assicurare la piena integrazione delle norme comunitarie nell'ordinamento nazionale, il Governo, fatte salve le norme penali vigenti, e' delegato ad adottare, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi contenuti in direttive comunitarie attuate in via regolamentare o amministrativa, ai sensi delle leggi comunitarie vigenti, o in regolamenti comunitari pubblicati alla data di entrata in vigore della presente legge, per i quali non sono gia' previste sanzioni penali o amministrative.

2. La delega di cui al comma 1 e' esercitata con decreti legislativi adottati ai sensi dell'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per le politiche europee e del Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri competenti per materia. I decreti legislativi si informano ai principi e criteri direttivi di cui all'art. 2, comma 1, lettera c).

3. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al presente articolo sono trasmessi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica per l'espressione del parere da parte dei competenti organi parlamentari con le modalita' e nei termini previsti dai commi 3 e 8 dell'art. 1.

Art. 4 (Oneri relativi a prestazioni e a controlli). -

1. In relazione agli oneri per prestazioni e per controlli, si applicano le disposizioni dell'art. 9, commi 2 e 2-bis, della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

Art. 5 (Delega al Governo per il riordino normativo nelle materie interessate dalle direttive comunitarie). -

1. Il Governo e' delegato ad adottare, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, con le

modalita' e secondo i principi e criteri direttivi di cui all'art. 20 della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui all'art. 1, comma 1, della presente legge, testi unici o codici di settore delle disposizioni dettate in attuazione delle deleghe conferite dalla presente legge per il recepimento di direttive comunitarie, al fine di coordinare le medesime con le altre norme legislative vigenti nelle stesse materie. Qualora i testi unici o i codici di settore riguardino principi fondamentali nelle materie di cui all'art. 117, terzo comma, della Costituzione o in altre materie di interesse delle regioni, i relativi schemi di decreto legislativo sono sottoposti al parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano nonche' al parere della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

2. I testi unici e i codici di settore di cui al comma 1 riguardano materie o settori omogenei. Le disposizioni contenute nei testi unici o nei codici di settore non possono essere abrogate, derogate, sospese o comunque modificate, se non in modo esplicito mediante l'indicazione puntuale delle disposizioni da abrogare, derogare, sospendere o modificare.».

«Allegato B

(Articolo 1, commi 1 e 3)

2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunita' delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilita' transfrontaliera nel settore ferroviario;

2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunita';

2008/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, che modifica la direttiva 97/67/CE per quanto riguarda il pieno completamento del mercato interno dei servizi postali comunitari;

2008/92/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, concernente una procedura comunitaria sulla trasparenza dei prezzi al consumatore finale industriale di gas e di energia elettrica (rifusione);

2008/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di marchi d'impresa (Versione codificata);

2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

2008/99/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla tutela penale dell'ambiente;

2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attivita' di trasporto aereo nel

sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra;

2008/104/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa al lavoro tramite agenzia interinale;

2008/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa a standard di qualita' ambientale nel settore della politica delle acque, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive del Consiglio 82/176/CEE, 83/513/CEE, 84/156/CEE, 84/491/CEE e 86/280/CEE, nonche' modifica della direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

2008/112/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica le direttive del Consiglio 76/768/CEE, 88/378/CEE, 1999/13/CE e le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/53/CE, 2002/96/CE e 2004/42/CE, allo scopo di adeguarle al regolamento (CE) n. 1272/2008 relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele;

2008/114/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 2008, relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessita' di migliorarne la protezione;

2008/122/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, sulla tutela dei consumatori per quanto riguarda taluni aspetti dei contratti di multiproprieta', dei contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine e dei contratti di rivendita e di scambio;

2009/4/CE della Commissione, del 23 gennaio 2009, sulle contromisure volte a prevenire e rilevare la manipolazione delle registrazioni dei tachigrafi, che modifica la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;

2009/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunita' europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE;

2009/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, recante modifica della direttiva 94/19/CE relativa ai sistemi di garanzia dei depositi per

quanto riguarda il livello di copertura e il termine di rimborso;

2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione);

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

2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera;

2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;

2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra;

2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE;

2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa allo stoccaggio geologico di biossido di carbonio e recante modifica della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, delle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE e del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio;

2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;

2009/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, che modifica la direttiva 98/26/CE concernente il carattere definitivo del regolamento nei sistemi di pagamento e nei sistemi di regolamento titoli e la direttiva 2002/47/CE relativa ai contratti di garanzia finanziaria per quanto riguarda i sistemi connessi e i crediti;

2009/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, sulla sicurezza dei giocattoli;

2009/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, che modifica le direttive 78/660/CEE e

83/349/CEE del Consiglio per quanto riguarda taluni obblighi di comunicazione a carico delle società di medie dimensioni e l'obbligo di redigere conti consolidati;
2009/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, che modifica le direttive 2001/82/CE e 2001/83/CE per quanto concerne le modifiche dei termini delle autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali;

2009/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, sull'utilizzazione e la commercializzazione delle acque minerali naturali;

2009/69/CE del Consiglio, del 25 giugno 2009, che modifica la direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto in relazione all'evasione fiscale connessa all'importazione;

2009/71/EURATOM del Consiglio, del 25 giugno 2009, che istituisce un quadro comunitario per la sicurezza nucleare degli impianti nucleari;

2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE;

2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 2003/55/CE;

2009/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa al coordinamento delle procedure per l'aggiudicazione di taluni appalti di lavori, di forniture e di servizi nei settori della difesa e della sicurezza da parte delle amministrazioni aggiudicatrici/degli enti aggiudicatori, e recante modifica delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE;

2009/90/CE della Commissione, del 31 luglio 2009, che stabilisce, conformemente alla direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, specifiche tecniche per l'analisi chimica e il monitoraggio dello stato delle acque;

2009/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, intesa a coordinare, per renderle equivalenti, le garanzie che sono richieste, negli Stati membri, alle società a mente dell'art. 48, secondo comma, del trattato per proteggere gli interessi dei soci e dei terzi;

2009/102/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, in materia di diritto delle società, relativa alle società a responsabilità limitata con un unico socio (Versione codificata);

2009/107/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, recante modifica della direttiva 98/8/CE, relativa all'immissione sul mercato dei biocidi, per quanto riguarda l'estensione di determinati periodi di tempo;

2009/111/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, che modifica le direttive 2006/48/CE, 2006/49/CE e 2007/64/CE per quanto riguarda gli enti creditizi collegati a organismi centrali, taluni elementi

dei fondi propri, i grandi fidi, i meccanismi di vigilanza e la gestione delle crisi;

2009/119/CE del Consiglio, del 14 settembre 2009, che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di mantenere un livello minimo di scorte di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi;

2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni;

2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativa all'istituzione di un quadro per l'elaborazione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti connessi all'energia (rifusione);

2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilita' del sistema ferroviario comunitario;

2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attivita' di assicurazione e di riassicurazione (solvibilita' II) (rifusione);

2009/148/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, sulla protezione dei lavoratori contro i rischi connessi con un'esposizione all'amianto durante il lavoro (Versione codificata);

2009/149/CE della Commissione, del 27 novembre 2009, che modifica la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti;

2010/12/UE del Consiglio, del 16 febbraio 2010, recante modifica delle direttive 92/79/CEE, 92/80/CEE e 95/59/CE per quanto concerne la struttura e le aliquote delle accise che gravano sui tabacchi lavorati e della direttiva 2008/118/CE.».

- La Direttiva 2009/18/CE, e' pubblicata G.U.U.E. 28 maggio 2009, n. L 131.

- Il testo degli articoli 2 e 94 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e' il seguente:
 «Art. 2 (Regime giuridico del mare territoriale, dello spazio aereo soprastante il mare territoriale, del relativo fondo marino e del suo sottosuolo). - 1. La sovranita' dello Stato costiero si estende, al di la' del suo territorio e delle sue acque interne e, nel caso di uno Stato-arcipelago, delle sue acque arcipelagiche, a una fascia adiacente di mare, denominata mare territoriale.
 2. Tale sovranita' si estende allo spazio aereo soprastante il mare territoriale come pure al relativo fondo marino e al suo sottosuolo.
 3. La sovranita' sul mare territoriale si esercita alle condizioni della presente Convenzione e delle altre norme del diritto internazionale.».

«Art. 94 (Obblighi dello Stato di bandiera). - 1. Ogni Stato esercita efficacemente la propria giurisdizione e il proprio controllo su questioni di carattere amministrativo,

tecnico e sociale sulle navi che battono la sua bandiera.

2. In particolare ogni Stato:

- a) tiene un registro delle navi che contenga i nomi e le caratteristiche delle navi che battono la sua bandiera, ad esclusione di quelle che, in virtu' di norme internazionali generalmente accettate, per effetto delle loro modeste dimensioni ne sono esenti; e
- b) esercita la propria giurisdizione conformemente alla propria legislazione, su tutte le navi che battono la sua bandiera, e sui rispettivi comandanti, ufficiali ed equipaggi, in relazione alle questioni di ordine amministrativo, tecnico e sociale di pertinenza delle navi.

3. Ogni Stato adotta, per le navi che battono la sua bandiera, tutte le misure necessarie a salvaguardare la sicurezza in mare, con particolare riferimento a:

- a) costruzione, attrezzature e navigabilita' delle navi;
- b) composizione, condizioni di lavoro e addestramento degli equipaggi, tenendo conto degli appropriati strumenti internazionali;
- c) impiego dei segnali, buon funzionamento delle comunicazioni e prevenzione degli abbordi.

4. Tali misure includono le norme necessarie a garantire che:

- a) ogni nave, prima dell'immatricolazione e dopo, a intervalli opportuni, sia ispezionata da un ispettore marittimo qualificato, e abbia a bordo le carte e le pubblicazioni nautiche, nonche' la strumentazione e le apparecchiature atte a salvaguardare la sicurezza della navigazione;
- b) ogni nave sia affidata a un comandante e a ufficiali che posseggano i necessari titoli professionali, con particolare riferimento alla capacita' marinaresca, alla condotta della navigazione, alle comunicazioni e all'ingegneria navale; e abbia un equipaggio adeguato, nel numero e nella specializzazione dei suoi componenti, al tipo, alle dimensioni, ai macchinari e alle apparecchiature della nave;
- c) il comandante, gli ufficiali e, nella misura appropriata, i membri dell'equipaggio conoscano perfettamente e abbiano l'ordine di rispettare le pertinenti norme internazionali relative alla salvaguardia della vita umana in mare, alla prevenzione degli abbordi, alla prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento marino, e al buon funzionamento delle radiocomunicazioni.

5. Nell'adottare le misure di cui ai numeri 3 e 4, ogni Stato e' tenuto sia ad attenersi alle norme, alle procedure e alle pratiche internazionali generalmente accettate, sia ad assumere qualsiasi iniziativa che si renda necessaria per garantirne l'osservanza.

6. Qualunque Stato che abbia fondati motivi per ritenere che su una nave non sono stati esercitati la giurisdizione e i controlli opportuni, puo' denunciare tali omissioni allo Stato di bandiera.

Nel ricevere la denuncia, lo Stato di bandiera apre un'inchiesta e, se vi e' luogo a procedere, intraprende le azioni necessarie per sanare la situazione.

7. Ogni Stato apre un'inchiesta che sara' condotta da o davanti una o piu' persone debitamente qualificate, su ogni incidente in mare o di navigazione nell'alto mare, che abbia coinvolto una nave battente la sua bandiera e abbia causato la morte o lesioni gravi a cittadini di un altro Stato, oppure abbia provocato danni seri a navi o installazioni di un altro Stato o all'ambiente marino. Lo Stato di bandiera e l'altro Stato cooperano allo svolgimento di inchieste aperte da quest'ultimo su uno qualunque di tali incidenti.».

- La legge 2 dicembre 1994, n. 689 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonche' dell'accordo di applicazione della parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994), e' pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 19 dicembre 1994, n. 295, S.O.

- La legge 23 maggio 1980, n. 313 (Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione), e' pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 12 luglio 1980, n. 190, S.O.

- La legge 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973), e' pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 23 ottobre 1980, n. 292, S.O.

- Il decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777 (Esecuzione della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, adottata a Londra il 5 aprile 1966), e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 13 luglio 1968, n. 176, S.O.

- Il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione), e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 18 aprile 1942, n. 93, Ediz. Spec.

- Il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 21 aprile 1952, n. 94, S.O.

- Il decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 5 gennaio 2009, n. 3.

- Il testo dell'art. 11 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 23 settembre 2005, n. 222, cosi' recita:

«Art. 11 (Indagini sui sinistri). - 1. Fatto salvo quanto previsto dal Capo II del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, le indagini sui sinistri e sugli incidenti marittimi in cui sia rimasta coinvolta una nave oggetto del presente decreto vengono eseguite osservando le disposizioni del codice IMO in materia di inchieste sugli incidenti e i sinistri marittimi.

2. L'amministrazione collabora alle indagini sui

sinistri e sugli incidenti marittimi condotte all'estero, allorché e' coinvolta una nave italiana.».

- Il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 1° marzo 2001, n. 50.
- Il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 31 agosto 2005, n. 202, S.O.
- Il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 29 luglio 2003, n. 174, S.O.
- Il regolamento (CE) n. 1406/2002, e' pubblicato nella G.U.C.E. 5 agosto 2002, n. L 208.
- Il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 9 maggio 2001, n. 106, S.O.

Art. 2

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai sinistri ed agli incidenti marittimi che coinvolgono navi di bandiera nazionale ovunque si trovino ovvero si verificano nel mare territoriale o nelle acque marittime interne dello Stato, quali definite nell'UNCLOS ovvero incidono su altri interessi rilevanti dello Stato.
2. Il presente decreto non si applica ai sinistri ed agli incidenti marittimi che interessano soltanto:
 - a) navi militari o destinate al trasporto truppe o altre navi di proprietà o gestite dagli Stati che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali;
 - b) navi senza mezzi di propulsione meccanica;
 - c) navi in legno di costruzione primitiva;
 - d) navi ed imbarcazioni da diporto non adibite al traffico commerciale, salvo che siano dotate di equipaggio e trasportino più di 12 passeggeri a fini commerciali;
 - e) navi per la navigazione interna utilizzate nelle acque interne;
 - f) navi da pesca di lunghezza inferiore a 15 metri;
 - g) unita' fisse di perforazione.

Art. 3

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:
 - a) codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi: il codice per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi adottato con risoluzione A.849(20) dell'assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997;
 - b) sinistro grave: il sinistro di cui alla definizione contenuta nella circolare MSC-MEPC.3/Circ.3 del comitato per la sicurezza marittima e del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO del 18 dicembre 2008;
 - c) traghetto RO-RO: le navi di cui alla definizione contenuta nell'articolo 1 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, attuativo della direttiva 1999/35/CE;
 - d) unita' veloce da passeggeri: le unita' veloci di cui alla definizione contenuta nell'articolo 1 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, attuativo della direttiva 1999/35/CE;

- e) registratore dei dati di viaggio (VDR): il registratore di cui alla definizione contenuta nella risoluzione A.861(20) dell'assemblea dell'IMO e nella risoluzione MSC.163(78) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO;
- f) raccomandazione in materia di sicurezza: qualsiasi proposta formulata, anche ai fini di registrazione e controllo:
- 1) dall'organismo inquirente di cui all'articolo 4, o dall'organismo inquirente dello Stato estero che in forza di preventivi accordi con l'Amministrazione svolge o dirige l'inchiesta di sicurezza in base alle informazioni derivanti da tale inchiesta;
 - 2) dalla Commissione in base ad una analisi astratta dei dati e ai risultati delle inchieste di sicurezza realizzate;
- g) organismo investigativo: l'organismo investigativo sui sinistri marittimi, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4 del presente decreto;
- h) investigatore: persona fisica, appartenente all'Organismo investigativo preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine o di parte di essa;
- i) consulente: persona fisica non appartenente all'organismo investigativo, iscritto all'elenco degli esperti di cui all'articolo 4, comma 4, dotato di specifica esperienza nel settore marittimo, di cui puo' avvalersi l'organismo investigativo.
2. Ai fini del presente decreto, le seguenti espressioni, vanno intese secondo le definizioni contenute nel codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi:
- a) sinistro marittimo;
 - b) sinistro molto grave;
 - c) incidente marittimo;
 - d) inchiesta di sicurezza sul sinistro o incidente marittimo;
 - e) Stato che dirige l'inchiesta;
 - f) Stato titolare di interessi rilevanti.

Note all'art. 3:

- Il testo dell'art. 1 del decreto legislativo n. 28 del 2001, citato nelle note alle premesse, cosi' recita:
- «Art. 1 (Definizioni). - 1. Ai fini del presente decreto e dei suoi allegati, si intende per:
- a) "traghetto ro-ro": una nave marittima da passeggeri avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare direttamente i veicoli (stradali o ferroviari) e che trasporta piu' di dodici passeggeri;
 - b) "unita' veloce da passeggeri": un'unita' veloce come definita dalla regola I del capitolo X della "Convenzione Solas del 1974", che trasporti piu' di dodici passeggeri (2);
 - c) "passeggero": qualsiasi persona che non sia:
 - 1) il comandante, ne' un membro dell'equipaggio, ne' altra persona impiegata o occupata in qualsiasi qualita' a bordo di una nave per i suoi servizi,
 - 2) un bambino di eta' inferiore a un anno;
 - d) "Convenzione Solas del 1974": la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva con la legge 23 maggio 1980, n. 313, e con la legge 4 giugno 1982, n. 438, che ha approvato il successivo protocollo del 17

febbraio 1978, e successivi emendamenti in vigore alla data del 29 aprile 1999;

e) "codice per le unita' veloci (HSC Code)": il codice internazionale di sicurezza per le unita' veloci (International Code for Safety of High Speed Craft) adottato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO con risoluzione MSC 36(63) del 20 maggio 1994, nel testo modificato alla data del 29 aprile 1999;

f) "servizio di linea": una serie di collegamenti effettuati da un traghetto ro-ro o da un'unita' veloce da passeggeri in modo da assicurare il traffico fra gli stessi due o piu' porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:

1) in base ad un orario pubblicato;

oppure

2) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

g) "certificati":

1) con riferimento ai traghetti ro-ro e alle unita' veloci da passeggeri che effettuano viaggi internazionali, i certificati di sicurezza emessi a norma della convenzione Solas del 1974, unitamente ai pertinenti elenchi dotazioni e, se del caso, ai certificati di esenzione e alle autorizzazioni all'esercizio;

2) con riferimento ai traghetti ro-ro e alle unita' veloci da passeggeri che effettuano viaggi nazionali i certificati di sicurezza emessi a norma del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, unitamente ai pertinenti elenchi dotazioni e, se del caso, ai certificati di esenzione e alle autorizzazioni all'esercizio;

h) "certificato di esenzione": qualsiasi certificato emesso a norma del capitolo I regola B/12, lettera a), punto VI), della "convenzione Solas del 1974";

i) "amministrazione": il Ministero dei trasporti e della navigazione - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto;

l) "autorita' marittima": gli uffici locali di cui all'art. 17 del codice della navigazione secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto;

m) "amministrazione dello Stato di bandiera": le autorita' competenti dello Stato la cui bandiera il traghetto ro-ro o l'unita' veloce e' autorizzata a battere;

n) "Stato ospite". lo Stato membro dell'Unione europea dal cui porto, o verso il cui porto un traghetto ro-ro o un'unita' veloce da passeggeri effettua un servizio di linea;

o) "viaggio nazionale": un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto nazionale o tra due porti nazionali;

p) "organismo riconosciuto": "organismo riconosciuto a norma dell'art. 4 della direttiva 94/57/CE del Consiglio del 22 novembre 1994;

q) "societa'": una societa' che gestisce uno o piu' traghetti ro-ro per i quali e' stato rilasciato un documento di conformita' a norma dell'art. 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio, dell'8

dicembre 1995, come modificato dal Regolamento CE n.179/98 della Commissione, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off (traghetto roro), o una societa' che gestisce unita' veloci da passeggeri alla quale e' stato rilasciato un documento di conformita' ai sensi della regola IX/4 della convenzione Solas del 1974, ovvero ogni altra impresa di navigazione esercente unita' veloci da passeggeri in navigazione nazionale;

r) "visita specifica": una visita effettuata ai sensi degli articoli 6 e 8;

s) "ispettore qualificato": ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto avente i requisiti di cui all'allegato V;

t) "I.MO.": Organizzazione Internazionale Marittima;

u) "I.L.O.": Organizzazione Internazionale del Lavoro.».

- Per la direttiva 1999/35/CE, si veda nelle note alle premesse.

Art. 4

Organismo investigativo

1. La commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi di cui all'articolo 466-bis del regolamento per la navigazione marittima, viene posta alle dirette dipendenze del Ministro ed assume il ruolo e la denominazione di organismo investigativo ai sensi e per gli effetti del presente decreto. L'Organismo investigativo sui sinistri marittimi, dotato di indipendenza sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possono entrare in conflitto con il compito affidatogli opera, quale organo di investigazione tecnica di sicurezza per l'accertamento e la verifica delle cause e delle circostanze relative ai sinistri ed incidenti marittimi di cui all'articolo 2, comma 1. L'Organismo svolge, altresì, funzioni di osservatorio per la raccolta e analisi dei dati relativi alla sicurezza marittima, nonché un'attività di studio e ricerca per lo sviluppo delle tecniche investigative e di valorizzazione delle risultanze delle indagini al fine di delineare nuove proposte di previsioni tecniche rivolte ad accrescere e migliorare le condizioni generali di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con proprio decreto, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400, a stabilire la struttura organizzativa e la composizione dell'Organismo investigativo, utilizzando unita' di personale già in servizio e strutture già esistenti nell'ambito del Ministero, fermo restando il numero massimo degli uffici dirigenziali di livello generale e non generale del Ministero, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

3. L'Organismo investigativo e' costituito da personale in possesso di conoscenze operative e di esperienza pratica nelle materie attinenti i compiti investigativi. Il personale preposto alle funzioni ispettive non puo' avere interessi diretti o indiretti, anche di tipo professionale, o di consulenza, con imprese o soggetti pubblici o privati che operano nel settore della navigazione.

4. L'Organismo investigativo puo' avvalersi, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, anche dei corpi tecnici

dello Stato e di altre organizzazioni pubbliche specializzate, sulla base di apposite convenzioni. L'Organismo investigativo istituisce un elenco di esperti, sia sul piano tecnico che sul piano della disciplina, in materia di sicurezza della navigazione marittima, adeguatamente qualificati e competenti nel settore dei sinistri ed incidenti marittimi, indipendenti dalle industrie navali e dalle imprese armatoriali, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di sinistri marittimi, possano essere individuati per svolgere il ruolo di consulente.

5. Nella conduzione delle inchieste l'Organismo investigativo procede in conformita' alle norme ed ai principi stabiliti nel Codice IMO per le inchieste sui sinistri e gli incidenti marittimi adottato con risoluzione A.849 dell'assemblea IMO, in data 27 novembre 1997. Nell'ambito delle attivita' investigative di competenza, si conforma alle procedure comuni di indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi sviluppate ai sensi dell'articolo 2, lettera e), del Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002. La predetta procedura puo' essere derogata in casi specifici ove risulti necessario, sulla base di valutazioni di ordine tecnico e dell'esperienza maturata, e sia richiesto per raggiungere gli obiettivi dell'inchiesta.

6. L'Organismo investigativo, agisce senza ritardo non appena ha notizia del sinistro.

7. L'Organismo investigativo e' responsabile della tenuta e del costante aggiornamento della banca dati europea sui sinistri marittimi ove vanno inserite, per ogni sinistro o incidente marittimo ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto, le informazioni di cui all'allegato II nonche' della banca dati sui sinistri ed incidenti marittimi inserita nel sistema globale integrato di informazione dell'IMO (Global Integrated Shipping Information System - GISIS).

Note all'art. 4:

- Il testo dell'art. 446-bis del Regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 21 aprile 1952, n. 94, S.O., cosi' recita:

«Art. 466-bis (Commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi). - 1. E' istituita presso il Ministero dei trasporti e della navigazione - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - la commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi, con il compito di monitorare i sinistri, la fine di proporre interventi di modifica delle regole tecniche o normative che risultino necessari o opportuni per il costante miglioramento delle condizioni della sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino; per tale ultima finalita', la composizione della commissione centrale e' integrata da un esperto dotato di specifica professionalita' e comprovata esperienza in materia, designato dal Ministero dell'ambiente.

2. All'attivita' della commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi possono partecipare i rappresentanti di altri Stati membri dell'Unione europea che siano

sostanzialmente interessati alle indagini.

3. La commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi e' nominata con decreto interdirigenziale dal Capo del Dipartimento della navigazione marittima ed interna e dal Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ed e' composta come segue:

- a) un ufficiale ammiraglio del Corpo delle Capitanerie di Porto, presidente;
- b) due ufficiali superiori del Corpo delle Capitanerie di Porto, membri;
- c) due dirigenti del Dipartimento della navigazione marittima ed interna, membri;
- d) un esperto designato dal Ministero dell'ambiente;
- e) un ufficiale inferiore del Corpo delle Capitanerie di Porto; segretario.

4. Con le stesse modalita' sono nominati i supplenti della medesima commissione.

5. La Commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi:

a) riceve dalla Direzione marittima competente le notizie di sinistri marittimi, ed e' costantemente informata dalla stessa in merito all'attivita' di indagine in corso;

b) riceve e, se del caso, valuta le istanze di partecipazione e collaborazione alle indagini degli Stati interessati ed effettua con tempestivita' le necessarie consultazioni con gli stessi per il raggiungimento di un accordo operativo;

c) riceve e valuta il rapporto finale della commissione di inchiesta formale e lo trasmette agli Stati interessati, assegnando un termine di trenta giorni per la formulazione di eventuali osservazioni;

d) nei trenta giorni successivi allo scadere del termine di cui alla lettera c):

1. qualora vengano formulate dagli Stati interessati osservazioni in merito al rapporto, modifica il rapporto stesso in modo da includere la sostanza dei commenti ovvero vi allega le osservazioni formulate;

2. diversamente provvede direttamente ai sensi della lettera e);

e) invia il rapporto definitivo all'IMO, all'ILO ed alla Commissione europea;

f) qualora in relazione a sinistri per i quali si e' gia' conclusa un'indagine, siano state presentate nuove prove che possono alterare la definizione delle circostanze per le quali il sinistro si era verificato, e conseguentemente le conclusioni, ne valuta la rilevanza e, se del caso, dispone la riapertura delle indagini, comunicandolo agli Stati interessati;

g) cura i rapporti con l'IMO e l'ILO anche ai fini della collaborazione e partecipazione dello Stato italiano alle indagini sui sinistri marittimi;

h) trasmette tempestivamente il rapporto finale al Ministro dei trasporti e della navigazione ed al Ministro dell'ambiente;

i) assicura la partecipazione e la collaborazione dell'Italia, laddove interessata, alle indagini effettuate

da altro Stato.

6. All'organizzazione ed al funzionamento della commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi, che si avvale di una segreteria permanente, si provvede nell'ambito delle attuali dotazioni organiche del Ministero dei trasporti e della navigazione. All'applicazione del presente comma, nonché del comma 3, lettera d) e del successivo comma 10, si fa fronte senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

7. Nell'espletamento dei lavori la commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi procede a un'analisi completa delle circostanze delle cause del sinistro; a tal fine ha accesso alle informazioni sulla sicurezza della nave inclusi i rapporti di ispezioni effettuati dallo Stato di bandiera, dagli armatori, dalle società di classifica, e tiene conto di ogni raccomandazione e di ogni strumento legislativo pubblicato dall'IMO e dall'ILO, in particolare quelli relativi al fattore umano e di ogni strumento o raccomandazione adottata da altre pertinenti organizzazioni internazionali. La commissione centrale si avvale inoltre di tutti i dati registrati inerenti al sinistro, inclusi quelli del registratore di rotta della o delle navi coinvolte.

8. La commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi conclude i lavori entro un anno dalla data del loro avvio.

9. Il rapporto finale sulle cause e le circostanze che hanno determinato il sinistro, qualora non sia stato possibile pervenire a concordi conclusioni, contiene anche le osservazioni dei rappresentanti degli altri Stati interessati oltreché le segnalazioni e le raccomandazioni in materia di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela e dell'ambiente marino.

10. Alla commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi si applicano gli articoli 469, 471, 472 e 474 del presente regolamento.».

- Il testo dell'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 12 settembre 1988, n. 214, S.O., così recita:

«Art. 17 (Regolamenti). - 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunciarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

- a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi, nonché dei regolamenti comunitari;
- b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;
- c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;
- d) l'organizzazione ed il funzionamento delle

amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge;

e).

2. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentito il Consiglio di Stato e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti in materia, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta, sono emanati i regolamenti per la disciplina delle materie, non coperte da riserva assoluta di legge prevista dalla Costituzione, per le quali le leggi della Repubblica, autorizzando l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinano le norme generali regolatrici della materia e dispongono l'abrogazione delle norme vigenti, con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari.

3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorità sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più Ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione.

4. I regolamenti di cui al comma 1 ed i regolamenti ministeriali ed interministeriali, che devono recare la denominazione di "regolamento", sono adottati previo parere del Consiglio di Stato, sottoposti al visto ed alla registrazione della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale.

4-bis. L'organizzazione e la disciplina degli uffici dei Ministeri sono determinate, con regolamenti emanati ai sensi del comma 2, su proposta del Ministro competente d'intesa con il Presidente del Consiglio dei Ministri e con il Ministro del tesoro, nel rispetto dei principi posti dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni, con i contenuti e con l'osservanza dei criteri che seguono:

a) riordino degli uffici di diretta collaborazione con i Ministri ed i Sottosegretari di Stato, stabilendo che tali uffici hanno esclusive competenze di supporto dell'organo di direzione politica e di raccordo tra questo e l'amministrazione;

b) individuazione degli uffici di livello dirigenziale generale, centrali e periferici, mediante diversificazione tra strutture con funzioni finali e con funzioni strumentali e loro organizzazione per funzioni omogenee e secondo criteri di flessibilità eliminando le duplicazioni funzionali;

c) previsione di strumenti di verifica periodica dell'organizzazione e dei risultati;

d) indicazione e revisione periodica della consistenza delle piante organiche;

e) previsione di decreti ministeriali di natura non regolamentare per la definizione dei compiti delle unità

dirigenziali nell'ambito degli uffici dirigenziali generali.

4-ter. Con regolamenti da emanare ai sensi del comma 1 del presente articolo, si provvede al periodico riordino delle disposizioni regolamentari vigenti, alla ricognizione di quelle che sono state oggetto di abrogazione implicita e all'espressa abrogazione di quelle che hanno esaurito la loro funzione o sono prive di effettivo contenuto normativo o sono comunque obsolete.».

- Il Regolamento (CE) n. 1406/2002 (Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima), e' pubblicato nella G.U.C.E. 5 agosto 2002, n. L 208.

Art. 5

Attivita' investigativa

1. Nel rispetto delle esigenze di riservatezza e del segreto delle attivita' di indagine, le attivita' investigative sono condotte tempestivamente, senza pregiudizio per la celerita' degli accertamenti volti ad acquisire dati, notizie ed informazioni rilevanti per l'inchiesta di sicurezza.

2. L'organismo investigativo puo':

- a) accedere liberamente a qualsiasi area pertinente o al luogo del sinistro nonche' a qualsiasi nave, relitto o struttura, ivi compresi il carico, l'attrezzatura o i rottami;
 - b) stilare immediatamente l'elenco delle prove e provvedere alla ricerca e alla rimozione controllate del relitto, dei rottami o di altri elementi o sostanze a fini d'esame o analisi;
 - c) richiedere l'esame o l'analisi degli elementi di cui alla lettera b) e avere libero accesso ai risultati di tali esami o analisi;
 - d) accedere liberamente a qualsiasi pertinente informazione o dato registrato, compresi i dati del VDR, che si riferiscano alla nave, al viaggio, al carico, all'equipaggio o ad altre persone, oggetti, situazioni o circostanze, farne copia e uso;
 - e) accedere liberamente ai risultati degli esami effettuati sui corpi delle vittime o delle analisi eseguite su campioni prelevati dai corpi delle vittime;
 - f) richiedere i risultati di esami sulle persone partecipanti coinvolte nell'esercizio della nave o su altre persone interessate nonche' di analisi su campioni prelevati dalle stesse e accedere liberamente agli stessi;
 - g) interrogare testimoni senza la presenza di persone i cui interessi possano presumibilmente pregiudicare il corretto svolgimento dell'inchiesta di sicurezza;
 - h) ottenere i verbali delle ispezioni e tutte le informazioni pertinenti in possesso dello Stato di bandiera, degli armatori, delle societa' di classificazione o di altri soggetti pertinenti, sempre che tali soggetti o i loro rappresentanti risiedano nello Stato membro;
 - i) richiedere l'assistenza delle autorita' competenti degli Stati coinvolti, compresi gli ispettori dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, i funzionari del servizio guardiacostiero e di ricerca e soccorso, gli operatori del servizio di traffico marittimo, i piloti o altro personale portuale o marittimo.
3. Nel caso di indagini penali in corso, l'organismo investigativo

svolge le attività previste dal comma 2 in collaborazione con l'autorità giudiziaria, la quale assicura che dette attività non siano indebitamente precluse, sospese o ritardate.

4. I rapporti di cui all'articolo 14, anche in relazione agli accertamenti di fatto ivi contenuti ed alle conclusioni rappresentate non costituiscono fonte di prova in un eventuale procedimento amministrativo ovvero penale.

Art. 6

Regime delle inchieste di sicurezza

1. L'inchiesta di sicurezza sulle cause e circostanze tecniche di sinistri ed incidenti marittimi, di cui all'articolo 3, indipendente nelle finalità rispetto alle indagini di polizia giudiziaria o di altro tipo, condotte parallelamente per determinare eventuali responsabilità dell'evento, si svolge, nel medesimo contesto operativo, senza risultare preclusa, sospesa o ritardata a causa delle concomitanti attività investigative, salvo che ricorrano prioritarie esigenze correlate alla conduzione dell'indagini giudiziarie.

2. Al fine di garantire il migliore conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1, nel rispetto della normativa vigente, il personale preposto all'attività investigativa ha obbligo di segretezza in relazione ad ogni informazione assunta in occasione ed agli effetti dell'inchiesta di sicurezza e, in particolare, sui fatti, stati e condizioni di cui all'articolo 9.

3. L'organismo investigativo collabora con l'Autorità giudiziaria e l'Autorità marittima nello svolgimento delle inchieste correlate ai sinistri ed incidenti marittimi ed attiva a tal fine ogni procedura diretta a garantire idonee forme di collaborazione con dette autorità per rendere reciprocamente disponibili, nel contesto delle rispettive attribuzioni, ogni elemento tecnico di cui si sia a conoscenza, senza pregiudizio alcuno per il buon esito delle rispettive indagini.

Art. 7

Obbligo di indagine

1. L'inchiesta di sicurezza è avviata obbligatoriamente quando un sinistro marittimo molto grave presenti almeno una delle seguenti caratteristiche:

- a) si verifichi con il coinvolgimento di una nave battente la bandiera nazionale, indipendentemente dal luogo del sinistro;
- b) si verifichi nel mare territoriale e nelle acque marittime interne dello Stato quali definite nell'UNCLOS, indipendentemente dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte nel sinistro;
- c) incida su un rilevante interesse nazionale, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte.

2. In caso di sinistri gravi l'organismo investigativo effettua una valutazione preliminare dei fatti e delle circostanze dell'evento finalizzata a determinare l'attivazione formale di una inchiesta di sicurezza. Qualora l'organismo investigativo ritenga di non avviare un'inchiesta di sicurezza, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate presso la banca dati europea per i sinistri marittimi utilizzando, allo scopo, il modello di cui all'allegato II del presente decreto. In caso di ogni altro sinistro ovvero incidente

marittimo l'organismo investigativo decide se debba essere avviata o meno un'inchiesta di sicurezza con provvedimento motivato in base ai criteri di cui al comma 4.

3. L'inchiesta di sicurezza e' avviata entro il termine piu' breve possibile dal verificarsi del sinistro o dell'incidente marittimo e, in ogni caso, entro i due mesi successivi.

4. Nelle decisioni di cui al comma 2 l'organismo investigativo tiene conto della gravita' del sinistro o dell'incidente marittimo, del tipo di nave ovvero di carico interessato e della possibilita' che i risultati dell'inchiesta di sicurezza siano tali da consentire un'efficace attivita' di prevenzione di analoghi futuri sinistri e incidenti.

5. Fermo restando quanto previsto all'articolo 4, comma 7, ed all'articolo 5, commi 1 e 2, l'Organismo investigativo sui sinistri marittimi determina criteri e modalita' pratiche dell'esecuzione delle inchieste di sicurezza, cooperando con gli organi omologhi degli altri Stati che possono vantare un fondato e motivato interesse, sulla base di metodi in linea con le finalita' proprie del presente provvedimento ed all'esclusivo scopo di prevenire futuri sinistri ed incidenti.

Art. 8

Coordinamento con organismi investigativi di altri Stati membri

1. Al fine di evitare che per uno stesso sinistro o incidente marittimo siano avviate piu' inchieste parallele da parte di diversi Stati membri coinvolti l'organismo investigativo attiva specifiche procedure di collaborazione gratuite per definire le modalita' di partecipazione di ogni altro Stato che sia titolare di interessi rilevanti nonche' per accordarsi sull'individuazione dello Stato titolare dell'inchiesta.

2. Nel caso di inchieste che coinvolgono interessi di altri Stati membri, l'organismo investigativo collabora con l'omologo organismo investigativo, anche con riferimento allo scambio ed al conferimento di ogni elemento probatorio connesso all'evento, assicurando la massima cooperazione per agevolare l'accesso ad ogni fonte di prova disponibile, anche con riguardo all'audizione di testimoni.

3. Qualora, sulla base della dinamica del sinistro ovvero in relazione agli interessi coinvolti, e' necessario, in via eccezionale, attivare un'inchiesta parallela presso altro Stato membro, l'organismo investigativo collabora strettamente con gli omologhi organismi informando la Commissione europea delle ragioni per le quali si e' proceduto all'inchiesta parallela.

4. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 7, comma 1, del presente decreto, l'organismo investigativo, in relazione alle circostanze dell'evento, agli interessi coinvolti ovvero nelle ipotesi in cui e' opportuno per le finalita' e l'efficacia dell'inchiesta, puo' delegare ad omologhi organismi degli Stati membri la direzione dell'inchiesta o lo svolgimento di specifici atti alla stessa connessi.

5. Qualora siano coinvolti interessi di altri Stati membri, l'organismo investigativo procedente coinvolge le istituzioni competenti dello Stato interessato attivando le piu' idonee forme di collaborazione finalizzate all'acquisizione di dati ed informazioni utili per le finalita' proprie dell'indagine nonche' per esigenze di conoscenza dirette dello Stato di bandiera della nave coinvolta ovvero dello Stato sostanzialmente interessato alle relative

indagini.

6. L'organismo investigativo, nel caso di sinistro ovvero d'incidente che coinvolge un traghetto ro-ro o un'unita' veloce da passeggeri nelle acque marittime interne o nel mare territoriale ovvero in alto mare, qualora dette unita' provengano dal proprio mare territoriale o acque marittime interne, avvia il procedimento d'inchiesta e ne e' responsabile, salvo intervenuti accordi da parte dell'Amministrazione con le corrispondenti Autorita' straniere di affidamento, in regime di delega, dell'attivita' investigativa ad altro Stato.

7. L'organismo investigativo puo' richiedere assistenza e collaborazione all'omologo organismo investigativo di uno Stato membro non coinvolto accordandosi preventivamente sulle modalita' di rimborso delle spese sostenute dallo stesso nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 9

Tutela della riservatezza

1. Fatto salvo il disposto dell'articolo 6 e nel rispetto delle previsioni del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196:

a) e' vietato divulgare, per finalita' diverse, atti e documenti relativi all'inchiesta, quali:

1) le prove testimoniali e le altre dichiarazioni, relazioni e annotazioni raccolte o ricevute dall'organismo investigativo;

2) i documenti da cui risulti l'identita' delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta;

3) i dati sensibili che riguardano persone coinvolte nel sinistro o incidente marittimo;

b) nel corso dell'attivita' d'inchiesta e fino alla conclusione della stessa, i relativi atti e documenti, nonche' il contenuto delle relazioni non in versione definitiva, sono sottratti al diritto di accesso di cui all'articolo 24 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e su di essi deve essere osservato il segreto d'ufficio.

2. Le deposizioni testimoniali relative al sinistro o incidente marittimo, assunte dagli investigatori dell'organismo investigativo nel quadro delle indagini, non possono essere utilizzate per scopi diversi dalle inchieste di sicurezza e, in ogni caso, il loro trattamento deve avvenire secondo modalita' che escludano l'identificazione degli autori al fine di assicurare la riservatezza.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in casi eccezionali, con provvedimento motivato, puo' derogare in tutto o in parte dai vincoli di riservatezza stabiliti nel comma 1, qualora la divulgazione si renda necessaria per l'attuazione di un interesse pubblico dello Stato ritenuto prevalente rispetto alle finalita' proprie del decreto.

Note all'art. 9:

- Il testo dell'art. 24 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 18 agosto 1990, n. 192, cosi' recita:

«Art. 24 (Esclusione dal diritto di accesso). - 1. Il diritto di accesso e' escluso:

a) per i documenti coperti da segreto di Stato ai

sensi della legge 24 ottobre 1977, n. 801, e successive modificazioni, e nei casi di segreto o di divieto di divulgazione espressamente previsti dalla legge, dal regolamento governativo di cui al comma 6 e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi del comma 2 del presente articolo;

b) nei procedimenti tributari, per i quali restano ferme le particolari norme che li regolano;

c) nei confronti dell'attività della pubblica amministrazione diretta all'emanazione di atti normativi, amministrativi generali, di pianificazione e di programmazione, per i quali restano ferme le particolari norme che ne regolano la formazione;

d) nei procedimenti selettivi, nei confronti dei documenti amministrativi contenenti informazioni di carattere psicoattitudinale relativi a terzi.

2. Le singole pubbliche amministrazioni individuano le categorie di documenti da esse formati o comunque rientranti nella loro disponibilità sottratti all'accesso ai sensi del comma 1.

3. Non sono ammissibili istanze di accesso preordinate ad un controllo generalizzato dell'operato delle pubbliche amministrazioni.

4. L'accesso ai documenti amministrativi non può essere negato ove sia sufficiente fare ricorso al potere di differimento.

5. I documenti contenenti informazioni connesse agli interessi di cui al comma 1 sono considerati segreti solo nell'ambito e nei limiti di tale connessione. A tale fine le pubbliche amministrazioni fissano, per ogni categoria di documenti, anche l'eventuale periodo di tempo per il quale essi sono sottratti all'accesso.

6. Con regolamento, adottato ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Governo può prevedere casi di sottrazione all'accesso di documenti amministrativi:

- a) quando, al di fuori delle ipotesi disciplinate dall'art. 12 della legge 24 ottobre 1977, n. 801, dalla loro divulgazione possa derivare una lesione, specifica e individuata, alla sicurezza e alla difesa nazionale, all'esercizio della sovranità nazionale e alla continuità e alla correttezza delle relazioni internazionali, con particolare riferimento alle ipotesi previste dai trattati e dalle relative leggi di attuazione;
- b) quando l'accesso possa arrecare pregiudizio ai processi di formazione, di determinazione e di attuazione della politica monetaria e valutaria;
- c) quando i documenti riguardino le strutture, i mezzi, le dotazioni, il personale e le azioni strettamente strumentali alla tutela dell'ordine pubblico, alla prevenzione e alla repressione della criminalità con particolare riferimento alle tecniche investigative, alla identità delle fonti di informazione e alla sicurezza dei beni e delle persone coinvolte, all'attività di polizia giudiziaria e di conduzione delle indagini;
- d) quando i documenti riguardino la vita privata o la riservatezza di persone fisiche, persone giuridiche, gruppi, imprese e associazioni, con particolare riferimento

agli interessi epistolare, sanitario, professionale, finanziario, industriale e commerciale di cui siano in concreto titolari, ancorche' i relativi dati siano forniti all'amministrazione dagli stessi soggetti cui si riferiscono;

e) quando i documenti riguardino l'attivita' in corso di contrattazione collettiva nazionale di lavoro e gli atti interni connessi all'espletamento del relativo mandato.

7. Deve comunque essere garantito ai richiedenti

l'accesso ai documenti amministrativi la cui conoscenza sia necessaria per curare o per difendere i propri interessi giuridici. Nel caso di documenti contenenti dati sensibili e giudiziari, l'accesso e' consentito nei limiti in cui sia strettamente indispensabile e nei termini previsti dall'art. 60 del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, in caso di dati idonei a rivelare lo stato di salute e la vita sessuale.».

Art. 10

Sistema di cooperazione permanente

1. L'organismo investigativo partecipa alla realizzazione di un sistema di cooperazione permanente con i corrispondenti organismi degli altri Stati membri al fine di individuare metodi e procedure diretti a migliorare le attivita' di investigazione, favorendo il perseguimento degli obiettivi del presente decreto.

2. L'organismo investigativo, allo scopo di attuare il sistema di cooperazione permanente, svolge la necessaria attivita' di raccordo con le istituzioni dell'UE e con i corrispondenti Organismi degli altri Stati membri, in particolare per delineare le migliori procedure e modalita' per consentire:

- a) la condivisione di impianti, di dispositivi e attrezzature per l'indagine tecnica sui relitti e sull'attrezzatura delle navi o su altri oggetti rilevanti ai fini dell'inchiesta di sicurezza nonche' l'estrazione e la valutazione delle informazioni contenute nei VDR e in altri dispositivi elettronici;
- b) la cooperazione tecnica o lo scambio di conoscenze tecniche per l'esecuzione di compiti specifici;
- c) l'acquisizione e la condivisione di informazioni utili per analizzare i dati relativi ai sinistri ed elaborare opportune raccomandazioni in materia di sicurezza a livello comunitario;
- d) la redazione di principi comuni per monitorare l'attuazione delle raccomandazioni di sicurezza e per adeguare i metodi di indagine al progresso tecnico e scientifico;
- e) la fissazione di norme sulla riservatezza applicabili ai fini della condivisione, nel rispetto delle norme nazionali, delle prove testimoniali e del trattamento dei dati e degli altri documenti di cui all'articolo 9, anche in relazioni con i Paesi terzi;
- f) l'organizzazione, ove opportuno, di attivita' di formazione utili per gli inquirenti;
- g) la promozione della cooperazione con gli organi inquirenti di Paesi terzi e con le organizzazioni internazionali incaricate delle inchieste sugli incidenti marittimi nei settori disciplinati dal presente decreto;
- h) la fornitura di tutte le informazioni pertinenti agli organi inquirenti che conducono le inchieste di sicurezza;
- i) l'uso adeguato degli avvisi urgenti di cui all'articolo 15,

comma 2.

Art. 11

Cooperazione con i Paesi terzi titolari di interessi rilevanti

1. Ai fini dello svolgimento delle inchieste l'organismo investigativo coopera con i Paesi terzi, titolari di interessi rilevanti, i quali, previo accordo, sono ammessi, in qualsiasi fase del procedimento, a partecipare all'inchiesta condotta ai sensi del presente decreto.

2. La cooperazione dell'organismo investigativo in un'inchiesta di sicurezza svolta da un Paese terzo titolare di interessi rilevanti lascia impregiudicato l'obbligo di svolgere l'inchiesta di sicurezza e di redigere il relativo rapporto a norma del presente decreto. Ove un Paese terzo titolare di interessi rilevanti stia conducendo un'inchiesta di sicurezza che coinvolge unita' ovvero interessi nazionali, l'organismo investigativo puo' decidere di non condurre un'inchiesta di sicurezza parallela, a condizione che l'inchiesta di sicurezza condotta dal Paese terzo sia conforme al codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

Art. 12

Obbligo di collaborazione

1. E' fatto obbligo agli armatori e comandanti di unita' navali, comprese quelle di bandiera estera, di non intralciare e di collaborare con gli investigatori durante l'attivita' d'indagine, di rendere disponibile qualunque fonte di potenziale prova nonche' favorire l'accesso a qualunque locale della nave ed al relativo armamento.

2. Allo stesso obbligo soggiacciono:

- a) gli interessati a qualunque titolo alla nave, al carico o al viaggio;
- b) il cantiere navale che ha costruito la nave;
- c) le imprese che hanno realizzato o partecipato all'armamento della nave;
- d) i componenti l'equipaggio e gli eventuali passeggeri;
- e) qualunque altro soggetto che, a giudizio dell'investigatore, possa essere in possesso di informazioni utili all'inchiesta.

Art. 13

Protezione delle prove

1. Il comandante della nave, l'equipaggio e gli altri soggetti di cui all'articolo 12, comma 2, nonche' chiunque sia venuto a contatto con fonti di prova rilevanti ai fini della individuazione delle cause dell'evento, hanno l'obbligo, per quanto possibile secondo l'ordinaria diligenza, di:

- a) preservare le informazioni provenienti da carte nautiche, libri di bordo, registrazioni elettroniche, magnetiche e cassette video nonche' le informazioni provenienti dai VDR e da altri apparecchi elettronici, riguardanti il periodo precedente, concomitante e successivo all'evento;
- b) impedire che tali informazioni siano cancellate o, comunque, alterate;
- c) prevenire l'alterazione di qualsiasi altra dotazione,

attrezzatura, dispositivo o di locali della nave rilevanti ai fini dell'inchiesta;

d) agire tempestivamente per raccogliere e conservare gli elementi di prova o favorire la raccolta e la conservazione degli elementi di prova da parte dell'investigatore.

2. L'Autorita' marittima o consolare di cui all'articolo 578 del codice della navigazione, quando abbia notizia di un sinistro o incidente marittimo o valuti che sussistono ragionevoli motivi per ritenere che una nave sia perduta o scomparsa, ne da' immediato avviso all'organismo investigativo, adottando i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

3. Copia del verbale di cui all'articolo 578 del codice della navigazione e' trasmessa all'organismo investigativo quanto prima e, comunque, non oltre sessanta giorni dalla notizia del sinistro o dell'incidente marittimo.

Note all'art. 13:

- Il testo dell'art. 578 del citato regio decreto n 327 del 1942 (Codice della navigazione), cosi' recita:

«Art. 578 (Inchiesta sommatoria). - 1. Quando giunga notizia di un sinistro, l'autorita' marittima o consolare deve procedere a sommarie indagini sulle cause e sulle circostanze del sinistro stesso, e prendere i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

2. Competente e' l'autorita' del luogo di primo approdo della nave o dei naufraghi, o, se la nave e' andata perduta e tutte le persone imbarcate sono perite, l'autorita' del luogo nel quale si e' avuta la prima notizia del fatto.

3. Nei luoghi ove non esistono autorita' marittime, l'autorita' doganale compie le prime indagini e prende i provvedimenti opportuni, dandone immediato avviso all'autorita' marittima piu' vicina.

4. Dei rilievi fatti, dei provvedimenti presi per conservare le tracce dell'avvenimento, nonche' delle indagini eseguite e' compilato processo verbale, del quale l'autorita'».».

Art. 14

Rapporti sugli incidenti

1. Le inchieste effettuate danno luogo alla pubblicazione di un rapporto redatto secondo un modello conforme all'allegato I del presente decreto.

2. Per le inchieste che non riguardano sinistri marittimi molto gravi o, secondo il caso, gravi e i cui risultati potenzialmente non incidono sulle finalita' di prevenzione di cui al comma 2 dell'articolo 1, l'organismo investigativo procede, previa valutazione dei presupposti, alla pubblicazione di un rapporto semplificato.

3. L'organismo investigativo entro dodici mesi dalla data del sinistro pubblica i rapporti di cui al comma 1, comprese le relative conclusioni e le raccomandazioni a fini preventivi. Nel caso in cui non sia possibile redigere il rapporto finale entro tale termine, pubblica un rapporto provvisorio entro dodici mesi dalla data del

sinistro.

4. L'organismo investigativo invia alla Commissione europea una copia del rapporto finale ovvero di quello provvisorio o semplificato.

5. Senza che ne risultino inficiate le risultanze, al fine di migliorare la qualita' del rapporto in relazione alle finalita' dell'attivita' d'inchiesta, l'organismo investigativo tiene conto delle osservazioni tecniche diffuse dalla Commissione europea sulle modalita' di redazione dei rapporti finali.

Art. 15

Attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e diffusione di avvisi urgenti ai fini della prevenzione

1. L'organismo investigativo trasmette le proprie raccomandazioni di sicurezza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinche' lo stesso adotti i provvedimenti necessari a garantire l'osservanza delle citate raccomandazioni, ivi compresa l'emanazione di avvisi urgenti per i fini di cui al comma 2.

2. Ferma restando la facolta' del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di emettere un avviso urgente destinato ai soggetti nazionali interessati, l'organismo investigativo informa, tempestivamente, la Commissione europea della necessita' di emettere un avviso urgente qualora ritenga necessaria, in qualsiasi fase dell'inchiesta, l'adozione di misure urgenti a livello comunitario, al fine di prevenire il rischio di ulteriori sinistri.

Art. 16

Disposizioni finanziarie

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

2. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 17

Sanzioni

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, a chiunque contravvenga ai divieti o non rispetti gli obblighi di riservatezza di cui all'articolo 9, comma 1, e' applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da 500 euro a 3.000 euro.

2. Salvo che il fatto non costituisca reato, a chiunque violi gli obblighi di collaborazione di cui all'articolo 12 e' applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.500 euro a 10.000 euro.

3. Salvo che il fatto non costituisca reato, a chiunque contravvenga agli obblighi di protezione delle prove di cui all'articolo 13 si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 750 euro a 6.000 euro.

4. Le violazioni previste dai commi 1, 2 e 3 sono accertate dall'organismo investigativo e le sanzioni irrogate dallo stesso organismo in conformita' a quanto previsto dalla legge 24 novembre 1981, n. 689.

Note all'art. 17:

- Per i riferimenti alla legge 24 novembre 1981, n. 689, si veda nelle note alle premesse.

Art. 18

Norme finali e transitorie

1. Fino all'emanazione del decreto di cui all'articolo 4, comma 2, la commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi di cui all'articolo 466-bis del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, opera con la composizione individuata dall'articolo 466-bis, comma 3, del regolamento per la navigazione marittima.

2. Alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 4, comma 2, e' abrogato il comma 3 dell'articolo 466-bis del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possono essere modificati ovvero integrati gli allegati, le definizioni e i riferimenti agli atti comunitari e agli strumenti dell'IMO contenuti nel presente decreto per adeguarli ai nuovi provvedimenti dell'Unione europea o dell'IMO, di natura tecnica, che siano nel frattempo entrati in vigore e che siano stati integrati dalla Commissione europea nella direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009.

4. L'articolo 11 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' abrogato.

5. All'articolo 466-bis, il comma 2 ed i commi da 4 a 10, del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, sono abrogati.

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

Dato a Roma, addi' 6 settembre 2011

NAPOLITANO

Berlusconi, Presidente del Consiglio
dei Ministri

Matteoli, Ministro delle
infrastrutture e dei trasporti

Frattoni, Ministro degli affari
esteri

Palma, Ministro della giustizia

Tremonti, Ministro dell'economia e
delle finanze

Maroni, Ministro dell'interno

Fazio, Ministro della salute

Prestigiacomo, Ministro dell'ambiente
e della tutela del territorio e del
mare

Visto, il Guardasigilli: Palma

Note all'art. 18:

- Per il testo dell'art. 466-bis del Regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, si veda nelle note all'art. 4.
- Per i riferimenti alla direttiva 2009/18/CE, si veda nelle note alle premesse.

Allegato I

(di cui all'articolo 14, comma 1)

CONTENUTO DEI RAPPORTI SULLE INCHIESTE DI SICUREZZA

Prefazione.

Questa parte individua l'obiettivo unico dell'inchiesta di sicurezza e indica che una raccomandazione in materia di sicurezza non deve originare in nessun caso una presunzione di responsabilit  o di colpa e precisa che il rapporto non   stato redatto, per quanto riguarda il suo contenuto e il suo stile, per essere utilizzato nell'ambito di procedimenti giudiziari.

(Il rapporto non dovrebbe far riferimento a testimonianze ne' stabilire nessi tra una persona in esso menzionata e una persona che ha prodotto prove nel corso dell'inchiesta di sicurezza.)

1. Sintesi.

Questa parte espone i fatti essenziali riguardanti il sinistro o l'incidente marittimo: che cosa   avvenuto, quando, dove e come   avvenuto il sinistro; indica inoltre se il sinistro ha causato perdite di vite umane, feriti, danni alla nave, al carico, a terzi o all'ambiente.

2. Dati oggettivi.

Questa parte comprende varie sezioni distinte, che forniscono informazioni sufficienti, considerate oggettive dall'organo inquirente, per fondare l'analisi e facilitare la comprensione. Tali sezioni comprendono in particolare le seguenti informazioni.

2.1. Dati della nave:

Bandiera/registro d'immatricolazione

Identificazione

Caratteristiche principali

Propriet  e gestione

Dettagli di costruzione

Tabella minima di sicurezza

Merci trasportate autorizzate

2.2. Dati relativi al viaggio:

Scali

Tipo di viaggio

Informazioni sulle merci trasportate

Composizione dell'equipaggio

2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo:

Tipo di sinistro o incidente marittimo

Data e ora

Posizione e luogo del sinistro o incidente marittimo

Ambiente esterno e interno

Attivita' della nave e parte del viaggio

Capacita' a bordo

Dati relativi ai fattori umani

Conseguenze (per le persone, la nave, le merci trasportate, l'ambiente, altro)

2.4. Intervento dell'autorita' competente e misure d'urgenza:

Autori dell'intervento

Misure adottate

Velocita' di reazione

Azioni intraprese

Risultati ottenuti

3. Descrizione.

Questa parte ricostruisce il sinistro o incidente marittimo attraverso una sequenza di eventi, in ordine cronologico, che si sono verificati prima, durante e dopo il sinistro o incidente e il ruolo di ogni fattore (persone, materiale, ambiente, attrezzatura o agenti esterni). Il periodo coperto dalla descrizione dipende dal momento in cui si sono verificati i particolari eventi che hanno concorso direttamente al verificarsi del sinistro o incidente marittimo.

Questa parte comprende altresì ogni pertinente dettaglio dell'inchiesta di sicurezza condotta, compresi i risultati degli esami o delle analisi.

4. Analisi.

Questa parte comprende varie sezioni distinte e fornisce un'analisi di ciascun avvenimento collegato al sinistro accompagnato da osservazioni sui risultati di qualsivoglia esame o analisi pertinente effettuata nel corso dell'inchiesta di sicurezza e su qualsiasi misura di sicurezza che sia stata già adottata per prevenire sinistri marittimi.

Tali sezioni devono in particolare riguardare i seguenti aspetti:

- a) contesto e ambiente del sinistro,
- b) omissioni ed errori umani, eventi che abbiano coinvolto materiali pericolosi, effetti ambientali, avarie delle attrezzature e fattori esterni,
- c) fattori che hanno concorso all'evento connessi a funzioni legate a una persona, alle operazioni a bordo, alla gestione a terra o al rispetto delle norme.

L'analisi e le osservazioni consentono al rapporto di giungere a conclusioni logiche, che espongono tutti i fattori rilevanti, compresi quelli che comportano rischi per i quali gli strumenti di protezione esistenti volti a prevenire un sinistro o a eliminarne o attenuarne le conseguenze sono ritenuti inefficaci o inesistenti.

5. Conclusioni.

Questa parte riassume i fattori che hanno concorso all'evento e gli strumenti di protezione (materiali, funzionali, simbolici o procedurali) inefficaci o inesistenti per i quali è necessaria l'adozione di misure di sicurezza per prevenire sinistri marittimi.

6. Raccomandazioni in materia di sicurezza.

Questa parte contiene, ove opportuno, alcune raccomandazioni in

materia di sicurezza che si basano sull'analisi e sulle conclusioni e riguardano settori particolari, come la legislazione, la progettazione, le procedure, l'ispezione, la gestione, la salute e la sicurezza sul lavoro, la formazione, i lavori di riparazione, la manutenzione, l'assistenza a terra e la reazione dei servizi di emergenza.

Le raccomandazioni in materia di sicurezza sono rivolte a coloro che si trovano nella situazione migliore per attuarle, come gli armatori, i gestori, gli organismi riconosciuti, le autorità marittime, i servizi di gestione del traffico marittimo, gli organi di soccorso, le organizzazioni marittime internazionali e le istituzioni europee, allo scopo di prevenire sinistri marittimi. Questa parte presenta inoltre eventuali raccomandazioni provvisorie che possono essere state formulate in materia di sicurezza o qualsiasi misura di sicurezza presa durante l'inchiesta di sicurezza.

7. Appendici.

Il seguente elenco indicativo di informazioni viene, all'occorrenza, accluso al rapporto in forma cartacea o elettronica:

- a) fotografie, immagini video, registrazioni audio, mappe, disegni;
- b) norme applicabili;
- c) termini tecnici e abbreviazioni usate;
- d) studi di sicurezza specifici;
- e) altre informazioni.

Allegato II

(di cui all'articolo 4, comma 7)

DATI DA FORNIRE SUI SINISTRI E SUGLI INCIDENTI MARITTIMI

(Parte della piattaforma europea d'informazione europea sui sinistri marittimi)

1. Stato membro responsabile/persona di contatto
2. Stato membro incaricato dell'inchiesta
3. Ruolo svolto dallo Stato membro
4. Stato costiero interessato
5. Numero di Stati che hanno fondati interessi
6. Stati che hanno fondati interessi
7. Organo che notifica
8. Ora della notifica
9. Data della notifica
10. Nome della nave
11. Numero IMO/lettere distintive
12. Bandiera della nave
13. Tipo di sinistro o incidente marittimo
14. Tipo di nave
15. Data del sinistro o incidente marittimo
16. Ora del sinistro o incidente marittimo
17. Posizione - Latitudine
18. Posizione - Longitudine
19. Luogo del sinistro o incidente marittimo
20. Porto di partenza
21. Porto di destinazione

22. Dispositivo di separazione del traffico
23. Parte del viaggio
24. Operazioni della nave
25. Capacita' a bordo
26. Perdite di vite umane:
 - a) Equipaggio
 - b) Passeggeri
 - c) Altri
27. Feriti gravi:
 - a) Equipaggio
 - b) Passeggeri
 - c) Altri
28. Inquinamento
29. Danni alla nave
30. Danni alle merci trasportate
31. Altri danni
32. Breve descrizione del sinistro o incidente marittimo
33. Breve descrizione delle ragioni per non avviare un'inchiesta di sicurezza

Nota: Per i numeri: 10, 11, 12, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 e 32 occorre fornire dati per ogni nave se piu' di una nave e' coinvolta nel sinistro o nell'incidente marittimo.

Il testo di questo provvedimento non riveste carattere di ufficialità e non è sostitutivo in alcun modo della pubblicazione ufficiale. La consultazione e' gratuita.

Fonte: Istituto poligrafico e Zecca dello Stato

[Il Comune](#) - [Relazioni con il pubblico](#) - [Informagiovani](#) - [Dati statistici](#) - [Informacittà](#) - [Gazzette leggi e normative](#)
[Cultura e tempo libero](#) - [Economia e lavoro](#) - [Turismo](#) - [Portale delle associazioni](#) - [Istruzione e formazione](#) - [Trasporti e mobilità](#) -
[Sanità, ambiente](#)

Staff redazionale: staff@aesinet.it