

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 375

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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

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

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 17 giugno 2011)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI /D 232/11

Roma 17.6.2011

Caro Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della 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", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 16 giugno 2011.

*con i miei
saluti*

Sen.

Renato Giuseppe SCHIFANI

Presidente del

Senato della Repubblica

R O M A

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'allegato schema di decreto predisposto da attuazione alla direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa a principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.

La direttiva 2009/18/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 ha lo scopo di porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi e prevenire l'inquinamento causato da navi riducendo il rischio di futuri sinistri marittimi.

Pertanto, al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto marittimo in Europa si è evidenziata la necessità di effettuare tutti gli sforzi possibili per ridurre il numero di sinistri e incidenti marittimi.

L'efficiente organizzazione di inchieste tecniche sui sinistri marittimi migliora in generale la sicurezza marittima, in quanto concorre a prevenire il ripetersi di tali sinistri che hanno come conseguenze la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marino.

A tal proposito, ed a fronte del principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del Trattato, la direttiva in parola introduce misure adeguate nel settore dei trasporti marittimi che non possono essere realizzate in misura sufficiente dai singoli Stati membri e che necessitano, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, di una loro realizzazione a livello comunitario e che gli stessi Stati membri saranno obbligati a rispettare.

Il Parlamento europeo, nella risoluzione del 21 aprile 2004 sul miglioramento della sicurezza marittima, ha invitato la Commissione a presentare una proposta di direttiva sulle inchieste relative agli incidenti marittimi.

L'articolo 2 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 («UNCLOS») stabilisce il diritto degli Stati costieri a indagare sulle cause di qualsiasi sinistro marittimo che avvenga nelle loro acque territoriali e possa costituire un rischio per la vita o l'ambiente, interessare le loro autorità di ricerca e di soccorso o incidere comunque sui loro interessi.

L'articolo 94 dell'UNCLOS stabilisce che gli Stati di bandiera debbano aprire un'inchiesta che sarà svolta da o in presenza di una o più persone debitamente qualificate su specifici sinistri o incidenti in alto mare.

La regola I/21 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1° o novembre 1974 («SOLAS 74»), la Convenzione internazionale sulla linea di carico del 5 aprile 1966 e la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi del 2 novembre 1973 stabiliscono che gli Stati di bandiera hanno la responsabilità di effettuare inchieste sui sinistri e di comunicare i relativi risultati all'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Il codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO allegato alla risoluzione A.996(25) dell'assemblea dell'IMO del 29 novembre 2007 ribadisce l'obbligo degli Stati di bandiera di assicurare che le inchieste sulla sicurezza marittima siano svolte da inquirenti debitamente qualificati, competenti nelle materie relative ai sinistri e agli incidenti marittimi. Inoltre tale codice prescrive che gli Stati di bandiera siano in grado di mettere a disposizione inquirenti qualificati a tale scopo, indipendentemente dal luogo in cui si è verificato il sinistro o l'incidente.

Per quanto sopra, le ragioni ispiratrici dell'intervento normativo trovano fondamento nell'obbligo di recepimento della direttiva di cui all'oggetto, trasponendo all'interno della legislazione nazionale gli obblighi relativi allo Stato di bandiera, riferiti alla piena e completa adozione di quel quadro generale di regole istituite a livello internazionale.

Trattandosi di decreto di recepimento di direttiva comunitaria le norme in parola non confliggono con le norme comunitarie né con altre disposizioni che derivano da accordi internazionali; anzi, esse rappresentano attuazione fedele di norme previste dalla direttiva comunitaria di riferimento che, tra l'altro, richiama ad un quadro generale di regole derivanti dalle convenzioni internazionali.



Quanto all'incidenza del proposto intervento normativo sulle competenze degli Enti territoriali, non si evidenzia alcun profilo di incompatibilità, atteso che la disciplina incide su materie rientranti nell'esclusiva attribuzione dell'Amministrazione statale.

Alcun impatto si registra su norme di rango secondario.

Tanto premesso in ordine alle finalità del provvedimento e passando al suo esame, si precisa che:

Articolo 1 (finalità) - L'articolo 1, nello spirito generale della direttiva comunitaria che qui si intende recepire, individua l'obiettivo dell'intero decreto consistente nel miglioramento delle inchieste di sicurezza sui sinistri ed infortuni marittimi. Esso stabilisce che l'esecuzione delle inchieste debba essere svolta con efficienza e tempestività nel rispetto della normativa comunitaria e delle vigenti disposizioni nazionali.

L'organismo investigativo deve provvedere all'inserimento dei dati relativi ai sinistri all'interno del sistema comunitario di informazione sui sinistri marittimi denominato EMCIP (European Marine Casualty Information Platform - piattaforma europea di informazione sui sinistri marittimi) ivi comprese le eventuali raccomandazioni ovvero proposte di modifica della normativa tecnica.

Articolo 2 (ambito di applicazione) - L'articolo individua il campo di applicazione come testualmente riportato dall'articolo 2 della citata direttiva, rivolgendosi a tutti gli eventi che coinvolgono navi battenti la bandiera di uno Stato membro, o che si verificano nel mare territoriale o nelle acque marittime interne di uno Stato membro, o ne incidano sugli interessi rilevanti.

Il presente decreto non trova applicazione alle navi da guerra o di Stato, o militarizzate, o gestite direttamente da uno Stato membro, per esclusivi servizi governativi e non commerciali; Inoltre, vengono escluse dal campo di applicabilità le navi in legno o di costruzione primitiva, le navi e imbarcazioni, da diporto adibite al solo scopo ricreativo (quindi che non svolgono alcuna attività commerciale) a meno che non siano armate di equipaggio o che trasportino più di 12 passeggeri, a fini di lucro.

Del pari, il presente decreto non si applica alle navi adibite alla navigazione lacuale o fluviale ed alle navi da pesca di lunghezza inferiori a 15 metri.

Articolo 3 (definizioni) - Le definizioni indicate dal presente articolo sono testualmente riportate dall'omologo articolo della direttiva.

Per alcune definizioni si è ritenuto fare un rimando alle definizioni del "Codice IMO per le inchieste sui sinistri ed incidenti marittimi".

Per quanto riguarda la definizione di "investigatore", riportata alla lettera h) del comma 1, si precisa che tale qualifica potrà essere assunta anche da persona fisica appartenente all'organismo investigativo, che sia anche preposta all'inserimento dei dati nella piattaforma nazionale EMCIP.

Inoltre, è stata introdotta la definizione di "consulente" quale persona fisica, non appartenente all'organismo investigativo, iscritto all'elenco degli esperti di cui all'articolo 4, di cui può avvalersi il medesimo organismo.

Articolo 4 (organismo investigativo) - L'articolo attribuisce alla commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi le funzioni e la denominazione di Organismo investigativo demandando la sua organizzazione a successivi decreti ministeriali da adottarsi senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, utilizzando unità di personale già in servizio e strutture già esistenti nell'ambito del Ministero. Tale Organismo dovrà operare attraverso un'organizzazione avente caratteristiche tali da renderlo indipendente da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con colui che procede all'inchiesta. Nell'articolo sono inoltre richiamate le modalità operative riportate nel codice IMO per l'inchieste sui sinistri e gli incidenti marittimi adottato con risoluzione A.849 dell'Assemblea IMO in data 27 novembre 1997.

Articolo 5 (attività investigativa) - Viene individuata all'articolo 5 la natura dell'attività investigativa e la sua indipendenza da altri tipi di inchieste. Per lo svolgimento dei propri compiti, l'organismo investigativo, come espressamente indicato al comma 2, ha diritto e potere



di svolgere tutte le attività conferitegli dalla direttiva. 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.

Articolo 6 (regime dell'inchiesta di sicurezza) - L'inchiesta svolta dall'organismo investigativo ha finalità diverse ed indipendenti da ogni altra attività di indagine giudiziaria o amministrativa o di altro genere che possa essere condotta parallelamente ad essa. L'organismo investigativo, operando nella piena autonomia ed indipendenza attua ogni procedura diretta a garantire ogni possibile forma di collaborazione con l'Autorità Giudiziaria ovvero con l'Autorità Marittima per gli aspetti di competenza delle stesse. Quanto sopra, al fine di garantire che ogni elemento utile per l'indagine possa essere immediatamente posto a disposizione del soggetto interessato.

Articolo 7 (obbligo di indagine) - Premesso che l'indagine di sicurezza si applica nei casi definiti dal precedente articolo 2, nel caso in cui si verificano sinistri "gravi", l'organismo investigativo ha facoltà, dopo un attento esame preliminare, di decidere di non dare luogo ad un'inchiesta di sicurezza. All'uopo dovrà produrre un provvedimento motivato che dovrà essere notificato anche alla piattaforma EMCIP.

Articolo 8 (coordinamento con organismi investigativi con altri Stati membri) - con l'articolo 8 vengono definite le modalità di coordinamento con gli organismi investigativi degli altri Stati membri. Per intuibili motivi di economicità, celerità e semplicità, al fine di evitare che per il medesimo evento siano avviate più inchieste, da parte di Stati diversi, l'organismo investigativo fornisce ad essi ogni forma di collaborazione.

Articolo 9 (tutela della riservatezza) - L'articolo è rivolto a tutelare la riservatezza di ogni atto, documento, elemento o informazione concernente l'indagine di sicurezza. In particolare, vieta la divulgazione di ogni documento o prova ad essa relativo, intendendo tutelare l'identità e i dati sensibili di ogni persona direttamente coinvolta nel sinistro o che in esso, abbia responsabilità di qualsiasi genere.

Pertanto, gli elementi sensibili sono sottratti al diritto di accesso previsto dalla legge 241/90. Allo stesso modo, le deposizioni testimoniali ovvero le dichiarazioni spontanee raccolte nel corso dell'investigazione devono essere trattate in modo tale da renderne impossibile l'esatta l'attribuzione alla persone che le ha rilasciate.

Tuttavia, in casi eccezionali, nel superiore interesse pubblico, il potere di deroga ai suddetti vincoli, è posto in capo al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 10 (sistema di cooperazione permanente) - Al fine di favorire il perseguimento degli specifici obiettivi della direttiva, l'organismo investigativo partecipa ed intraprende ogni forma di collaborazione con gli omologhi organismi degli altri Stati membri ed in particolare collabora per il reciproco scambio di tutte le informazioni pertinenti ad un sinistro.

Articolo 11 (cooperazione con i paesi terzi titolari di interessi rilevanti) - L'articolo consente ai paesi terzi che siano titolari di interessi rilevanti di partecipare, previo accordo, all'inchiesta di sicurezza.

Articolo 12 (obbligo di collaborazione) - A similitudine di quanto previsto dalla vigente normativa nazionale, l'obbligo di collaborazione con l'organismo investigativo è posto in capo a tutti i soggetti interessati ovvero coinvolti nel sinistro.

Il giudizio in base al quale si possa essere ritenuti interessati o coinvolti nell'evento che è oggetto di investigazione spetta insindacabilmente alla persona dell'investigatore.

Articolo 13 (protezione delle prove) - L'articolo prescrive che tutti i soggetti interessati ovvero coinvolti nel sinistro siano obbligati, secondo l'ordinaria diligenza, a preservare ogni informazione, ogni dato, ogni documento o altra fonte relativa al sinistro, a prevenirne l'alterazione o impedirne la distruzione.

In ogni modo, sono fatte salve le competenze e le prerogative dell'Autorità Marittima e Consolare, in materia di svolgimento di inchiesta sommaria.



Articolo 14 (rapporti sugli incidenti) - L'articolo prescrive che le inchieste dell'organismo investigativo diano luogo ad un rapporto che viene redatto conformemente all'allegato I. Inoltre, si prevede che il rapporto di cui sopra debba essere inviato, senza ritardo, all'agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per l'archiviazione e la pubblicazione nella banca dati elettronica EMCIP.

Per comprensibili motivi correlati all'entità dell'evento e alla celerità delle informazioni, il rapporto può essere stilato in forma provvisoria più semplificata.

Articolo 15 (attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e diffusione di avvisi urgenti ai fini della prevenzione) - Nell'articolo si prevede che ogni raccomandazione di sicurezza che viene espressa dall'organismo deve essere inoltrata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché sia divulgata nelle opportune sedi.

Articolo 16 (disposizioni finanziarie) - L'articolo stabilisce che dal decreto in oggetto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e pertanto l'organismo investigativo dovrà essere realizzato attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Articolo 17 (sanzioni) - L'articolo, in aderenza al dettato dall'articolo 22 della direttiva oggetto di recepimento, introduce sanzioni relativamente a fattispecie che determinino un intralcio o un'impossibilità ad acquisire le informazioni relative al sinistro da investigare.

Articolo 18 (norme finali e transitorie) - Al fine di dare immediata operatività dell'organismo investigativo si è ritenuto opportuno che, sino all'emanazione dei decreti di cui all'articolo 4 considerato, lo stesso operi temporaneamente con la composizione prevista dall'art. 466 bis del Regolamento per la navigazione marittima.



RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo di attuazione della 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

Indicazione del referente dell'amministrazione proponente: dott. Antonio Cristallo tel. 06.44122325 e dott. Gianluca Traversa tel. 0644125218

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo:

L'obiettivo dell'intervento normativo è costituito dal recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2009/18/CE.

La necessità dell'intervento è ravvisabile nell'esigenza di adeguare ed aggiornare la legislazione nazionale nella materia trattata.

Non si ravvede alcuna ragione per cui il suddetto obiettivo possa essere incoerente con il programma di governo.

2) Analisi del quadro normativo nazionale:

Il quadro normativo nazionale su cui si interviene è rappresentato dai seguenti decreti legislativi:

- 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;
- 02 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 unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi.

La materia viene complessivamente ridefinita dalla 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.

Il quadro normativo nazionale è inoltre costituito dal complesso degli articoli contenuti nel Codice della Navigazione e nel relativo Regolamento di esecuzione che disciplinano la materia dei sinistri marittimi, nonché dalle norme dettate in materia da leggi e regolamenti collegati, tra cui il D.P.R. 1124/1965 recante il T. U. delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e sulle malattie professionali.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti:



Le nuove norme proposte incidono sul decreto legislativo 196/2005 recante l'attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario, monitoraggio e di informazione sul traffico navale: infatti ne abrogano l'articolo 11.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali: L'intervento è compatibile con i principi costituzionali.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali:

Il provvedimento non presenta effetti diretti con le competenze delle Regioni afferendo la materia alla sicurezza marittima e delle indagini sui sinistri marittimi. La materia, secondo il vigente riparto costituzionale di competenze Stato/Regioni, è sicuramente in capo all'amministrazione centrale dello Stato.

L'intervento è pertanto compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, non ledendo alcuna competenza agli stessi attribuita.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

L'intervento è compatibile con i predetti principi.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa:

Si ritiene che possano essere utilizzate le possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa di norme esistenti (ad esempio abrogazione di talune norme del codice della navigazione e/o in leggi correlate alla navigazione, perché ritenute superate o non allineate alla legislazione europea in materia.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter:

Non risulta esistere all'esame del parlamento, alcun progetto di legge vertente su materia analoga

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto:

Si ritiene che le linee prevalenti della giurisprudenza siano concordi nell'affermare che, a meno di casi e situazioni eccezionali, le direttive europee debbano essere recepite senza ritardo nell'ordinamento nazionale.

Altresì non risulta pendente alcun giudizio di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario:



La compatibilità è *in re ipsa*, posto che lo schema di decreto persegue l'obbligo di recepire la direttiva 2009/18/CE.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto:

Non risulta esistere alcuna procedura di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali:

L'intervento è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto

Non risulta pendente alcun giudizio innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto:

Non risulta pendente alcun giudizio innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto:

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea:

Altri Stati membri dell'Unione Europea hanno già recepito la citata direttiva nel proprio ordinamento nazionale; tra questi risultano: Francia, Gran Bretagna, Irlanda, Portogallo e Germania. Altri non hanno ancora provveduto; tra questi risultano: Belgio, Bulgaria e Slovenia.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso:

Le definizioni normative introdotte dal testo sono tratte dal Codice IMO nella sua versione più recente.

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

Le definizioni normative introdotte dal testo sono tratte dal Codice IMO (International Maritime Organization) per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi, adottato con Risoluzione A.849(20) dall'assemblea 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 della raccomandazioni per le inchieste sui sinistri marittimi e incidenti marittimi (Codice delle inchieste sui sinistri) in data 16 Maggio 2008.



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

Non risulta che si sia fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e/o integrazioni a disposizioni vigenti.

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

Non risulta essere presente nel testo considerato, alcun implicito effetto abrogativo di disposizioni.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non risulta che il presente atto contenga disposizioni ad effetto retroattivo o di riviviscenza di norma precedentemente abrogate o di interpretazione autentica, o derogatorie, rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo:

Non risulta la presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione:

L'atto successivo attuativo potrà essere individuato nel decreto ministeriale (previsto al comma 2 dell'articolo 4).

Con detto provvedimento si stabiliranno la struttura organizzativa e le rispettive competenze degli uffici che costituiranno il nuovo organo investigativo.

Eventuali atti successivi attuativi potranno consistere in una modificazione di carattere semplificativo, utile ai fini dell'attuazione pratica della direttiva.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi:

Allo stato attuale non si ravvede la necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi:



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo di attuazione della 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

Indicazione del referente dell'amministrazione proponente: dott. Antonio Cristallo tel. 06.44122325 e dott. Gianluca Traversa tel. 0644125218

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

A) Descrizione del quadro normativo vigente

Il quadro normativo nazionale su cui si interviene è rappresentato dai seguenti decreti legislativi:

- 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;
- 02 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 unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi.

La materia viene complessivamente ridefinita dalla Direttiva 2009/18/CE recepita con il presente intervento regolatorio

Il quadro normativo comunitario di riferimento per la materia oggetto dell'intervento regolatorio è rappresentato dalle seguenti disposizioni:

- Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982;
- Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) firmata a Londra il 1° novembre 1974;
- Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL), firmata a Londra il 2 novembre 1973.

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

Il quadro normativo vigente costituisce un settore omogeneo ad elevato contenuto tecnico (disciplina dell'attività di inchieste a seguito di sinistri marittimi a tutela della sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo). La relativa regolamentazione è, pertanto, largamente correlata alla discendente attuazione della normativa e degli strumenti comunitari, oltre che alla corposa normativa tecnica internazionale oggetto delle pertinenti convenzioni.

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



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

Occorre mantenere un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto marittimo in Europa ed occorre effettuare tutti gli sforzi possibili per ridurre il numero di sinistri e incidenti marittimi. L'efficiente organizzazione di inchieste tecniche sui sinistri marittimi migliora la sicurezza marittima, in quanto concorre a prevenire il ripetersi di tali sinistri che hanno come conseguenze la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marino.

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

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

La trasposizione nell'ordinamento nazionale dei contenuti della Direttiva 2009/18/CE è la fase conclusiva di un processo istruttorio "ascendente" che ha visto il contributo di tutti gli Stati membri. L'obiettivo principale che l'UE persegue con la direttiva da recepire concerne il miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di navigazione mediante una organica e specifica disciplina dell'organizzazione delle inchieste tecniche sui sinistri marittimi concorre a prevenire il ripetersi di tali sinistri.

Alla luce dei numeri degli eventi incidentali registrati nell'ultimo anno (20 eventi nell'anno 2010 e 9 da gennaio a maggio 2011), gli obiettivi dell'intervento regolatorio, che saranno valutati in sede di apposita VIR, sono il funzionamento, più proficuo possibile, dell'Organismo investigativo sui sinistri marittimi, l'incremento della qualità delle attività investigative, la diminuzione degli eventi incidentali e l'incremento della sicurezza in materia di sicurezza della navigazione, anche attraverso raccomandazioni in materia, ed in materia di tutela dell'ecosistema costiero.

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

Destinatario diretto dell'intervento regolatorio è il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nella propria articolazione presso cui è istituito l'organismo investigativo. Beneficiari indiretti sono le imprese europee ed internazionali del settore armatoriale e gli operatori del settore, nonché le comunità nazionali e le popolazioni costiere che potranno trarre effetti positivi dalle accresciute capacità di prevenzione di incidenti in mare, discendenti dall'attività investigativa sui sinistri diretta a prevenire le fonti di rischio per l'incolumità delle equipaggi, ed incrementare la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri.

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati

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

Tale valutazione deriva dalla natura dell'intervento che risulta diretto al miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di investigazione dei sinistri marittimi in attuazione del disposto comunitario.

Si è provveduto, inoltre, ad ascoltare ed a trasporre nella parte discrezionale del testo le richieste pervenute delle varie articolazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e delle altre



amministrazioni interessate dall'applicazione dell'intervento regolatorio emerse in sede di apposite riunioni preparatorie. Sono state, inoltre, accolte le richieste del Ministero dell'economia e delle finanze, in merito alla scelta dell'Organismo investigativo, indirizzate al contenimento dei costi ed alla non proliferazione di nuovi organismi, nell'ottica del potenziamento di quelli esistenti.

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

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'intervento normativo costituisce adempimento di un obbligo dello Stato quale membro dell'Unione europea, pertanto opzione zero esporrebbe lo Stato Italiano ad eventuali procedure d'infrazione della Stessa Unione Europea a seguito del mancato recepimento della suddetta Direttiva.

Alla luce dei dati sui sinistri marittimi, attualmente il livello di sicurezza della navigazione marittima, può essere migliorato a seguito dell'istituzione di un nuovo organismo dotato di indipendenza sul piano organizzativo, giuridico e decisionale.

Un mancato intervento regolatorio ha come prevedibili effetti una riproposizione del numero di eventi incidentali registrati annualmente, con notevoli costi in termini sociali, ambientali ed economici.

SEZIONE 4 - VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Opzioni alternative di intervento regolatorio

Non sono emerse, per gli aspetti sostanziali, soluzioni effettivamente praticabili per quanto riguarda la parte discrezionale della direttiva, che concerneva unicamente la scelta dell'Organismo investigativo ricaduta sulla commissione centrale d'indagine sui sinistri, di cui all'articolo 466-bis del regolamento di attuazione del codice della navigazione, e per il resto è conforme ai principi dettati dalla stessa.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti

Il metodo e l'analisi per la valutazione degli effetti sono stati valutati a livello Comunitario nella parte ascendente della direttiva. Pertanto non si è proceduto ad una analisi aprioristica se non nella parte discrezionale in merito alla scelta dell'organismo investigativo operata in base alle indicazioni del ministero dell'economia e delle finanze.

Effetti della nuova disciplina è l'implemento del dispositivo delle indagini di sicurezza che risulta peraltro già attuato dall'Italia a seguito del recepimento della direttiva 1999/35/CE e susseguente decreto legislativo 28/2011 istitutivo della Commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi ex art.466-bis del regolamento di attuazione del Codice della Navigazione. – del quale il presente schema costituisce naturale ampliamento e riscrittura – secondo quanto emerge dai rapporti operativi acquisiti quotidianamente dai *report* del personale ispettivo che fa capo alla rete organizzativa dell'Amministrazione

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Non risultano svantaggi derivanti dall'intervento regolatorio ma sussistono invece notevoli vantaggi in tema di corretto funzionamento del dispositivo di sicurezza marittima e riduzione dei costi sociali ed economici dovuti alla diminuzione degli incidenti, che possono minare l'incolumità delle equipaggi e la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri nazionali.



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

Una serie di obblighi informativi vengono posti a carico dell'organismo investigativo avuto riguardo ai dati emersi dalla propria attività di indagine.

Gli obblighi informativi sono i seguenti:

- *notifica presso la banca dati europea per i sinistri marittimi, qualora l'organismo investigativo ritenga di non avviare un'inchiesta di sicurezza, delle ragioni di tale decisione*
- *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;*
- *l' organismo investigativo entro dodici mesi dalla data del sinistro pubblica i rapporti sul sinistro ed invia alla Commissione europea una copia del rapporto finale ovvero di quello provvisorio o semplificato.*

Inoltre si è posta la priorità di non caricare i destinatari diretti ed indiretti di oneri inutili, bensì gli unici oneri presenti sono destinati a favore della collettività in termini di incremento della sicurezza della navigazione, tutela dell'ecosistema costiero.

D) *Comparazione con altre opzioni esaminate*

Non si è proceduto ad alcuna comparazione, in quanto l'intervento regolatorio è conforme alla direttiva e per quanto concerne la parte discrezionale (scelta dell'Organismo investigativo) non sono emerse altre opzioni effettivamente praticabili visti i limiti economici imposti dal Ministero dell'economia e delle finanze, per la rimanente parte è un'aderente trasposizione della Direttiva.

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

Le procedure ed i sistemi informativi già esistenti sono in grado di far fronte, autonomamente con specifici mezzi economici, infrastrutturali ed organici che fanno capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle esigenze di puntuale applicazione immediata del provvedimento senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

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

L' intervento regolatorio comporta oggettivi vantaggi in tema di effetti sul mercato dei trasporti marittimi traducendosi in una più organica conoscenza tecnica sulle cause dei sinistri al fine di prevenire il verificarsi di futuri eventi incidentali.

Avere una conoscenza completa ed approfondita delle circostanze e delle caratteristiche tecniche che sono state alla base di sinistri marittimi può far sì che l' organismo investigativo trasmetta le proprie raccomandazioni di sicurezza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché lo stesso adotti i provvedimenti necessari a garantire l'osservanza delle citate raccomandazioni, ivi compresa l'emaneazione di avvisi urgenti e provvedimenti normativi utili e necessari affinché il trasporto marittimo abbia caratteristiche di sicurezza più elevate tali da recare un minor fattore di rischio.

SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

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

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella propria articolazione costituita dall'istituendo organismo investigativo sui sinistri marittimi.

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



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

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

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

Ferma restando la prevista competenza del Ministero per le politiche comunitarie circa la vigilanza dei meccanismi comunitari di verifica del corretto adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive.

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

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

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

Che terrà conto dei seguenti aspetti prioritari:

1. incremento della qualità delle attività investigative;
2. diminuzione degli eventi incidentali;
3. incremento della sicurezza in materia di tutela di sicurezza della navigazione;
4. incremento della sicurezza in materia di tutela dell'ecosistema costiero;
5. analisi del rapporto dei costi – benefici dell'intervento regolatorio.

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





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

Roma, **17 GIU. 2011**

ANP/126/POCOM/8279

ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI
MINISTRI

- Dipartimento per gli Affari Giuridici e Legislativi

e, per conoscenza:

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI

- Ufficio legislativo

R O M A

ALL'UFFICIO LEGISLATIVO-FINANZE

AL DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA
GENERALE DELLO STATO

S E D E

OGGETTO: Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchiesta sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.

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

IL CAPO DELL'UFFICIO

11015

229
21



*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

ISPETTORATO GENERALE PER I RAPPORTI FINANZIARI
CON L'UNIONE EUROPEA

UFFICIO IV

Roma, **16 GIU.2011**

Prot. Nr. 73568
Rif. Prot. Entrata Nr. 73551
Allegati: 1
Risposta a Nota del:

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO <i>Ufficio Legislativo - Economia</i>
17 GIU 2011
Prot. n. 8276

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

OGGETTO: Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2009/18/CE.

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

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

lp

Il Ragioniere Generale dello Stato
Conto

RELAZIONE TECNICA

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

L'allegato schema di decreto predisposto da attuazione alla direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa a principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.

La direttiva 2009/18/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 ha lo scopo di porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi e prevenire l'inquinamento causato da navi riducendo il rischio di futuri sinistri marittimi.

L'efficiente organizzazione di inchieste tecniche sui sinistri marittimi migliora in generale la sicurezza marittima, in quanto concorre a prevenire il ripetersi di tali sinistri che hanno come conseguenze la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marino.

A tal proposito, ed a fronte del principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del Trattato, la direttiva in parola introduce misure adeguate nel settore dei trasporti marittimi che non possono essere realizzate in misura sufficiente dai singoli Stati membri e che necessitano, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, di



una loro realizzazione a livello comunitario e che gli stessi Stati membri saranno obbligati a rispettare.

Per quanto d'interesse, ai fini della presente relazione, si rileva che l'unico elemento finanziario di rilievo riguarda l'articolo 4 ed in particolar modo le spese relative al funzionamento dell'Organismo investigativo.

Tale disposizione va ad implementare le funzioni della già esistente commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi di cui all'articolo 466-bis del regolamento per la navigazione marittima che viene posta alle dirette dipendenze del Ministro. L'Organismo svolge le 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.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400, stabilisce la struttura organizzativa, le competenze e la composizione dell'Organismo investigativo, utilizzando unità 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 del Ministero, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.



L'Organismo investigativo può avvalersi, nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, 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. Il ricorso alla figura di consulenti esterni potrà avvenire solo in caso di disponibilità di risorse da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti costituendo una facoltà e non un obbligo. In merito alla quantificazione di oneri, data l'assoluta imprevedibilità dei sinistri e rilevate le molteplicità di fattispecie verificabili non appare realistica una quantificazione preventiva. L'Organismo investigativo è 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 nonché della banca dati sui sinistri ed incidenti marittimi inserita nel sistema globale integrato di informazione dell'IMO (**Global Integrated Shipping Information System - GISIS**). Tale attività non costituisce un nuovo compito ma consiste in attività già ampiamente effettuate dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.



L'Organismo investigativo, ex articolo 17, comma 4, nell'ambito delle proprie funzioni, così come definite nel decreto legislativo, qualora accerti comportamenti illeciti opererà ad irrogare le relative sanzioni amministrative. Da tale attività, rientrando nelle funzioni proprie di polizia giudiziaria dei membri dell'Organismo non deriveranno maggiori oneri a carico della finanza pubblica ma al contrario potranno concretizzarsi nuove risorse derivanti dall'applicazione delle sanzioni.

Si rileva pertanto che l'intervento si caratterizza per l'invarianza della spesa, in quanto, rispetto alle innovazioni del quadro normativo ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione della modifica normativa comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie compatibili con le vigenti assegnazioni di cui dispone l'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti.

16 GIU. 2011

La verifica della presente relazione è conclusa in data 16/06/11
effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 156, ha
avuto esito

16015 IV
16.06.11
[Signature]

[Signature]
[Signature]

POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

[Signature]



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA 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.

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 unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché 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 _____;

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

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

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

emana

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Finalità)

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 attività 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 finalità 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 nonché le modalità 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 nonché di protezione dell'ambiente marino e costiero.
3. Le inchieste, svolte sulla base della disciplina contenuta nel presente decreto, non riguardano la determinazione di responsabilità. L'organismo investigativo di cui all'articolo 4, riferisce all'autorità competente circostanze ed elementi rilevanti sulle cause del sinistro o dell'incidente marittimo qualora, dai risultati delle attività di investigazione tecnica di sicurezza, si possano desumere responsabilità.

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) unità 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) unità veloce da passeggeri: le unità 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 può 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.

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 unità 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 è 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 può 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 può avvalersi, nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, 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 conformità 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 attività 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) 27 giugno 2002, n. 1406. La predetta procedura può 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 è 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 nonché della banca dati sui sinistri ed incidenti marittimi inserita nel sistema globale integrato di informazione dell'IMO (Global Integrated Shipping Information System - GISIS).

ART. 5

(Attività investigativa)

1. Nel rispetto delle esigenze di riservatezza e del segreto delle attività di indagine, le attività investigative sono condotte tempestivamente, senza pregiudizio per la celerità degli accertamenti volti ad acquisire dati, notizie ed informazioni rilevanti per l'inchiesta di sicurezza.
2. L'organismo investigativo può:
 - a) accedere liberamente a qualsiasi area pertinente o al luogo del sinistro nonché 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 nonché 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 società di classificazione o di altri soggetti pertinenti, sempre che tali soggetti o i loro rappresentanti risiedano nello Stato membro;
 - i) richiedere l'assistenza delle autorità 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;
 - 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 è avviata entro il termine più 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 gravità del sinistro o dell'incidente marittimo, del tipo di nave ovvero di carico interessato e della possibilità che i risultati dell'inchiesta di sicurezza siano tali da consentire un'efficace attività 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 modalità 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 finalità 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 più inchieste parallele da parte di diversi Stati membri coinvolti l'organismo investigativo attiva specifiche procedure di collaborazione gratuite per definire le modalità di partecipazione di ogni altro Stato che sia titolare di interessi rilevanti nonché 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, è 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 è 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 è opportuno per le finalità e l'efficacia dell'inchiesta, può 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 più idonee forme di collaborazione finalizzate all'acquisizione di dati ed informazioni utili per le finalità proprie dell'indagine nonché 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'unità veloce da passeggeri nelle acque marittime interne o nel mare territoriale ovvero in alto mare, qualora dette unità provengano dal proprio mare territoriale o acque marittime interne, avvia il procedimento d'inchiesta e ne è responsabile, salvo intervenuti accordi da parte dell'Amministrazione con le corrispondenti Autorità straniere di affidamento, in regime di delega, dell'attività investigativa ad altro Stato.
7. L'organismo investigativo può richiedere assistenza e collaborazione all'omologo organismo investigativo di uno Stato membro non coinvolto accordandosi preventivamente sulle modalità 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) è vietato divulgare, per finalità 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'identità 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'attività d'inchiesta e fino alla conclusione della stessa, i relativi atti e documenti, nonché 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 modalità 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, può 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 finalità proprie del decreto.

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 attività 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 attività di raccordo con le istituzioni dell'UE e con i corrispondenti Organismi degli altri Stati membri, in particolare per delineare le migliori procedure e modalità 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 nonché 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 attività 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 unità ovvero interessi nazionali, l'organismo investigativo può 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 unità navali, comprese quelle di bandiera estera, di non intralciare e di collaborare con gli investigatori durante l'attività d'indagine, di rendere disponibile qualunque fonte di potenziale prova nonché 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, nonché 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 nonché 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'Autorità 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 una nave sia perduta o scomparsa, ne dà 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 è trasmessa all'organismo investigativo quanto prima e, comunque, non oltre sessanta giorni dalla notizia del sinistro o dell'incidente marittimo.

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 finalità 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 qualità del rapporto in relazione alle finalità dell'attività d'inchiesta, l'organismo investigativo tiene conto delle osservazioni tecniche diffuse dalla Commissione europea sulle modalità 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 affinché 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 facoltà 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 necessità 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. L'Amministrazione provvede 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, è 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 è 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 conformità a quanto previsto dalla legge 24 novembre 1981, n. 689.

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, è 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.
4. L'articolo 11 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è 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, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.



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 responsabilità o di colpa e precisa che il rapporto non è 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 né 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 è avvenuto, quando, dove e come è 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

Proprietà 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

Attività della nave e parte del viaggio

Capacità a bordo

Dati relativi ai fattori umani

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

2.4. Intervento dell'autorità competente e misure d'urgenza

Autori dell'intervento

Misure adottate

Velocità 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. Capacità 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 più di una nave è coinvolta nel sinistro o nell'incidente marittimo.

