

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 24 marzo 2011, n. 53.

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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

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

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

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 17 dicembre 2010;

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

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 3 marzo 2011;

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

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Finalità

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

a) l'instaurazione di efficaci procedure di controllo delle navi non di bandiera italiana che scalano i porti nazionali concernenti l'osservanza della normativa interna-

zionale e comunitaria in materia di sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine, anche ai sensi e per le finalità di cui al regolamento (CE) n. 725/2004 e del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS ed il relativo Codice ISPS sulla sicurezza delle navi e degli impianti portuali;

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

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

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intendono per:

a) convenzioni: quelle di seguito indicate, unitamente ai relativi protocolli ed emendamenti, nonché ai connessi codici, nella loro versione aggiornata:

1) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, LL66, firmata a Londra il 5 aprile 1966, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777;

2) convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare, SOLAS 74, firmata a Londra il 1° novembre 1974, di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 313;

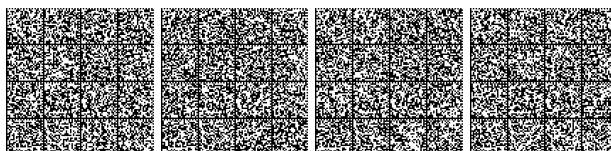
3) convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi, MARPOL 73/78, firmata a Londra il 2 novembre 1973, di cui alla legge 29 settembre 1980, n. 662;

4) convenzione internazionale sugli standard per l'addestramento, la certificazione ed il servizio di guardia dei marittimi, STCW 78, firmata a Londra il 5 luglio 1978, di cui alla legge 21 novembre 1985, n. 739;

5) convenzione sul regolamento per prevenire gli abbordi in mare, COLREG 1972, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, di cui alla legge 27 dicembre 1977, n. 1085;

6) convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili, ITC 69, firmata a Londra il 23 giugno 1969, di cui alla legge 22 ottobre 1973, n. 958;

7) convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili, ILO n. 147, firmata a Ginevra il 29 ottobre 1976, di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 159;



8) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, CLC 92, firmata a Londra il 27 novembre 1992, di cui alla legge 27 maggio 1999, n. 177;

b) Memorandum d'intesa di Parigi (Paris MOU): il memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua versione aggiornata;

c) audit IMO: sistema di verifica e consulenza cui si sottopongono volontariamente gli Stati membri dell'IMO secondo le procedure fissate dalla risoluzione dell'assemblea dell'IMO A.974(24);

d) regione del Memorandum d'intesa di Parigi: la zona geografica in cui i firmatari del MOU di Parigi effettuano ispezioni secondo le procedure concordate;

e) nave: qualsiasi nave mercantile adibita al trasporto marittimo, battente bandiera diversa da quella nazionale, rientrante nel campo di applicazione di una o più delle convenzioni;

f) interfaccia nave/porto: l'ambito spaziale in cui hanno luogo attività che interessano direttamente una nave e che comportano il movimento di persone o merci o la fornitura di servizi tecnico nautici;

g) nave ancorata: una nave, in porto o alla fonda in rada, che staziona in una zona ricadente nell'ambito portuale ma non ormeggiata, interessata da attività proprie dell'interfaccia nave/porto;

h) ispettore: soggetto appartenente unicamente al Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera, in possesso dei requisiti di cui all'allegato I, del presente decreto, debitamente autorizzato e formalmente incaricato dall'autorità competente centrale, a conclusione del prescritto *iter* formativo, a svolgere le ispezioni dello Stato di approdo;

i) autorità competente centrale: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera e, per quanto attiene alle attività di prevenzione dell'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, per tali fini, si avvale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera;

l) autorità competente locale: gli uffici marittimi periferici retti da ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto fino a livello di Ufficio circondariale marittimo;

m) autorità portuale: gli enti di cui all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

n) periodo notturno: l'arco temporale che va dalle ore 22,00 alle ore 5,00 del giorno successivo;

o) ispezione iniziale: la visita a bordo di una nave svolta da un ispettore, per verificare la conformità alle pertinenti convenzioni e regolamenti, che include almeno i controlli previsti all'articolo 16, comma 1;

p) ispezione dettagliata: l'ispezione durante la quale la nave, le dotazioni di bordo e l'equipaggio sono sottoposti, interamente o parzialmente, ad un esame accurato nei casi specificati all'articolo 16, comma 3, degli aspetti concernenti la costruzione, le dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro ed il rispetto delle procedure operative di bordo;

q) ispezione estesa: un'ispezione che riguarda le voci elencate all'allegato VII e che può comprendere un'ispezione dettagliata quando sussistano i fondati motivi di cui all'articolo 16, comma 3;

r) esposto: un'informazione o rapporto originato da soggetto, associazione o organizzazione, portatore di una qualificata posizione soggettiva, di un interesse diffuso o legittimo comunque legato alla sicurezza della nave, inclusi la sicurezza o la salute dell'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo e la prevenzione dell'inquinamento;

s) fermo: il formale divieto posto ad una nave di prendere il mare a causa delle deficienze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura;

t) provvedimento di rifiuto di accesso: la decisione comunicata al comandante di una nave, alla compagnia che ne è responsabile ed allo Stato di bandiera, con la quale si notifica che alla nave sarà rifiutato l'accesso a tutti i porti ed ancoraggi della Comunità;

u) sospensione di un'operazione: il formale divieto posto ad una nave di continuare una qualunque attività operativa tecnica o commerciale a causa delle deficienze individuate che, da sole o nel complesso, renderebbero il proseguimento della predetta attività pericoloso per la sicurezza della navigazione, delle persone a bordo o per l'ambiente;

v) compagnia: il proprietario della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, incluso l'armatore o il noleggiatore a scafo nudo, che assume la responsabilità dell'esercizio della nave dal proprietario della stessa e che si fa carico dei doveri e delle responsabilità posti dal codice internazionale di gestione della sicurezza, ISM;

z) organismo riconosciuto: una società di classificazione o altro organismo privato che svolge funzioni amministrative per conto dell'amministrazione dello Stato di bandiera;

aa) certificato obbligatorio: il certificato rilasciato direttamente o a nome di uno Stato di bandiera in conformità alle convenzioni;

bb) certificato di classe: il documento che conferma la conformità alla SOLAS 74, capitolo II-1, parte A-1, regola 3-1;

cc) banca dati delle ispezioni: il sistema informatico che contribuisce all'attuazione del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo all'interno della Comunità e che riguarda i dati relativi alle ispezioni effettuate nella Comunità e nella regione del MOU di Parigi.

Art. 3.

Campo di applicazione

1. Il presente decreto si applica alle navi di bandiera non italiana ed ai relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio in un porto nazionale per effettuare attività proprie dell'interfaccia nave/porto. L'ispezione di una nave eseguita in acque soggette alla giurisdizione nazionale è considerata, ai fini del presente decreto, equivalente a quella svolta nell'ambito di un porto.



2. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 500 GT (gross tonnage), si applicano i requisiti previsti dalle convenzioni applicabili. Qualora nessuna convenzione sia applicabile, si adottano le procedure di cui all'allegato I del MOU di Parigi, per garantire che le navi non presentino evidenti pericoli per la sicurezza della navigazione, la salute o l'ambiente.

3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una delle convenzioni di cui al comma 1 dell'articolo 2, l'Autorità competente locale accerta che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione.

4. Il presente articolo non pregiudica i diritti di intervento che uno Stato membro può far valere in forza delle pertinenti convenzioni.

5. Il presente decreto non si applica alle navi da pesca, alle navi da guerra, alle navi ausiliarie, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, alle navi dello Stato utilizzate a fini non commerciali ed alle unità da diporto non adibite a traffici commerciali.

Art. 4.

Poteri ispettivi

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

Art. 5.

Profilo professionale degli ispettori

1. Ciascun ispettore, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali indicati nell'allegato I del presente decreto ad opera dell'autorità competente centrale, è autorizzato ad eseguire i controlli dello stato di approdo a seguito del rilascio, da parte della predetta autorità, di un documento autorizzativo e di identità personale, conforme al modello previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 14 novembre 1997, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 275 del 25 novembre 1997.

2. Il documento di cui al comma 1 è soggetto a rinnovo e deve essere esibito ai fini dell'accesso alla nave.

3. L'ispettore può farsi motivatamente assistere da ausiliari muniti di competenze professionali specialistiche, ai fini dello svolgimento di particolari compiti di ispezione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

4. Gli ispettori e gli ausiliari di cui al comma 3, non possono avere alcun interesse, personale o economico, nell'area portuale in cui avviene l'ispezione, né in relazione all'esercizio delle navi ispezionate o in relazione all'esecuzione dei contratti di trasporto o di altre attività proprie dell'interfaccia nave/porto. Il personale ausiliario

di cui al comma 3 non può essere dipendente, né intraprendere attività per conto di organismi riconosciuti che rilasciano i certificati per conto dello Stato di bandiera, inclusi quelli di classe, o che svolgono gli accertamenti necessari per il rilascio di tali certificati.

5. Per quanto non espressamente indicato nel presente comma, si applicano, quali cause di incompatibilità, i motivi di astensione previsti per il giudice dall'articolo 51 del codice di procedura civile.

6. Gli ispettori ricevono una formazione appropriata in relazione alle modifiche apportate al sistema del controllo da parte dello Stato di approdo ed agli emendamenti delle convenzioni.

7. La competenza degli ispettori e la rispondenza del percorso formativo seguito ai criteri minimi di cui all'allegato I sono verificate, con frequenza periodica, alla luce del programma comunitario armonizzato per la formazione e la valutazione delle competenze degli ispettori incaricati del controllo dello Stato di approdo.

8. Al personale ispettivo del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera compete il trattamento economico ordinario ed accessorio previsto dalla legislazione vigente in ragione del proprio status senza alcun ulteriore compenso aggiuntivo discendente dall'attività ispettiva prestata.

Art. 6.

Profilo di rischio della nave

1. Alle navi che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato facente parte della Comunità europea è attribuito, dalla banca dati delle ispezioni di cui all'articolo 26, un profilo di rischio che determina il livello di priorità, la frequenza e l'entità delle ispezioni cui la nave deve essere sottoposta.

2. Il profilo di rischio di una nave è determinato dalla combinazione dei parametri di seguito elencati:

a) parametri generici: tipo, età, bandiera, organismi riconosciuti interessati e grado di affidabilità della compagnia conformemente all'allegato II ed all'allegato III, parte I, punto I;

b) parametri storici: numero di deficienze e di fermi registrati in un determinato periodo conformemente all'allegato II ed all'allegato III, parte I, punto 2.

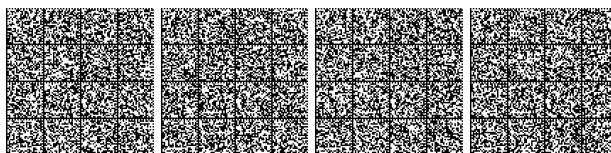
Art. 7.

Selezione delle navi ai fini dell'ispezione

1. L'autorità competente locale provvede affinché, ai fini della programmazione dell'attività ispettiva, le navi siano selezionate in base al profilo di rischio, in conformità all'allegato III, parte I, ed in presenza di fattori di priorità assoluta o imprevisti conformemente all'allegato III, parte II, punti 2A e 2B.

2. L'autorità competente locale:

a) seleziona le navi che devono essere sottoposte ad ispezione obbligatoria, qualificate navi a «priorità 1», secondo il regime di selezione di cui all'allegato III, parte II, punto 3A;



b) può selezionare le navi che possono essere sottoposte ad ispezione, qualificate navi a «priorità 2», conformemente all'allegato III, parte II, punto 3B.

Art. 8.

Frequenza delle ispezioni

1. L'autorità competente locale provvede a sottoporre le navi che fanno scalo nei porti o negli ancoraggi nazionali ad ispezioni periodiche o ad ispezioni supplementari secondo i seguenti criteri:

a) ispezioni periodiche ad intervalli di tempo prestabiliti a seconda del rispettivo profilo di rischio conformemente all'allegato III, parte I. La frequenza delle ispezioni periodiche diminuisce con il diminuire del rischio. Per le navi ad alto rischio tale intervallo non supera i sei mesi;

b) ispezioni supplementari, indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica, nei confronti di:

1) navi alle quali si applicano i fattori di priorità assoluta enumerati nell'allegato III, parte II, punto 2A;

2) navi alle quali si applicano i fattori imprevidi enumerati nell'allegato III, parte II, punto 2B, a seguito della valutazione professionale dell'autorità competente locale.

Art. 9.

Sistema di ispezione ed impegno ispettivo annuale

1. Le ispezioni sono effettuate conformemente al regime di selezione descritto all'articolo 7 e al disposto dell'allegato III.

2. L'autorità competente locale provvede, annualmente, ad ispezionare:

a) le navi di priorità I, di cui all'articolo 7, comma 2, lettera a), che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi;

b) un numero di navi di priorità I e II, di cui all'articolo 7, comma 2, lettere a) e b), corrispondente almeno alla percentuale annuale di ispezioni assegnata.

Art. 10.

Modalità del rispetto dell'impegno di ispezione

1. L'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), è rispettato se le ispezioni mancate non superano:

a) il 5 per cento del totale delle navi di priorità I con un profilo di rischio elevato che hanno fatto scalo nei porti ed ancoraggi nazionali;

b) il 10 per cento del totale delle navi di priorità I diverse da quelle con un profilo di rischio elevato approdate nei porti ed ancoraggi nazionali.

2. Ferme le percentuali di cui al comma 1, l'Autorità competente locale ispeziona, in via prioritaria, le navi che, secondo le informazioni fornite dalla banca dati delle ispezioni, fanno scalo raramente in porti o ancoraggi ubicati all'interno della Comunità.

Art. 11.

Attribuzione di una percentuale di ispezioni equilibrata tra gli Stati membri

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

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

Art. 12.

Rinvio delle ispezioni - Casi di mancata effettuazione

1. L'autorità competente locale può decidere di rinviare l'ispezione di una nave di priorità I nelle seguenti circostanze:

a) quando l'ispezione può essere effettuata al successivo scalo nazionale della nave, a condizione che la nave non effettui scali intermedi in nessun altro porto della Comunità o della regione del MOU di Parigi e che il rinvio non sia superiore a quindici giorni;

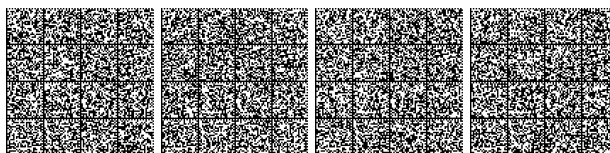
b) quando l'ispezione può essere effettuata in altro porto di scalo della Comunità o della regione del MOU di Parigi entro quindici giorni, a condizione che lo Stato in cui si trova tale porto abbia anticipatamente accettato di eseguire l'ispezione stessa.

2. In caso di ispezione rinviata ai sensi della lettera a) o b), ed inserita nella banca dati delle ispezioni, la predetta ispezione mancata non è conteggiata come tale. Qualora l'ispezione di una nave di priorità I non sia effettuata, la nave non è esentata dall'essere ispezionata nel porto di scalo successivo all'interno della Comunità, ai sensi del presente decreto.

3. L'ispezione di una nave di priorità I, non effettuata per motivi operativi, non è conteggiata come ispezione mancata, purché il motivo per cui non è stata effettuata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni e ricorra una delle seguenti circostanze eccezionali:

a) l'autorità competente locale ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino;

b) la nave fa scalo soltanto durante il periodo notturno. L'autorità competente locale adotta le misure necessarie per garantire che, se necessario, le navi che fanno regolarmente scalo durante il periodo notturno siano ispezionate.



4. L'ispezione non effettuata su una nave ancorata non è conteggiata come ispezione mancata se ricorre una delle seguenti condizioni:

a) la nave è ispezionata, entro quindici giorni, in altro porto o ancoraggio della Comunità o della regione del MOU di Parigi ai sensi dell'allegato III;

b) la nave fa scalo soltanto durante il periodo notturno o la durata dello scalo è troppo breve perché l'ispezione possa essere effettuata in modo soddisfacente, e il motivo dell'ispezione mancata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni;

c) l'autorità competente locale ritiene che l'esecuzione dell'ispezione comporti un rischio per la sicurezza degli ispettori, della nave, dell'equipaggio o del porto ovvero per l'ambiente marino, e il motivo dell'ispezione mancata sia inserito nella banca dati sulle ispezioni.

Art. 13.

Comunicazione preventiva di arrivo delle navi

1. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave diretta verso un porto o ancoraggio nazionale, che ai sensi dell'articolo 17 sia assoggettabile ad ispezione estesa, provvede a dare comunicazione all'autorità competente locale dell'arrivo della stessa, possibilmente utilizzando strumenti elettronici, in conformità delle disposizioni di cui all'allegato IV.

2. Le procedure e i formati sviluppati dall'autorità competente locale ai fini dell'allegato IV del presente decreto sono conformi alle pertinenti disposizioni di cui al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modifiche, in materia di avvisi originati dalle navi.

Art. 14.

Rapporti dei piloti

1. I piloti che operano su navi in arrivo o in partenza da un porto nazionale o che operano su navi dirette o in transito all'interno delle acque di giurisdizione, informano immediatamente l'autorità competente locale, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni, vengano comunque a conoscenza di anomalie che possono costituire un rischio per la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

2. Le informazioni di cui al comma 1, trasmesse possibilmente in formato elettronico, devono contenere:

a) nome, numero di identificazione IMO, nominativo internazionale e bandiera della nave;

b) ultimo porto di scalo e porto di destinazione della nave;

c) descrizione delle anomalie apparenti riscontrate a bordo.

3. L'autorità competente locale informa immediatamente il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, qualora le anomalie di cui al comma 1 rappresentino una minaccia per l'ambiente marino.

4. L'autorità competente locale provvede ad intraprendere, a seguito della segnalazione dei piloti, le azioni ritenute appropriate, in conformità a quanto prescritto dall'allegato III, 2 b.

Art. 15.

Esposti

1. Tutti gli esposti sono soggetti ad una rapida valutazione iniziale da parte dell'autorità competente locale allo scopo di determinarne la fondatezza. Nel caso in cui, sulla base delle verifiche iniziali, se ne ravvisi la fondatezza, l'autorità competente locale adotta le misure necessarie a dare seguito, nel modo più appropriato, all'esposto, assicurando che i soggetti direttamente interessati siano in grado di far valere le loro osservazioni. Se, a conclusione degli accertamenti svolti, l'esposto viene considerato motivatamente infondato, l'autorità competente locale informa il soggetto che lo ha originato della decisione e della relativa motivazione.

2. L'ispettore assicura il mantenimento di garanzie di riservatezza durante i colloqui con i membri dell'equipaggio. L'autorità competente locale informa, tramite l'autorità competente centrale, l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente estendendone copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esposti non infondati pervenuti e del seguito che vi è stato dato.

Art. 16.

Ispezioni iniziali e dettagliate

1. Le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 7 sono sottoposte ad un'ispezione iniziale nel corso della quale l'ispettore provvede almeno a:

a) controllare i certificati e i documenti elencati nell'allegato V, che devono essere conservati a bordo conformemente alla normativa marittima comunitaria e alle convenzioni in materia di sicurezza;

b) verificare, se necessario, se le deficienze emerse nel corso della precedente ispezione effettuata da uno Stato membro o da uno Stato firmatario del MOU di Parigi siano state corrette;

c) verificare che le condizioni generali della nave, compresi gli aspetti igienici della stessa, la sala macchine e gli alloggi siano soddisfacenti dal punto di vista della sicurezza della navigazione, dell'igiene e della sicurezza delle condizioni di lavoro e della tutela ambientale.

2. Quando, dopo un'ispezione iniziale, le deficienze riscontrate sono state inserite nella banca dati sulle ispezioni e ne è prescritta l'eliminazione nel porto di scalo nazionale successivo, l'ispettore del successivo scalo, in sede di verifica dell'avvenuta eliminazione delle deficienze, può decidere di non procedere alle verifiche di cui al comma 1, lettere a) e c).

3. Se, a seguito dell'ispezione di cui al comma 1, l'ispettore ritiene che ricorra uno dei casi di cui all'allegato VI del presente regolamento ovvero altri fondati motivi circa la non rispondenza delle condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio, ai requisiti previsti



dalle convenzioni, procede ad un'ispezione dettagliata che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo.

4. Quando le condizioni generali della nave sono palesemente sub standard, l'ispettore sospende l'ispezione e dispone il fermo della nave finché la compagnia non adotti tutte le misure necessarie per garantire l'ottemperanza ai pertinenti requisiti fissati dalle convenzioni.

Art. 17.

Ispezioni estese

1. Le seguenti categorie di navi sono assoggettabili ad ispezione estesa in conformità dell'allegato III, parte II, punti 3A e 3B:

- a) navi a profilo di rischio elevato;
- b) navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni;
- c) navi a profilo di rischio elevato o navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni, in caso di fattori di priorità assoluta o imprevisti;
- d) navi sottoposte a nuove ispezioni a seguito di un provvedimento di rifiuto di accesso emesso in conformità dell'articolo 20.

2. L'armatore o il comandante della nave provvede affinché, nel piano operativo di bordo, venga destinato un tempo sufficiente per consentire lo svolgimento dell'ispezione estesa. Ferme restando le misure di controllo necessarie per motivi di sicurezza, la nave resta nel porto fino al completamento dell'ispezione.

3. Dopo aver ricevuto il preavviso di arrivo di una nave assoggettabile ad ispezione periodica estesa, l'autorità competente locale comunica alla nave se l'ispezione estesa non sarà effettuata.

4. Le finalità di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, sono fissate dall'allegato VII.

Art. 18.

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

1. Gli ispettori, nell'espletamento delle attività di controllo dello Stato di approdo in materia di sicurezza, come definita dall'articolo 1, lettera a), osservano le procedure e le linee guida specificate nell'allegato VIII per tutte le navi di cui all'articolo 3, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che fanno scalo nei porti nazionali.

Art. 19.

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

1. Le disposizioni dell'articolo 17 relative alle ispezioni estese si applicano anche ai traghetti roll-on/roll-off ed alle unità veloci da passeggeri di cui all'articolo 1, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.

2. La visita effettuata ai sensi degli articoli 6 e 8 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, è inserita, a seconda dei casi, come ispezione dettagliata o estesa nella banca dati dell'attività ispettiva da calcolarsi ai fini dell'osservanza della percentuale di navi da ispezionare.

3. Si applicano le disposizioni del presente decreto in materia di correzione delle deficienze, fermo, rifiuto di accesso, senza che ciò rilevi ai fini dell'eventuale emanazione del divieto di esercizio previsto dal decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, nei confronti di traghetti roll-on / roll-off o di unità veloci da passeggeri.

Art. 20.

Provvedimenti di rifiuto di accesso

1. È rifiutato l'accesso ai porti nazionali alle navi che:

- a) battono bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi ne comporta l'inclusione nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi;
- b) nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, sono state fermate o sono state destinatarie due volte di divieto di esercizio, ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28; oppure;
- c) battono bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi;
- d) nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi sono state fermate o sono state destinatarie due volte di un divieto di esercizio, ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.

2. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata destinataria del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano nei casi previsti dall'articolo 24, comma 4, del presente decreto.

3. Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato trascorsi tre mesi dalla data in cui esso è stato emesso e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9. Se la nave è sottoposta ad un secondo rifiuto di accesso, il predetto provvedimento non è revocato prima che siano trascorsi 12 mesi.

4. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso è revocato dopo un periodo di ventiquattro mesi dalla sua emanazione e soltanto se:

- a) la nave batte la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi non rientra né nella lista nera né nella lista grigia di cui al comma 1;
- b) i certificati obbligatori e di classe della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi;



c) la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato III, parte I, punto 1, e se

d) sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9.

5. Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel comma 4, dopo un periodo di ventiquattro mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

6. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità dopo il terzo rifiuto di accesso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

7. Ai fini del presente articolo, saranno osservate le procedure di cui all'allegato IX concernente «Disposizioni relative al rifiuto di accesso nei porti e ancoraggi all'interno della Comunità».

Art. 21.

Rapporto di ispezione per il comandante

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

Art. 22.

Accertamento di deficienze e fermo della nave

1. In tutti i casi in cui dall'ispezione emergono o vengono confermate deficienze l'autorità competente locale accerta, tramite l'ispettore, che le deficienze siano eliminate in conformità alle convenzioni.

2. L'ispettore che rileva, nell'attività della nave, deficienze tali che, individualmente o nel complesso, rendano le operazioni svolte a bordo pericolose per la sicurezza, la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o l'ambiente, informa l'autorità competente locale che deve disporre la sospensione delle operazioni.

3. La sospensione delle operazioni si protrae fino all'eliminazione del pericolo o fino a che l'ispettore, sulla base di ulteriori accertamenti, determina le condizioni alle quali l'operazione può continuare senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente.

4. Se l'ispezione rivela che la nave non è equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione, VDR, quando il loro uso è previsto dal decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modifiche e integrazioni, l'ispettore provvede affinché la nave sia sottoposta a fermo.

5. L'ispettore, in conformità a quanto prescritto dal comma 4 sopracitato nonché nel caso in cui abbia riscontrato deficienze nella nave che rappresentano un pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, nell'esercizio del proprio potere discrezionale e nel rispetto dei criteri da applicare per il fermo delle navi, di cui all'allegato XI del presente decreto, notifica il provvedimento di fermo al comandante della nave e informa immediatamente l'autorità competente locale, ai fini del diniego delle spedizioni

ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione, nonché l'autorità portuale ove presente.

6. Nel caso in cui, a seguito di un'ispezione, è disposto il fermo della nave, l'autorità competente locale ne informa immediatamente, allegando il rapporto d'ispezione, l'Amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato, nonché gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati relativi alla nave.

7. Il fermo della nave è revocato a seguito dell'accertata eliminazione delle deficienze di cui al comma 5, ovvero qualora siano determinate, sulla base di ulteriori accertamenti dell'ispettore, le condizioni alle quali la nave può riprendere il mare senza pericolo per le altre navi e senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente marino.

8. Il proprietario o l'armatore hanno diritto ad un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti se la nave è indebitamente sottoposta a fermo o ne vengono ritardate le operazioni portuali o la partenza. In tutti i casi in cui si afferma che la nave sia stata indebitamente sottoposta a fermo o abbia subito ritardo, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.

9. Al fine di razionalizzare l'impiego delle banchine senza pregiudicare l'efficienza e l'operatività portuale, il comandante del porto autorizza, nell'esercizio delle prerogative di cui all'articolo 62 del codice della navigazione, che una nave sottoposta a fermo sia spostata in un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Il rischio di limitare l'operatività portuale non pregiudica di per sé l'adozione del provvedimento di fermo.

10. Le autorità portuali cooperano con il comandante del porto al fine di agevolare l'ubicazione delle navi sottoposte a fermo.

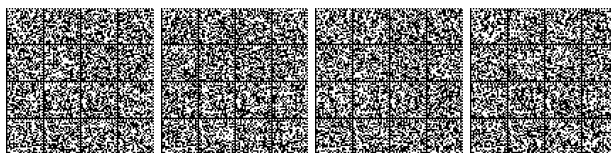
Art. 23.

Sviluppi dell'attività ispettiva e conseguenze del fermo

1. Qualora le deficienze di cui all'articolo 22, comma 4, non possano essere prontamente eliminate presso il porto in cui è stato disposto il fermo, l'autorità competente locale può autorizzare la nave a raggiungere il cantiere navale idoneo più vicino, ai fini dell'eliminazione delle stesse, o può imporre che le suddette deficienze siano eliminate entro un termine massimo di trenta giorni.

2. Quando la decisione di inviare la nave in un cantiere navale per riparazioni è dovuta alla non conformità alla risoluzione IMO A.744 (18), per quanto riguarda la documentazione della nave o per quanto riguarda sue insufficienze e deficienze strutturali, l'autorità competente locale può disporre le misurazioni di spessore delle lamiere nel porto di fermo, prima che la nave sia autorizzata a riprendere il mare.

3. Nel caso in cui le deficienze di cui all'articolo 22, comma 5, non possono essere eliminate nel porto in cui è avvenuta l'ispezione, l'autorità competente locale può autorizzare la nave a raggiungere il più vicino cantiere navale adeguatamente attrezzato, scelto dal comandante



della nave congiuntamente all'autorità competente locale ed alle competenti autorità dello Stato di bandiera, previo assenso dell'autorità competente dello Stato in cui si trova il cantiere. Per le deficienze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, la predetta autorizzazione è rilasciata anche in base agli indirizzi della competente direzione generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

4. L'autorizzazione di cui al comma 3 è concessa nel rispetto delle condizioni indicate dall'amministrazione dello Stato di bandiera ed approvate dall'autorità competente locale: tali condizioni assicurano che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, per le altre navi e senza rappresentare un potenziale grave pregiudizio per l'ambiente marino, in conformità agli eventuali indirizzi della competente direzione generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

5. L'autorità competente locale, nel caso in cui il cantiere di riparazione si trovi in altro Stato informa l'autorità competente di tale Stato, le parti menzionate all'articolo 22, comma 6, e ogni altro organismo competente, delle condizioni alle quali è stata autorizzata la navigazione e chiede la successiva comunicazione delle azioni intraprese al riguardo.

Art. 24.

Divieto d'accesso ai porti

1. L'accesso ai porti dello Stato è negato alle navi che hanno ripreso il mare senza rispettare le condizioni stabilite nel corso di un'ispezione o che hanno rifiutato di ottemperare alle prescrizioni imposte non recandosi nel previsto cantiere di riparazione, finché il proprietario o l'armatore dell'unità non abbia dimostrato inequivocabilmente all'autorità competente dello Stato membro della Comunità europea in cui sono state riscontrate le deficienze, la piena rispondenza ai pertinenti requisiti delle convenzioni.

2. Nel caso in cui una nave riprenda il mare da un porto dello Stato, senza rispettare le condizioni stabilite nel corso dell'ispezione, ovvero ometta di recarsi presso il previsto cantiere di riparazione, situato in uno Stato non facente parte del MOU di Parigi, l'autorità competente locale informa tempestivamente tutti gli altri Stati membri.

3. Nel caso in cui l'autorità competente di un altro Stato membro autorizzi una nave a raggiungere un porto nazionale per effettuare le necessarie riparazioni e tale nave non si rechi nel predetto porto, l'autorità competente locale informa tempestivamente tutti gli altri Stati membri.

4. In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, l'accesso ad un porto dello Stato è consentito dal comandante del porto in casi di forza maggiore, per motivi di sicurezza, per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento o per eliminare deficienze, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati per garantire un accesso sicuro secondo le valutazioni dell'autorità competente locale.

Art. 25.

Diritto di ricorso

1. Fatte salve le procedure di reclamo previste ai sensi del Memorandum d'intesa di Parigi, avverso i provvedimenti di fermo di cui all'articolo 22 ovvero di rifiuto di accesso nei porti di cui all'articolo 24 è esperibile ricorso giurisdizionale al tribunale amministrativo regionale competente per territorio o straordinario al Presidente della Repubblica, da presentarsi nelle forme e con le modalità previste. A tal fine, nei provvedimenti in parola, notificati al proprietario, all'armatore della nave ovvero al suo rappresentante nello Stato membro per il tramite del comandante della nave, è indicato il termine entro il quale è possibile ricorrere e l'autorità cui proporre ricorso. La presentazione del ricorso non determina l'automatica sospensione dell'efficacia del provvedimento opposto.

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

Art. 26.

Banca dati delle ispezioni

1. L'autorità competente locale provvede a fornire, al più presto possibile, le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e sull'ora effettiva di partenza di ogni nave che fa scalo nei porti e ancoraggi di giurisdizione, insieme all'identificativo del porto in questione, alla banca dati sulle ispezioni, comprendente le funzionalità di cui all'allegato XII, tramite il sistema comunitario per lo scambio di dati SafeSeaNet. La fornitura di tali informazioni alla banca dati sulle ispezioni tramite SafeSeaNet, esenta dalla fornitura di dati ai sensi del punto 1.2 e del punto 2, lettere a) e b), dell'allegato XIII del presente decreto.

2. L'autorità competente locale provvede a fornire alla banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità del presente decreto non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo è revocato. Entro 72 ore l'autorità competente locale provvede alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni fornite alla banca dati sulle ispezioni.

3. L'autorità competente locale ha accesso a tutte le informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni rilevanti ai fini dell'applicazione delle procedure di ispezione del presente decreto, nonché a qualsiasi dato registrato dalla stessa ed ai dati relativi alle navi di bandiera.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



Art. 27.

Scambio di informazioni, cooperazione e pubblicazione di notizie

1. L'autorità competente locale provvede ad acquisire i seguenti tipi di informazioni:

a) informazioni notificate in conformità dell'articolo 13 e dell'allegato IV;

b) informazioni relative alle navi che hanno omesso di notificare informazioni conformemente al disposto del presente decreto e dei decreti legislativi 24 giugno 2003, n. 182, e 19 agosto 2005, n. 196, nonché, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004;

c) informazioni relative a navi che hanno preso il mare senza essersi conformate all'articolo 7 o all'articolo 10 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182;

d) informazioni relative a navi alle quali è stato negato l'accesso o che sono state espulse da un porto per motivi di sicurezza;

e) informazioni su anomalie apparenti conformemente all'articolo 14.

2. L'autorità competente centrale fornisce alla Commissione UE le informazioni elencate nell'allegato XIII con la frequenza in esso specificata.

3. Le informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuti d'accesso, in conformità dell'allegato XIV, sono messe a disposizione ed aggiornate sul sito internet della Commissione UE.

Art. 28.

Rimborso delle spese

1. Le spese inerenti alle ispezioni di cui agli articoli 16 e 17, qualora queste accertino o confermino deficienze che giustifichino il fermo della nave, ed alle ispezioni eseguite in conformità all'articolo 19 ed all'articolo 23, comma 1, sono poste a carico dell'armatore, del raccomandatario marittimo o di altro suo rappresentante nello Stato, in solido con il proprietario, in conformità alle tariffe stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 28 ottobre 2009, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 3 novembre 2009, n. 256.

2. Sono altresì poste in solido a carico del proprietario, o dell'armatore o di un suo rappresentante nello Stato i costi relativi alla sosta in porto della nave sottoposta al provvedimento di fermo.

3. Il fermo della nave non può essere revocato finché non si sia provveduto al completo pagamento o non sia stata data garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

Art. 29.

Sanzioni

1. L'armatore, l'agente o il comandante della nave, che viola gli obblighi previsti dall'articolo 13, comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da duecentocinquanta euro ad millecinquecento euro.

2. Il pilota che viola l'obbligo di cui all'articolo 14 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da cinquecento euro a tremila euro.

Art. 30.

Disposizioni abrogative e di coordinamento

1. È abrogato il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 ottobre 2003, n. 305. Conseguentemente i rinvii del decreto del medesimo Ministro in data 28 ottobre 2009, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 256 del 3 novembre 2009, in tema di «determinazione delle tariffe per l'attività ispettiva condotta a bordo delle unità mercantili» agli articoli 5, 6, 10 e 11, comma 1, del decreto del 13 ottobre 2003, n. 305, sono da intendersi rispettivamente agli articoli 16, 17, 28 e 24, comma 1, del presente decreto.

Art. 31.

Disposizioni finanziarie

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

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

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

Dato a Roma, addì 24 marzo 2011

NAPOLITANO

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

FRATTINI, *Ministro degli affari esteri*

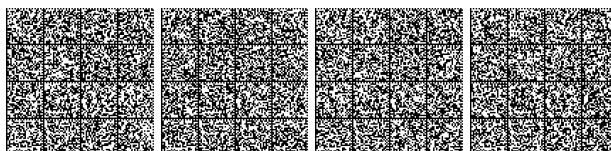
ALFANO, *Ministro della giustizia*

TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

PRESTIGIACOMO, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*

ROMANO, *Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*

Visto, il Guardasigilli: ALFANO



ALLEGATO I

**CRITERI MINIMI PER I REQUISITI
PROFESSIONALI DEGLI ISPETTORI**
(Articolo 5, commi 1 e 7)

1. Gli ispettori, appartenenti unicamente al Corpo delle capitanerie di porto, in possesso dello status giuridico di ufficiale in servizio permanente effettivo ovvero della qualifica di sottufficiale in servizio permanente effettivo, devono:

a) avere adeguata conoscenza teorica ed esperienza pratica in materia di navi e del loro esercizio;

b) essere competenti nell'applicazione delle convenzioni e delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo;

c) aver acquisito competenza nell'applicazione della normativa internazionale e comunitaria attraverso programmi di formazione predisposti dall'autorità competente centrale avvalendosi del proprio nucleo didattico-formativo con sede a Genova.

2. Gli ufficiali/sottufficiali ispettori di cui al punto 1 devono essere in possesso almeno di uno dei seguenti requisiti:

a) diploma di scuola secondaria di II livello ad indirizzo trasporti e logistico, ovvero diploma di laurea triennale in scienze nautiche, unitamente al certificato di competenza rilasciato ai sensi della convenzione STCW 78/95 II/2 o III/2, senza le limitazioni legate alla area di navigazione, alla potenza dell'apparato motore ed alla stazza;

b) diploma di laurea in ingegneria navale o meccanica, o altro titolo riconosciuto equipollente dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca scientifica e aver esercitato la professione cui da titolo la laurea per almeno cinque anni;

c) diploma di laurea in ingegneria conseguita ai sensi dell'ordinamento antecedente al decreto ministeriale 4 agosto 2000 del Ministro dell'università e ricerca scientifica e tecnologica, oppure laurea di primo livello in ingegneria industriale o in scienze e tecnologie della navigazione marittima ed aerea ovvero altro titolo riconosciuto equipollente, dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

d) diploma di laurea quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare, oppure laurea triennale in scienze organizzative e gestionali marittime e navali, ovvero scienze e gestione delle attività marittime con indirizzo «gestione dell'ambiente marino»;

e) aver svolto il servizio di addetto alla Sezione sicurezza della navigazione per almeno quattro anni nell'ultimo quinquennio;

f) rivestire status di ufficiale in servizio permanente effettivo del ruolo speciale del Corpo delle capitanerie di porto.

3. Il personale, in possesso di uno dei requisiti indicati al punto 2, dopo aver frequentato un corso di formazione PSC presso l'Autorità competente centrale - Nucleo didattico - formativo di Genova, al fine di conseguire, previo superamento di esame finale, la qualifica di ispettore, deve, altresì, alternativamente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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



MODELLO DI PROFILO DI RISCHIO DELLA NAVE
(articolo 6, comma 2)

Parametri generici		Profilo					
		Nave a rischio elevato (HRS)	Nave a rischio medio (SRS)	Nave a rischio modesto (LRS)			
Parametri generici		Criteri	Punteggio ponderato	Criteri	Criteri		
1	Tipo di nave		Chimichiera Gasiera Petroliera Portarinfusa Nave passeggeri	2	nave a rischio né elevato né modesto	Tutti i tipi	
2	Età della nave		Tutti i tipi > 12 anni	1		Qualsiasi età	
3a	Bandiera	Lista BGW (nera, grigia, bianca)	Nera – rischio molto elevato (VH), elevato (da medio (M) a elevato	2		Bianca	
3b		Audit IMO		–		–	Si
4a	Organismo riconosciuto	Prestazione	H	–		–	Elevata
			M	–		–	–
			L	Scarsa		1	–
			VL	Scarsissima		–	–
4b	Riconosciuto dall'UE		–	–		Si	
5	Compagnia	Prestazione	H	–		–	Elevata
			M	–	–	–	
			L	Scarsa	2	–	
			VL	Scarsissima	–	–	
Parametri storici							
6	N. di deficienze registrate in ogni ispezione nei 36 mesi precedenti	Deficienze	Non applicabile	–	–	≤ 5 (e almeno un'ispezione effettuata nei 36 mesi precedenti)	
7	N. di fermi nei 36 mesi precedenti	Fermi	≥ 2 fermi	1	–	Nessun fermo	
<p>HRS: le navi che soddisfano i criteri totalizzando un punteggio ponderato pari a 5 o più.</p> <p>LRS: le navi che soddisfano tutti i criteri dei parametri relativi a un rischio modesto.</p> <p>SRS: tutte le navi che non rientrano nelle suddette categorie.</p>							



ALLEGATO III

**SISTEMA COMUNITARIO DI ISPEZIONE
DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO**
(Articoli 6, comma 2, 9 e 17)

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

I. Profilo di rischio della nave.

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

1. Parametri generici:

a) tipo di nave: le navi passeggeri, le petroliere e le chimichiere, le navi gasiere e portarinfuse sono considerate a rischio maggiore;

b) età della nave: le navi che hanno più di dodici anni sono considerate a rischio maggiore;

c) prestazione dello Stato di bandiera:

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

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

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

d) organismi riconosciuti:

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

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

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

e) performance della compagnia:

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

2) le navi di una compagnia con performance elevata, stabilita sulla base delle deficienze delle sue navi e delle percentuali di fermi all'interno della Comunità e

della regione del MOU di Parigi, sono considerate a rischio minore.

2. Parametri storici:

a) le navi che sono state sottoposte a fermo più di una volta sono considerate a rischio maggiore;

b) le navi sulle quali, durante l'ispezione o le ispezioni effettuate nel periodo di cui all'allegato II, sono state constatate meno deficienze di quelle ivi indicate, sono considerate a rischio minore;

c) le navi che non sono state sottoposte a fermo nel periodo di cui all'allegato II sono considerate a rischio minore.

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

rischio elevato;

rischio medio;

rischio modesto.

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

II. Ispezione delle navi.

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

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

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

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

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

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



2A. Fattori di priorità assoluta: le navi alle quali si applicano i seguenti fattori di priorità assoluta sono sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica:

navi che sono state sospese o ritirate dalla loro classe per ragioni di sicurezza dopo l'ultima ispezione effettuata nella Comunità o nella regione del MOU di Parigi;

navi che sono state oggetto di segnalazione o notifica da parte di un altro Stato membro;

navi che non possono essere identificate nella banca dati sulle ispezioni;

navi che:

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

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

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

2B. Fattori imprevisti: le navi alle quali si applicano i seguenti fattori imprevisti possono essere sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione di effettuare tale ispezione supplementare è lasciata alla valutazione professionale dell'autorità competente locale:

navi che non si sono conformate alla versione applicabile della raccomandazione IMO sulla navigazione di avvicinamento al Mar Baltico;

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

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

navi che non si sono attenute ai requisiti di notifica pertinenti di cui all'articolo 13 del presente decreto, alla direttiva 2000/59/CE, recepita con decreto legislativo n. 182/2003 del 24 giugno 2003, alla direttiva 2002/59/CE, recepita con decreto legislativo n. 196/2005 del 19 agosto 2005 e, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004;

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

navi che in precedenza sono state sottoposte a fermo oltre tre mesi prima;

navi per le quali sono segnalate deficienze non corrette, ad eccezione di quelle per cui le deficienze dovevano essere corrette entro quattordici giorni dalla partenza e delle deficienze che dovevano essere corrette prima della partenza;

navi per le quali sono segnalati problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi;

navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente;

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

3. Regime di selezione.

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

a) un'ispezione estesa è effettuata su:

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

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

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

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

c) in caso di fattore di priorità assoluta:

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

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

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

a) un'ispezione estesa è effettuata su:

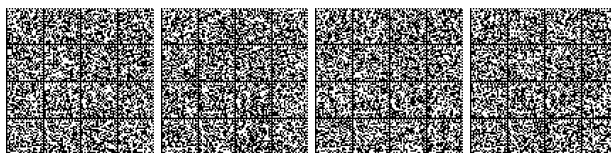
ogni nave con un profilo di rischio elevato non ispezionata negli ultimi cinque mesi;

ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni e con un profilo di rischio medio, non ispezionata negli ultimi dieci mesi;

ogni nave passeggeri, petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi ventiquattro mesi;

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

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



ogni nave diversa da una nave passeggeri, da una petroliera, gasiera, chimichiera o portarinfusa di oltre dodici anni e con un profilo di rischio modesto, non ispezionata negli ultimi ventiquattro mesi;

c) in caso di fattore imprevisto:

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

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

ALLEGATO IV

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

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

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

a) elementi di identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI);

b) durata prevista dello scalo;

c) per le navi cisterna:

1) configurazione: monoscafo, monoscafo con SBT, doppio scafo;

2) condizioni delle cisterne di carico e di zavorra: piene, vuote, altro;

3) volume e natura del carico;

d) operazioni programmate nel porto o ancoraggio di destinazione (carico, scarico, altro);

e) ispezioni obbligatorie, lavori di manutenzione e riparazione, programmate da eseguire nel porto di destinazione;

f) data dell'ultima ispezione estesa nella regione del MOU di Parigi.

ALLEGATO V

ELENCO DEI CERTIFICATI E DOCUMENTI (Articolo 16, comma 1, lettera a)

1) Certificato internazionale di stazza (1969);

2) certificato di sicurezza per nave passeggeri; certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico;

certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico;

certificato di sicurezza radio per nave da carico; certificato di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi;

certificato di sicurezza per nave da carico;

3) certificato internazionale di sicurezza marittima (ISSC);

4) registro sinottico (Continuous Synopsis Record);

5) certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;

certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;

6) certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;

certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;

7) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale;

8) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi;

9) certificato internazionale di bordo libero (1966);

certificato internazionale di esenzione di bordo libero;

10) registro degli idrocarburi, parti I e II;

11) registro del carico;

12) tabella minima di armamento;

13) certificati o altri documenti necessari in conformità delle disposizioni della STCW 78/95;

14) certificati medici (*cf.* convenzione ILO n. 73 concernente l'esame medico dei marittimi);

15) tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (convenzione OIL n. 180 e STCW 78/95);

16) registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (convenzione OIL n. 180);

17) informazioni sulla stabilità;

18) copia del documento di conformità e del certificato di gestione della sicurezza rilasciati in conformità del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice *ISM*) (SOLAS 74, capitolo *IX*);

19) certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dall'organismo riconosciuto in questione (richiesti solo se la nave mantiene la classe con un organismo riconosciuto);

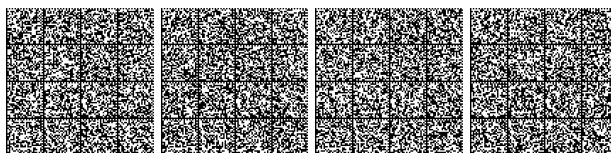
20) documento di conformità con i requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose;

21) certificato di sicurezza delle unità veloci e autorizzazione all'esercizio per unità veloci;

22) elenco speciale o manifesto delle merci pericolose o piano dettagliato di stivaggio;

23) giornale di bordo contenente le registrazioni di prove ed esercitazioni, incluse le esercitazioni di sicurezza, e registro dei verbali di ispezione e manutenzione della dotazione di salvataggio e relative disposizioni, nonché delle attrezzature e disposizioni antincendio;

24) certificato di sicurezza per navi adibite a servizi speciali;



25) certificato di sicurezza di unità mobili di trivellazione off-shore;

26) per le petroliere, il registro relativo al monitoraggio della discarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo dell'ultimo viaggio in zavorra;

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

28) piano di emergenza per inquinamento da olio minerale;

29) documentazione sui rapporti di ispezione (in caso di portarinfuse e petroliere);

30) rapporti delle precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo;

31) per le navi passeggeri ro-ro, informazioni sul rapporto massimo A/A;

32) documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie;

33) manuale di rizzaggio del carico;

34) piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti;

35) sistema di supporto decisionale per i comandanti delle navi passeggeri;

36) piano di cooperazione SAR (Servizio di ricerca e salvataggio) per navi passeggeri in servizio su rotte fisse;

37) elenco dei limiti operativi per navi passeggeri;

38) libretto per portarinfuse;

39) piano di carico e scarico per portarinfuse;

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

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

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

43) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (IAPP - EIAPP);

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

ALLEGATO VI

ESEMPI DI «FONDATI MOTIVI» (Articolo 16, comma 3)

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

1) navi contemplate nell'allegato I, punti 2A e 2B;

2) inadeguata tenuta del registro degli idrocarburi;

3) rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione;

4) indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni relative alla comunicazione a bordo di cui all'articolo 18 della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, così come decretato dall'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324, e successivi emendamenti;

5) un certificato è stato ottenuto con la frode o il titolare di un certificato non è la persona alla quale tale certificato è stato rilasciato in origine;

6) la nave ha un comandante, un ufficiale o un marinaio titolare di un certificato rilasciato da un Paese che non ha ratificato la STCW 78/95;

7) prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non sono effettuate in condizioni di sicurezza o in conformità degli orientamenti dell'IMO: ad esempio, il contenuto di ossigeno nella condotta principale di gas inerte delle cisterne di carico supera i livelli massimi prescritti;

8) impossibilità del comandante di una petroliera di mostrare il registro relativo al monitoraggio della discarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo dell'ultimo viaggio in zavorra;

9) mancanza di un ruolo d'appello aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dei membri dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso di incendio o di abbandono della nave;

10) emissione di falsi allarmi per soccorso non seguiti da idonee procedure di cancellazione;

11) mancanza delle principali dotazioni o delle sistemazioni richieste dalle convenzioni;

12) condizioni di eccessiva insalubrità a bordo della nave;

13) prove tratte da osservazioni o dall'impressione generale dell'ispettore secondo cui esistono serie deficienze o grave deterioramento della carena o delle strutture atti a pregiudicare l'integrità strutturale della nave, la sua tenuta stagna all'acqua o la sua tenuta stagna alle intemperie;

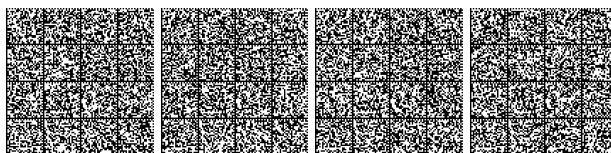
14) informazioni o prove che il comandante o l'equipaggio non ha dimestichezza con operazioni di bordo essenziali relative alla sicurezza della nave o alla prevenzione dell'inquinamento o che tali operazioni non sono state effettuate.

15) assenza di una tabella delle disposizioni di lavoro a bordo o di registri delle ore di lavoro o di riposo dei marittimi;

16) violazione degli obblighi di informazione previsti dall'articolo 25 del decreto legislativo n. 196 del 2005 e successive modificazioni ed integrazioni (recepimento della direttiva 2002/59/CE, come modificata dalla direttiva 2009/17/CE).

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

1) l'ispettore può individuare fondati motivi per avviare ulteriori misure di controllo sulla sicurezza nel



corso dell'ispezione iniziale del controllo da parte dello Stato di approdo se:

- 1.1) il certificato ISSC non è valido o è scaduto;
- 1.2) il livello di sicurezza della nave è inferiore a quello del porto;
- 1.3) le esercitazioni riguardanti la sicurezza della nave non sono state effettuate;
- 1.4) le registrazioni delle ultime dieci interfacce nave/porto o nave/nave non sono complete;
- 1.5) vi è la prova o è stato osservato che i membri del personale della nave che svolgono ruoli chiave non sono in grado di comunicare fra loro;
- 1.6) sono rilevate prove basate su osservazioni che sussistono gravi deficienze nei dispositivi di sicurezza;
- 1.7) esistono informazioni provenienti da terzi, come un rapporto o un esposto, riguardanti questioni di sicurezza;
- 1.8) la nave detiene un certificato di sicurezza internazionale (ISSC) provvisorio rilasciato successivamente e, in base al giudizio professionale dell'ispettore, uno dei motivi della nave o compagnia per richiedere tale certificato consiste nell'evitare di dover conformarsi pienamente alla regola della SOLAS 74 capitolo XI-2 e alla parte A del codice ISPS, oltre il periodo del certificato provvisorio iniziale. La parte A del codice ISPS specifica le circostanze nelle quali può essere rilasciato un certificato provvisorio;

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

—————

ALLEGATO VII

ISPEZIONE ESTESA
(Articolo 17)

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

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

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

—————

ALLEGATO VIII

PROCEDURE DI CONTROLLO DELLE NAVI
(Articolo 18)

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

Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Istruzione 33/2000/02: Controllo operativo sulle navi traghetto e passeggeri);

Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts [Istruzione 35/2002/02: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo (PSCO) in materia di carte elettroniche];

Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Istruzione 36/2003/08: Orientamenti per l'ispezione delle condizioni di lavoro e di vita);

Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Istruzione 37/2004/02: Orientamenti ai sensi della convenzione STCW 78/95 modificata);

Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Istruzione 37/2004/05: Orientamenti per l'ispezione concernente le ore di lavoro/riposo);

Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Istruzione 37/2004/10: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sugli aspetti relativi alla sicurezza);

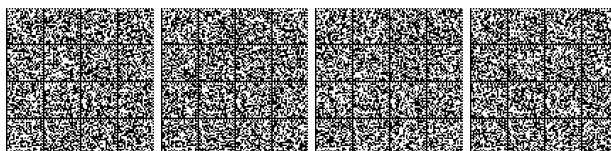
Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Istruzione 38/2005/02: Orientamenti per la verifica, da parte degli PSCO, dei dispositivi di registrazione dei dati di navigazione (VDR)];

Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Istruzione 38/2005/05: Orientamenti sull'allegato I della convenzione MARPOL 73/78);

Instruction 38/2005/07: Guidelines on the Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [Istruzione 38/2005/07: Orientamenti sul controllo del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) delle petroliere motoscafo];

Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM Code (Istruzione 39/2006/01: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sul codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM));

Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Istruzione



39/2006/02: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo sul controllo del sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (GMDSS)];

Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Istruzione 39/2006/03 Ottimizzazione della lista di controllo delle messe al bando e delle notifiche);

Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Istruzione 39/2006/10: Orientamenti per gli PSCO per l'esame delle cisterne di zavorra e la simulazione di guasto del generatore principale (black-out test));

Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Istruzione 39/2006/11 Orientamenti per le verifiche concernenti la struttura delle navi portarinfuse);

Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Istruzione 39/2006/12 Codice di buone pratiche per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo);

Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Istruzione 40/2007/04: Criteri per la valutazione della responsabilità degli organismi riconosciuti);

Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Istruzione 40/2007/09: Orientamenti per gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo per conformarsi all'allegato VI della convenzione MARPOL 73/78).

ALLEGATO IX

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

1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 19, comma 1, l'autorità competente locale del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che sarà immediatamente applicabile dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa immediatamente applicabile dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le deficienze che hanno portato al fermo siano state corrette.

2. L'autorità competente locale invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso all'Amministrazione dello Stato di bandiera, all'organismo riconosciuto interessato, agli altri Stati membri e agli altri firmatari del MOU di Parigi, alla Commissione e al segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente locale aggiorna inoltre tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso.

3. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale

all'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento. La domanda è corredata di un documento dell'Amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore da essa debitamente autorizzato, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni. L'Amministrazione dello Stato di bandiera fornisce all'autorità competente locale la prova dell'avvenuta visita a bordo.

4. La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso deve essere altresì corredata, eventualmente, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito ad una visita a bordo da parte di un suo ispettore, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. La società di classificazione fornisce all'autorità competente locale la prova dell'avvenuta visita a bordo.

5. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato soltanto trascorso il periodo di cui all'articolo 18 del presente decreto, a seguito di una nuova ispezione della nave effettuata in un porto concordato. Se il porto concordato si trova in uno Stato membro, l'autorità competente di tale Stato, su richiesta dell'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave ad entrare nel porto concordato affinché possa essere effettuata la nuova ispezione. In tali casi, non possono essere effettuate operazioni di carico nel porto fino a che il provvedimento di rifiuto di accesso sia stato revocato.

6. Se il fermo che ha portato al provvedimento di rifiuto di accesso era conseguente anche a deficienze nella struttura della nave, l'autorità competente locale che lo ha emanato può esigere che taluni spazi, fra i quali gli spazi di carico e le cisterne, siano resi disponibili per un esame nel corso della nuova ispezione.

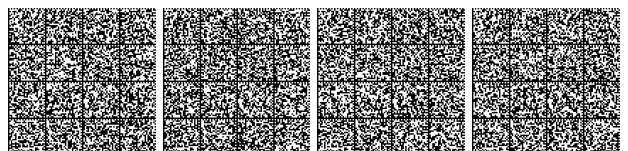
7. La nuova ispezione è effettuata dall'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso o dall'autorità competente del porto di destinazione con l'accordo dell'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. L'autorità competente locale può esigere un preavviso fino a quattordici giorni per la nuova ispezione. Sono fornite tutte le prove richieste dallo Stato membro in questione che la nave è pienamente conforme ai requisiti applicabili delle convenzioni.

8. La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguarda quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato VII.

9. I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.

10. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano l'autorità competente locale a norma dell'allegato VII, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato e la compagnia di appartenenza della nave ne è informata per iscritto.

11. L'autorità competente locale informa per iscritto della sua decisione anche l'Amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, gli altri firmatari del MOU di Parigi, la Commissione e il segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente locale deve inoltre aggiornare tempe-



stivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso.

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

ALLEGATO X

RAPPORTO DI ISPEZIONE
(Articolo 21)

Il rapporto di ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi:

I. informazioni generali:

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

II. Informazioni relative all'ispezione:

- 1) certificati rilasciati in applicazione delle pertinenti convenzioni, autorità od organismo che ha rilasciato il certificato o i certificati con indicazione delle date di rilascio e di scadenza;
- 2) parti o elementi della nave che sono stati sottoposti ad ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa);
- 3) porto e data dell'ultima visita di controllo intermedia o annuale oppure di rinnovo e nome dell'organismo che l'ha effettuata;

4) tipo di ispezione (ispezione, ispezione più dettagliata, ispezione estesa);

5) natura delle deficienze;

6) misure adottate.

III. Informazioni supplementari in caso di fermo:

1) data del provvedimento di fermo;

2) data della revoca del provvedimento di fermo;

3) natura delle deficienze che hanno motivato il provvedimento di fermo (eventuali riferimenti alle convenzioni);

4) se pertinente, indicazione dell'eventuale responsabilità dell'organismo riconosciuto o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita di controllo relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione con altri fattori, ha determinato il fermo;

5) misure adottate.

ALLEGATO XI

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

Introduzione.

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

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

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

a) sia stato tenuto debito conto degli obblighi di cui alla regola I/11, lettera *c)*, della SOLAS 74 concernente la notifica all'Amministrazione dello Stato di bandiera, all'ispettore nominato o all'organismo riconosciuto competente per il rilascio del certificato pertinente;

b) prima dell'ingresso nel porto, il comandante o il proprietario della nave abbia trasmesso all'autorità competente dello Stato di approdo informazioni sulle circostanze dell'avaria accidentale e del danno subito ed informazioni sulla notifica obbligatoria all'amministrazione dello Stato di bandiera;

c) sia stata intrapresa dalla nave un'idonea azione intesa ad ovviare alla carenza e sufficiente a soddisfare l'autorità;

d) l'autorità, dopo aver ricevuto notifica del completamento dei lavori intesi ad ovviare alla carenza, abbia constatato che le deficienze chiaramente pericolose per la sicurezza, la salute o l'ambiente sono state eliminate.

1. Criteri principali.

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

determinazione dei tempi.

Le navi che presentano un rischio per la navigazione devono essere sottoposte a fermo subito dopo la prima



ispezione, a prescindere dal periodo di tempo in cui la nave rimane nel porto;

critério.

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

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

2. Applicazione dei criteri principali.

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

- 1) la nave ha la pertinente e valida documentazione?
 - 2) la nave dispone dell'equipaggio richiesto nel documento sulla composizione minima degli equipaggi?
- Durante l'ispezione l'ispettore deve inoltre verificare se, nel corso di tutto il successivo viaggio, la nave e/o l'equipaggio siano in grado di:
- 3) navigare in maniera sicura;
 - 4) effettuare in sicurezza le operazioni di carico e di trasporto e controllarne le condizioni;
 - 5) far funzionare la sala macchine in maniera sicura;
 - 6) mantenere propulsione e governo adeguati;
 - 7) disporre di efficaci attrezzature antincendio in ogni parte della nave, se necessario;
 - 8) abbandonare la nave velocemente e in maniera sicura e effettuare salvataggi, se necessario;
 - 9) prevenire l'inquinamento dell'ambiente;
 - 10) mantenere un'adeguata stabilità;
 - 11) mantenere un'adeguata tenuta stagna;
 - 12) comunicare in situazioni di pericolo, se necessario;
 - 13) provvedere affinché vi siano condizioni di sicurezza e di igiene a bordo;
 - 14) fornire tutte le informazioni possibili in caso di incidente.

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

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

3.1. Aspetti generali:

mancanza dei certificati e documenti validi richiesti dagli strumenti pertinenti. Tuttavia, le navi battenti bandiera di uno Stato che non è parte di una convenzione pertinente o che non ha attuato un altro strumento pertinente non devono recare a bordo i certificati previsti da detta

convenzione o altro strumento pertinente. La mancanza dei certificati richiesti non potrebbe quindi costituire in sé motivo per sottoporre a fermo tali navi; applicando tuttavia la clausola che esclude un trattamento più favorevole, è necessario assicurare la conformità sostanziale con le disposizioni in questione prima della partenza della nave.

3.2. Ambito di pertinenza della SOLAS 74:

1) mal funzionamento dell'apparato motore, di altri apparati essenziali nonché degli impianti elettrici;

2) pulizia insufficiente della sala macchine, eccessiva presenza di miscele di acque oleose nelle sentine, isolamento dei tubi, inclusi i tubi di scarico motore nella sala macchine contaminati da olio, uso improprio del sistema di pompaggio della sentina;

3) mancato funzionamento o funzionamento imperfetto del generatore di emergenza, delle illuminazioni, delle batterie e degli interruttori;

4) mal funzionamento del sistema di governo principale ed ausiliario;

5) assenza, quantità insufficiente o serio deterioramento dei mezzi individuali di salvataggio, mezzi di salvataggio e relativi sistemi di ammaino;

6) mancanza, mancata conformità o deterioramento sostanziale — nella misura in cui non è conforme all'uso destinato — del sistema per il rilevamento di incendi, degli allarmi antincendio, dei mezzi antincendio, degli estintori fissi, delle valvole di ventilazione, delle serrande tagliafuoco, dei dispositivi di chiusura rapida;

7) mancanza, sostanziale deterioramento o funzionamento imperfetto della protezione antincendio sul ponte di carico delle navi cisterna;

8) mancanza, non conformità o sostanziale deterioramento dei fanali, delle sagome o dei segnali sonori;

9) mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature radio per comunicazioni di pericolo e di sicurezza;

10) mancanza o funzionamento imperfetto delle apparecchiature di navigazione, tenuto conto delle disposizioni della SOLAS 74, regola V/16.2;

11) mancanza di carte nautiche corrette e/o di altre pubblicazioni nautiche pertinenti necessarie per il viaggio previsto, tenendo presente la possibilità di sostituirle con un sistema informatico e indicatore di carta elettronica omologato (ECDIS) operante sui dati ufficiali;

12) assenza di estrattori antiscintille per il locale pompe di carico;

13) gravi deficienze a livello dei requisiti operativi, come indicato nella sezione 5.5 dell'allegato 1 del MOU di Parigi;

14) numero, composizione o certificati dell'equipaggio non conformi al documento di composizione minima degli equipaggi;

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

3.3. Ambito di pertinenza del codice IBC:

1) trasporto di sostanze non menzionate nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico;



2) dispositivi di sicurezza ad alta pressione mancanti o danneggiati;

3) impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice;

4) sorgenti di ignizione ubicate in luoghi pericolosi;

5) infrazione di requisiti specifici;

6) superamento del volume massimo ammissibile del carico per cisterna;

7) insufficiente protezione termica per i prodotti sensibili.

3.4. Ambito di pertinenza del codice IGC:

1) trasporto di sostanze non menzionante nel certificato di idoneità o scarse informazioni sul carico;

2) mancanza dei dispositivi di chiusura degli alloggi o dei locali di servizio;

3) paratie non stagne al gas;

4) camere di equilibrio difettose;

5) valvole a chiusura rapida mancanti o difettose;

6) valvole di sicurezza mancanti o difettose;

7) impianti elettrici non intrinsecamente sicuri o che non soddisfano i requisiti del codice;

8) mancato funzionamento dei ventilatori dei vani carico.

9) mancato funzionamento degli allarmi di pressione nelle cisterne di carico;

10) impianto per il rilevamento di gas e/o impianto per il rilevamento di gas tossici difettoso;

11) trasporto di sostanze con inibitori, senza certificato valido.

3.5. Ambito di pertinenza della LL 66:

1) vaste superfici danneggiate o corrose oppure violatura del fasciame, unita ad un irrigidimento dei ponti di coperta e dello scafo, che incidono sulla navigabilità o sulla resistenza a carichi locali, a meno che non siano state effettuate adeguate riparazioni temporanee in vista del trasferimento in un porto in cui si proceda alle riparazioni definitive;

2) insufficiente stabilità riconosciuta;

3) mancanza di informazioni sufficienti e affidabili, con un formulario approvato, che consenta, in maniera rapida e semplice, al comandante di effettuare il carico e lo zavorramento della nave in modo tale da mantenere un sicuro margine di stabilità in tutte le fasi e nelle varie condizioni del viaggio e da evitare intollerabili sollecitazioni nella struttura della nave;

4) mancanza, deterioramento sostanziale o difetti nei dispositivi di chiusura, nei dispositivi di chiusura dei boccaporti e nelle porte a chiusura stagna;

5) sovraccarico;

6) assenza o impossibilità di lettura dei pescaggi.

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

1) mancanza, grave deterioramento o mal funzionamento del sistema di filtraggio delle acque oleose, del sistema di monitoraggio della scarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo, o del dispositivo di allarme del 15 ppm;

2) insufficiente capacità delle casse slop e/o morchie a contenere miscele di idrocarburi per il previsto viaggio;

3) mancata disponibilità del registro idrocarburi (O.R.B.);

4) installazione di una deviazione di scarico non autorizzata;

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

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

1) assenza del manuale P&A;

2) carico non classificato;

3) mancata disponibilità del registro del carico;

4) trasporto di sostanze simili ad oli (oil-like) senza che siano soddisfatte le relative prescrizioni o senza un certificato adeguatamente modificato;

5) scarica non autorizzata attraverso l'installazione di un by-pass.

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

1) assenza del piano di gestione dei rifiuti;

2) mancata disponibilità del registro dei rifiuti;

3) il personale di bordo non ha familiarità sulla gestione della raccolta e della scarica dei rifiuti di bordo come previsto dal piano di gestione dei rifiuti.

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

1) mancato possesso da parte del marittimo di un appropriato certificato, di un valido certificato di dispensa o prova documentale di richiesta di vidimazione dell'appropriato certificato all'Amministrazione dello Stato di bandiera della nave;

2) prova che un certificato è stato ottenuto con la frode o che il titolare di un certificato non è la persona alla quale esso è stato originariamente rilasciato;

3) non conformità con gli obblighi di composizione minima dell'equipaggio applicabili dell'amministrazione dello Stato di bandiera;

4) mancata conformità delle disposizioni di navigazione o di guardia in macchina per conformarsi ai requisiti specificati dall'Amministrazione dello Stato di bandiera della nave;

5) assenza, nella guardia, di una persona qualificata ad operare le apparecchiature essenziali per la sicurezza della navigazione, per la sicurezza delle comunicazioni radio o per la prevenzione dell'inquinamento marino;

6) mancata produzione della prova di idoneità professionale per i compiti assegnati ai marittimi per quanto riguarda la sicurezza della nave e la prevenzione dell'inquinamento;

7) incapacità di disporre, per la prima guardia all'inizio di un viaggio e per i successivi cambi della guardia, di persone che siano sufficientemente riposati o altrimenti idonee al servizio.



3.10. Ambito di pertinenza delle convenzioni dell'OIL:

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

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

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

ALLEGATO XVII

BANCA DATI DELL'ATTIVITA' ISPETTIVA
(Articolo 26)

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

includere i dati sulle ispezioni degli Stati membri e di tutti i firmatari del MOU di Parigi;

fornire dati sul profilo di rischio delle navi e sulle navi da sottoporre a ispezione;

calcolare l'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro;

elaborare le liste bianca, grigia e nera degli Stati di bandiera di cui all'articolo 19, comma 1;

fornire dati sulla performance delle compagnie;

identificare gli elementi delle aree a rischio da controllare ad ogni ispezione.

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

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

ALLEGATO XIII

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

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

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

le informazioni sono trasmesse alla Commissione conformandosi alla seguente tabella tipo (1) (2):

Porto/Zona

numero di ispettori a tempo pieno (A)

numero di ispettori a tempo parziale (B)

conversione di (B) in tempo pieno (C)

Totale :(A + C)

Porto X/o Zona X ...

Porto Y/o Zona Y ...

TOTALE

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

2. L'autorità competente centrale deve fornire alla Commissione:

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

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

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

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



ALLEGATO XIV

PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI CONNESSE ALLE ISPEZIONI, AI FERMI E AI PROVVEDIMENTI DIRIFIUTO DI ACCESSO NEI PORTI E ANCORAGGI DEGLI STATI MEMBRI (articolo 27).

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

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

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

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

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, comma 3 del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985,

n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

— Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee (GUCE).

Note alle premesse:

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

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

— La legge 4 giugno 2010, n. 96, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 25 giugno 2010, n. 146, supplemento ordinario.

— La direttiva 2001/106/CE è pubblicata nella G.U.C.E. 22 gennaio 2002, n. L 19.

— Il decreto 19 aprile 2000, n. 432, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 25 gennaio 2001, n. 20.

— La direttiva 95/21/CE è pubblicata nella G.U.C.E. 7 luglio 1995, n. L 157

— La direttiva 98/25/CE è pubblicata nella G.U.C.E. 30 giugno 1994, n. L 164.

— La direttiva 98/42/CE è pubblicata nella G.U.C.E. 27 giugno 1998, n. L 184.

— La direttiva 99/97/CE è pubblicata nella G.U.C.E. 23 dicembre 1999, n. L 331.

— La direttiva 2009/16/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 28 maggio 2009, n. L 131.

Note all'art. 1:

— Il regolamento (CE) n. 725/2004 è pubblicato nella G.U.U.E. 29 aprile 2004, n. L 129.

Note all'art. 2:

— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 13 luglio 1968, n. 176, supplemento ordinario.

— La legge 23 maggio 1980, n. 313, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 luglio 1980, n. 190, supplemento ordinario.

— La legge 29 settembre 1980, n. 662, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 ottobre 1980, n. 292, supplemento ordinario.

— La legge 21 novembre 1985, n. 739, è pubblicata nel supplemento ordinario *Gazzetta Ufficiale* 16 dicembre 1985, n. 295.

— La legge 27 dicembre 1977, n. 1085, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 17 febbraio 1978, n. 48, supplemento ordinario.

— La legge 22 ottobre 1973, n. 958, è pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 28 gennaio 1974, n. 26.

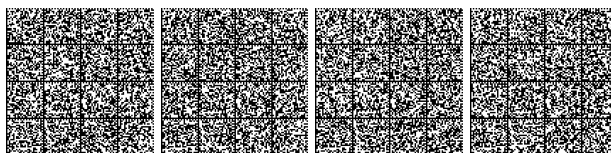
— La legge 10 aprile 1981, n. 159, è pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 29 aprile 1981, n. 116.

— La legge 27 maggio 1999, n. 177, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 giugno 1999, n. 141.

— L'art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 4 febbraio 1994, n. 28, supplemento ordinario, così recita:

«Art. 6 (*Autorità portuale*). — 1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia è istituita l'autorità portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi di cui all'art. 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'art. 24;



b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da eminarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'art. 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, nonché le disposizioni di cui al decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per quanto specificamente previsto dal comma 2 dell'art. 23 della presente legge.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro. Il conto consuntivo delle autorità portuali è allegato allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica.

6. Le autorità portuali non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

7. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'art. 13, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori autorità in porti di categoria II, classi I e II, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o a 200.000 Twenty Feet Equivalent Unit (TEU). A decorrere dal 1° gennaio 1995 può essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti, di autorità portuali nei porti di Olbia, Piombino e Salerno.

9. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di regioni, comuni o camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

10. Le autorità portuali di cui al comma 8 sono soppresse, con la procedura di cui al medesimo comma, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma. Con la medesima procedura, decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppresse le autorità portuali di cui al comma 1 quando risulti che le stesse non corrispondono ai requisiti di cui al comma 8.

11. In sede di prima applicazione della presente legge, le autorità sprovviste di sede propria possono essere ubicate presso le sedi delle locali autorità marittime.

12. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita l'autorità portuale di Trieste, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti franchi.»

Note all'art. 13:

— Il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 settembre 2005, n. 222.

Note all'art. 18:

— Per il regolamento (CE) n. 725/2004 si veda nelle note all'art. 1.

Note all'art. 19:

— Gli articoli 1, comma 1, lettere a) e b), 6 e 8 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 1° marzo 2001, n. 50, così recitano:

«Art. 1 (*Definizioni*) — 1. Ai fini del presente decreto e dei suoi allegati, si intende per:

a) “traghetto ro-ro”: una nave marittima da passeggeri avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare direttamente i veicoli (stradali o ferroviari) e che trasporta più di dodici passeggeri;

b) “unità veloce da passeggeri”: un'unità veloce come definita dalla regola I del capitolo X della “Convenzione Solas del 1974”, che trasporta più di dodici passeggeri.»

«Art. 6 (*Visite specifiche iniziali*). — 1. Prima che un'unità sia adibita a un servizio di linea, oppure entro il 1° dicembre 2001, nel caso in cui alla data del 1° dicembre 2000 l'unità stessa sia già adibita a un servizio di linea, dopo l'esecuzione delle verifiche di cui all'art. 5, l'autorità marittima sottopone l'unità stessa a una visita specifica iniziale secondo le modalità indicate nell'allegato III ed accerta la sussistenza dei requisiti specifici di cui all'allegato I nonché la conformità dell'unità ai requisiti necessari per l'effettuazione di un servizio di linea in condizioni di sicurezza.

2. Qualora debba sottoporsi a visita specifica iniziale un'unità ancora non in esercizio, l'autorità marittima provvede entro un mese dalla data di deposito della documentazione necessaria, a norma dell'art. 4, comma 2.»

«Art. 8 (*Visite specifiche periodiche e altre visite*). — 1. Ogni dodici mesi decorrenti dalla data di una visita specifica iniziale ai sensi dell'art. 6, l'autorità marittima effettua:

a) una visita specifica periodica secondo le modalità di cui all'allegato III;

b) una visita specifica periodica di esercizio durante il servizio di linea, intesa a prendere in esame un sufficiente numero di elementi elencati negli allegati I, III e IV, per accertarsi che l'unità continui a soddisfare tutti i necessari requisiti per operare in condizioni di sicurezza.

2. L'autorità marittima esegue una visita specifica occasionale in conformità all'allegato III ogni volta che le unità:

a) subiscono riparazioni o modificazioni rilevanti; ovvero

b) sia intervenuto un cambiamento di gestione o di bandiera o di organismo di classifica, a meno che l'autorità marittima, valutate le precedenti verifiche e visite dell'unità, stimi che non siano state compromesse le condizioni di sicurezza di esercizio della stessa.»

Note all'art. 20:

— Per i riferimenti del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, si veda nelle note all'art. 19.

— Il regolamento (CE) n. 391/2009 è pubblicato nella G.U.U.E. 28 maggio 2009, n. L 131.

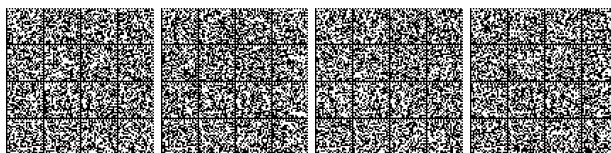
Note all'art. 22:

— Per i riferimenti del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, si veda nelle note all'art. 13.

— L'art. 181 del codice della navigazione, così recita:

«Art. 181 (*Rilascio delle spedizioni*). — La nave non può partire se non ha ricevuto le spedizioni da parte del comandante del porto o dell'autorità consolare.

Il rilascio delle spedizioni si effettua mediante apposizione del visto, con indicazione dell'ora e della data, sulla dichiarazione integrativa di partenza che viene consegnata in copia, o trasmessa con mezzi elettronici, al comandante della nave, il quale è tenuto a conservarla tra i documenti di bordo fino al successivo approdo.»



Le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia, da quelle per la sicurezza della navigazione, nonché agli obblighi relativi alle visite ed alle prescrizioni impartite dalle competenti autorità. Del pari le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha compiuto gli adempimenti sanitari, fiscali e doganali ovvero non ha provveduto al pagamento dei diritti portuali, al versamento delle cauzioni eventualmente richieste a norma delle vigenti disposizioni di legge o regolamentari, nonché in tutti gli altri casi previsti da disposizioni di legge.»

Note all'art. 27:

— L'art. 7 e l'art. 10 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 luglio 2003, n. 168, così recitano:

«Art. 7 (Conferimento dei rifiuti prodotti dalla nave). — 1. Il comandante della nave, ogniquale volta lascia il porto di approdo, conferisce i rifiuti prodotti dalla nave all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto. Detta disposizione non si applica alle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari.

2. In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, la nave può proseguire verso il successivo porto di scalo senza avere adempiuto alle disposizioni di cui allo stesso comma 1, previa autorizzazione dell'Autorità marittima, che avvalendosi dell'Autorità sanitaria marittima e del chimico del porto, ove presenti, ha accertato, sulla base delle informazioni fornite a norma dell'art. 6 e dell'allegato III, che la stessa nave ha una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti già prodotti e accumulati e per quelli che saranno prodotti fino al momento dell'arrivo presso il successivo porto di conferimento. L'autorità competente, qualora ritiene che nel porto di conferimento previsto non sono disponibili impianti adeguati o nel caso in cui detto porto non è conosciuto e sussiste il rischio che i rifiuti vengano scaricati in mare, richiede alla nave di conferire i rifiuti prodotti prima di lasciare il porto.

3. Sono fatte salve le prescrizioni più rigorose in materia di conferimento adottate in base al diritto internazionale.

4. Ai rifiuti sanitari ed ai rifiuti alimentari prodotti a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali si applicano le disposizioni vigenti in materia.

5. Il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi è considerato immissione in libera pratica ai sensi dell'art. 79 del regolamento (CEE) n. 2913/92 del 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario. Le autorità doganali non esigono la presentazione della dichiarazione sommaria di cui all'art. 45 del codice doganale comunitario.»

«Art. 10 (Conferimento dei residui del carico). — 1. Il comandante della nave che fa scalo nel porto conferisce i residui del carico ad un impianto di raccolta di cui all'art. 2, comma 1, lettera e), in base alle disposizioni della convenzione Marpol 73/78.

2. I residui del carico sono in via prioritaria avviati al riciclaggio ed al recupero nel rispetto della normativa vigente.

3. Le tariffe per il conferimento dei residui del carico, di cui all'art. 2, comma 1, lettera d), sono poste a carico esclusivamente delle navi che utilizzano gli impianti ed i servizi di raccolta e sono determinate dall'autorità competente in conformità alle disposizioni di cui all'allegato IV.

4. Il conferimento dei residui del carico è considerato come immissione in libera pratica ai sensi dell'art. 79 del regolamento (CEE) n. 2913/92 del 12 ottobre 1992, del Consiglio, che istituisce un codice doganale comunitario. Le autorità doganali non esigono la presentazione della dichiarazione sommaria di cui all'art. 45 del codice doganale comunitario.»

— Per i riferimenti del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, si veda nelle note all'art. 13.

— Per il regolamento (CE) n. 725/2004, si veda nelle note all'art. 1.

Note all'art. 30:

— Il decreto ministeriale 28 ottobre 2009, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 3 novembre 2009, n. 256.

— Per i riferimenti al decreto 13 ottobre 2003, n. 305, si veda nelle note alle premesse.

11G0092

DECRETO LEGISLATIVO 11 aprile 2011, n. 54.

Attuazione della direttiva 2009/48/CE sulla sicurezza dei giocattoli.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009, ed in particolare gli articoli 1, 2, 3, 4 e 36, nonché l'allegato B;

Visto il regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93;

Vista la decisione (CE) n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa ad un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE;

Visto il regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, sui prodotti cosmetici;

Visto il regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele che modifica e abroga le direttive 67/548/CEE e 1999/45/CE e che reca modifica al regolamento (CE) n. 1907/2006;

Visto il regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente «la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE»;

Visto il regolamento (CE) n. 1935/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, riguardante i materiali e gli oggetti destinati a venire in contatto con i prodotti alimentari e che abroga le direttive 80/590/CEE e 89/109/CEE;

Vista la direttiva 76/768/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai prodotti cosmetici;

Vista la legge 6 febbraio 1996, n. 52, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 1994, ed in particolare l'articolo 47 che disciplina gli aspetti finanziari relativi alle attività amministrative finalizzate alla marcatura CE;

