

DECRETO LEGISLATIVO 19 agosto 2005 , n. 196

Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale.

Vigente al : 21-2-2026

Titolo I**FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE****IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, ed in particolare l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato A;

Vista la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio;

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

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

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 27 maggio 2005;

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 29 luglio 2005;

Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle comunicazioni e dell'ambiente e della tutela del territorio;

Emana

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Finalità

1. Scopo del presente decreto è di istituire un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso, e di un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato da navi.

Art. 2

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

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

1) "MARPOL": la convenzione internazionale di Londra del 12 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978;

- 2) "SOLAS": la convenzione internazionale di Londra del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare e i relativi protocolli e modifiche;
- 3) la convenzione internazionale di Londra del 23 giugno 1969 sulla stazzatura delle navi;
- 4) la convenzione internazionale di Bruxelles del 29 novembre 1969 sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare l'inquinamento da idrocarburi, e il relativo protocollo del 1973 sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi;
- 5) "SAR": la convenzione internazionale di Amburgo del 27 aprile 1979 sulla ricerca e il salvataggio marittimo;
- 6) "Codice ISM": il codice internazionale per la gestione della sicurezza;
- 7) "Codice IMDG": il codice marittimo internazionale per il trasporto di merci pericolose;
- 8) "Codice IBC": il codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;
- 9) "Codice IGC": il codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;
- 10) "Codice BC": il Codice dell'IMO delle norme pratiche per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi;
- 11) "Codice INF": il Codice dell'IMO relativo alle norme di sicurezza per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di scorie altamente radioattive in fusti a bordo di navi;
- 12) "Risoluzione IMO A851 (20)": la risoluzione 851 (20) dell'Organizzazione Marittima Internazionale, avente per titolo "Principi generali dei sistemi di rapportazione navale e prescrizioni per la rapportazione navale, comprese le linee guida per la rapportazione dei sinistri in cui sono coinvolte merci pericolose e sostanze nocive e/o sostanze inquinanti per l'ambiente marino";
- 13) "Risoluzione IMO A.861 (20) dell'Organizzazione Marittima Internazionale avente per titolo "VDR";

((13.bis Risoluzione A.1106(29) dell'IMO: la Risoluzione A.1106(29) del 2 dicembre 2015 dell'Organizzazione marittima internazionale recante: «Linee guida aggiornate per l'utilizzo a bordo del sistema AIS»;;))

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

13-quater) risoluzione A. 950(23) dell'IMO: la risoluzione 950(23) dell'Organizzazione marittima

internazionale intitolata «Servizi di assistenza marittima (MAS)»;

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

b) "armatore": la persona fisica o giuridica che esercita l'attività di gestione della nave;

c) "agente": la persona incaricata o autorizzata a rilasciare informazioni in nome dell'armatore della nave;

d) "spedizioniere ovvero caricatore": la persona che ha stipulato con un vettore un contratto per il trasporto di merci via mare o la persona nel cui nome o per conto della quale è stipulato il contratto;

e) "compagnia": la compagnia ai sensi della regola 1, paragrafo 2 del Capitolo IX della SOLAS;

f) "nave": qualsiasi costruzione destinata al trasporto marittimo;

g) "merci pericolose":

1) le merci classificate nel Codice IMDG;

2) le sostanze liquide pericolose di cui al Capitolo 17 del Codice IBC;

3) i gas liquefatti di cui al capitolo 19 del codice IGC;

4) le sostanze solide di cui all'appendice B del codice BC;

5) le merci per il cui trasporto sono state prescritte condizioni preliminari conformemente al paragrafo 1.1.3 del codice IBC o al paragrafo 1.1.6 del codice IGC;

h) "merci inquinanti":

1) gli idrocarburi secondo la definizione della MARPOL, allegato I;

2) le sostanze liquide nocive, secondo la definizione della MARPOL, allegato II;

3) le sostanze dannose, secondo la definizione della MARPOL, allegato III;

i) "unità di carico": un veicolo stradale adibito al trasporto di merci, un veicolo ferroviario adibito al trasporto di merci, un contenitore, un veicolo cisterna stradale, un veicolo cisterna ferroviario o una cisterna mobile;

l) "indirizzo": il nome e i canali di comunicazione che consentono di stabilire, in caso di necessità, un contatto con l'armatore, l'agente, l'amministrazione, l'autorità marittima, qualsiasi altra persona o organismo abilitato in possesso di informazioni dettagliate riguardanti il carico della nave;

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

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

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

2) i Centri secondari di soccorso marittimo, MRSC, individuati nel decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, quali autorità preposte al coordinamento delle operazioni di ricerca e di salvataggio;

3) le Autorità VTS, come definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 28 gennaio 2004, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 30 del 6 febbraio 2004, di cui all'allegato 5 aggiornato con decreto dirigenziale del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera;

((

n-bis) "stazione costiera": il servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS), l'impianto a terra incaricato di gestire un sistema di reportazione obbligatorio approvato dall'IMO o l'organismo incaricato di coordinare le operazioni di ricerca e di salvataggio o di lotta contro l'inquinamento dell'ambiente marino, designati dagli Stati membri in applicazione della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002;

))

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

p) "servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS)": il servizio finalizzato a migliorare la sicurezza della navigazione e l'efficienza del traffico marittimo e a tutelare l'ambiente, in grado di interagire con le navi che transitano nell'area coperta dal VTS;

q) "sistema di identificazione automatica (AIS)": il sistema di identificazione delle navi rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO;

r) "sistema di rotte navali": qualsiasi sistema che organizza uno o più corsie di traffico o prevede misure di organizzazione del traffico al fine di ridurre il rischio di sinistri; esso comprende schemi di

separazione del traffico, corsie di traffico a doppio senso, rotte raccomandate, zone da evitare, zone di traffico costiero, rotatorie, zone di prudenza e corsie di traffico in acque profonde;

s) "nave tradizionale": qualsiasi tipo di nave storica e relative ricostruzioni, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e l'arte marinairesca tradizionali e nel contempo identificabili come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinairesche;

t) "sinistro": il sinistro quale definito dal Codice dell'IMO in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

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

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

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

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

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

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

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

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

t-octies) Bonifacio traffic: sistema di reportazione navale obbligatorio di cui alla risoluzione MSC.73 (69) adottata dal Maritime Safety Committee dell'IMO in data 19 maggio 1998, come recepito anche dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 2 ottobre 2008, pubblicato nella

Gazzetta Ufficiale n. 246 del 20 ottobre 2008;

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

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

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

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

((

t-terdecies) "VTMIS nazionale": sistema in dotazione alle autorità competenti di cui alla lettera n) attraverso il quale vengono espletate le attività di cui alla lettera t-duodecies;

))

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

Art. 3

(((Ambito di applicazione).))

((

1. Il presente decreto si applica alle navi di stazza pari o superiore a 300 GT, salvo diversamente specificato.

2. Il presente decreto non si applica:

- a) alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie ed alle altre navi appartenenti ad uno Stato membro o da questo esercitate ed utilizzate per un servizio pubblico non commerciale;**
- b) alle navi tradizionali e alle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri;**
- c) ai carburanti delle navi inferiori a 1000 GT ed alle scorte ed attrezzature da utilizzarsi a bordo di tutte le navi.**

))

Titolo II

RAPPORTAZIONE E MONITORAGGIO NAVALE

Art. 4

Comunicazione preventiva dell'ingresso nei porti italiani

- 1.** L'armatore, il proprietario **((, la compagnia,))**, l'agente o il comandante della nave diretta verso un porto nazionale comunica alla competente autorità marittima le informazioni di cui all'allegato I, punto 1:
- a) con almeno 24 ore d'anticipo rispetto al previsto arrivo, se la durata del viaggio è pari o superiore a 24 ore;
 - b) non oltre il momento in cui la nave esce dal porto di provenienza, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore;

c) se lo scalo di destinazione non è noto o se lo stesso è aggiornato nel corso del viaggio, nel momento in cui è acquisita l'informazione di cambio della destinazione.

2. Le navi dirette a un porto nazionale, provenienti da un porto extracomunitario che trasportano merci pericolose o inquinanti, sono soggette all'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 13.

Art. 5

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

((

1. La NCA provvede, attraverso le LCA e secondo le modalità indicate nei successivi articoli, alla gestione dei sistemi di monitoraggio e di reportazione navale obbligatori, denominati Bonifacio Traffic ed Adriatic Traffic, nonché dei sistemi di reportazione navale obbligatoria in vigore all'interno delle acque marittime di giurisdizione dei Centri VTS, prevedendo che i comandi delle navi forniscano le informazioni secondo la risoluzione IMO A.851(20). L'obbligo di informazione deve riguardare, in ogni caso, le informazioni di cui all'allegato I, punto 4.

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

))

Art. 6

Impiego dei sistemi di identificazione automatica

1. Le navi nazionali e le navi di bandiera straniera individuate nell'allegato II, che fanno scalo in un porto nazionale, sono dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

1-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possono essere individuate le unità soggette all'obbligo di essere dotate del sistema di identificazione automatica (AIS) **((di classe A))** e del registratore dei dati di viaggio (VDR) di cui all'allegato II.

2. Le navi dotate di un sistema di identificazione automatica lo mantengono sempre in funzione, tranne nei casi in cui accordi, regole o norme internazionali prevedono la protezione delle informazioni sulla navigazione.

3. L'utilizzo del sistema di identificazione automatica, all'interno delle acque portuali, è soggetto alla disciplina del Comandante del porto, in ragione delle preminenti esigenze di sicurezza (security) delle infrastrutture portuali.

Art. 6-bis

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

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

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

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

Art. 6-ter

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

((

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

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

))

Art. 7

((Impiego dei sistemi di rotte navali).))

((

1. Le autorità competenti provvedono al monitoraggio del traffico navale e adottano tutte le misure necessarie e appropriate per assicurare che tutte le navi che entrano nelle zone in cui esiste un sistema di rapportazione navale adottato dall'IMO in base alla convenzione SOLAS,

capitolo V, regola 10, o in quelle individuate per garantire una maggiore tutela ambientale delle coste nazionali, impiegano detti sistemi in conformità alle linee guida e ai criteri emanati dall'IMO.

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

))

Art. 8

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

((

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

- a) le navi soggette al VTS nell'ambito del mare territoriale ne rispettino i relativi obblighi;**
- b) le navi soggette al VTS battenti bandiera di uno Stato membro al di fuori del mare territoriale ne rispettino i relativi obblighi;**
- c) le navi soggette al VTS battenti bandiera di un Paese terzo al di fuori del mare territoriale si attengano ai relativi obblighi, per quanto ragionevole e prudente, comunicando allo Stato di bandiera ogni eventuale violazione.**

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

))

Art. 9**((Gestione dei sistemi di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo - VTMISS nazionale).****))****((**

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

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

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

))

Art. 9-bis

(Rete AIS nazionale).

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

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

((

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono fissate le procedure e le modalità per l'erogazione dei servizi AIS da parte della rete AIS nazionale.

))

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

5. Le stazioni non facenti parte della rete istituzionale AIS operano anche in trasmissione, qualora l'amministrazione ne riconosca rilevanza ai fini di tutela della sicurezza della navigazione**((. In ogni caso, potranno essere autorizzate le sole trasmissioni del messaggio 21, relative agli Aids-to-Navigation di tipo fisico, di cui alla raccomandazione ITU-R M. 1371, edita dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni. Le informazioni acquisite da stazioni non facenti parte della rete istituzionale AIS non potranno essere aggregate per costituire reti di monitoraggio del traffico marittimo.))**

Art. 10

Registratori dei dati di viaggio

((

1. Le navi nazionali e straniere, individuate nell'allegato II, che fanno scalo in un porto nazionale, sono dotate del registratore dei dati di viaggio (Voyage Data Recorder - VDR). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possono essere emanate ulteriori disposizioni sulle modalità d'uso dei registratori dei dati di viaggio (VDR) sia per gli armatori che per i comandanti delle navi, in conformità alle disposizioni emanate in sede internazionale.

))

2. Sono esentate dall'obbligo di installare il registratore dei dati di viaggio (VDR) le navi da passeggeri adibite esclusivamente a viaggi nazionali in tratti di mare delle classi B, C e D, come definite all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

3. I dati rilevati con un sistema VDR sono messi a disposizione della richiedente amministrazione dello Stato interessato in caso di un'indagine effettuata a seguito di un sinistro avvenuto nelle acque sottoposte alla giurisdizione nazionale. L'amministrazione provvede nel corso dell'indagine ad utilizzare e a debitamente analizzare detti dati nonché a pubblicare i risultati dell'indagine al più presto possibile dopo la sua conclusione.

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

Art. 11

((ARTICOLO ABROGATO DAL D.LGS. 6 SETTEMBRE 2011, N. 165))

Titolo III

COMUNICAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE O INQUINANTI A BORDO DELLE NAVI
(HAZMAT)**Art. 12**

Informazioni concernenti il trasporto di merci pericolose o inquinanti).

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

((a) per le sostanze di cui all'allegato I della convenzione MARPOL, la scheda dei dati di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, compresa, ove applicabile, la viscosità espressa in cSt a 50°C e la densità a 15°C, nonché gli altri dati che figurano sulla scheda dei dati di sicurezza conformemente alla risoluzione dell'IMO MSC.286(86).));

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

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

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

citata.

Art. 13

((Obbligo di comunicazione delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo))

- 1.** L'armatore, il proprietario **((, la compagnia,))**, l'agente o il comandante di una nave, di qualsiasi stazza, che trasporta merci pericolose o inquinanti, comunica, al momento della partenza, all'autorità marittima le informazioni di cui all'allegato I, punto 3.
- 2.** L'armatore, il proprietario **((, la compagnia,))**, l'agente o il comandante di una nave che trasporta merci pericolose o inquinanti proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto nazionale ovvero un luogo d'ormeggio situato nelle acque territoriali italiane, comunica le informazioni di cui all'allegato I, punto 3, anche all'autorità marittima del primo porto di destinazione o del luogo d'ormeggio, se questa informazione è disponibile al momento della partenza. Se tali informazioni non sono disponibili al momento della partenza, esse sono comunicate non appena è noto il porto di destinazione o il luogo di ormeggio.
- 3.** L'autorità marittima conserva le informazioni di cui all'allegato I, punto 3, per un periodo sufficiente a consentire la loro utilizzazione in caso di incidente in mare e adotta i provvedimenti necessari per fornire immediatamente tali informazioni a richiesta dell'autorità interessata.
- 4.** L'armatore, il proprietario **((, la compagnia,))**, l'agente o il comandante della nave comunica le informazioni relative al carico di cui all'allegato I, punto 3, all'autorità marittima competente. Le informazioni sono trasmesse, per quanto possibile per via elettronica, nel rispetto della sintassi e delle procedure specificate nell'allegato III.

Art. 14

Scambio telematico di dati fra Stati membri

1. L'amministrazione coopera con le autorità degli altri Stati membri per garantire l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per la gestione delle informazioni di cui all'allegato I.

2. I sistemi di cui al comma 1 consentono:

- a) lo scambio dei dati per via elettronica e la ricezione e il trattamento dei messaggi comunicati ai sensi dell'articolo 13;
- b) la trasmissione delle informazioni 24 ore su 24;
- c) la trasmissione **((. . .))** all'autorità competente di un altro Stato membro, che fa richiesta, delle informazioni che riguardano la nave e le merci pericolose o inquinanti che si trovano a bordo.

((

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

))

Art. 14-bis

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

1. Lo scambio delle informazioni di interesse commerciale previste dal presente decreto tra armatori, proprietari, agenti raccomandatari, **((avvisatori marittimi,))** compagnie o comandanti delle navi e le

autorità marittime, l'agenzia delle dogane e gli altri uffici interessati, finalizzato al più efficace esercizio delle attività amministrative correlate all'ingresso, all'operatività portuale ed alla partenza delle unità, si attua attraverso il sistema telematico PMIS.

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

Art. 15

(((Esenzioni).))

((

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

- a)** la compagnia rediga ed aggiorni la lista delle navi impiegate per il servizio di linea e la trasmette alla LCA;
- b)** per ogni viaggio effettuato, le informazioni previste all'allegato I - a seconda dei casi punto 1 o 3 - siano poste a disposizione dell'autorità competente che ne faccia richiesta;
- c)** la compagnia istituisca all'interno del proprio sistema di gestione ISM procedure idonee a garantire nell'arco delle 24 ore, la tempestiva trasmissione delle informazioni in formato elettronico, a richiesta dell'Autorità marittima che ne abbia interesse, in conformità all'articolo 4, comma 1, o, se del caso, all'articolo 13, comma 4;
- d)** ogni variazione dell'orario previsto di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, pari o superiore a tre ore, sia notificato all'autorità del porto di arrivo o alla LCA in conformità all'articolo 4 o, se del caso, all'articolo 13;
- e)** le navi impiegate, se adibite al trasporto di passeggeri, siano dotate, a prescindere dalla stazza, di AIS di tipo MED.

2. Le esenzioni sono concesse, di volta in volta, per ogni singola nave e per ogni singolo servizio di

linea limitatamente ai viaggi di durata prevista fino a dodici ore.

3. L'amministrazione quando il servizio di linea ha carattere internazionale e si svolge verso porti di altro Stato membro può chiedere allo Stato del porto di destinazione di concedere un'esenzione a tale servizio disciplinata secondo i criteri di cui ai commi 1 e 2.

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

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

))

Titolo IV

MONITORAGGIO DELLE NAVI A RISCHIO ED INTERVENTO IN CASO DI INCIDENTI IN MARE

Art. 16

Trasmissione delle informazioni relative a determinate navi

1. Sono considerate a rischio potenziale per la navigazione ovvero una minaccia per la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente:

a) le navi che, nel corso del viaggio, si trovino in una delle seguenti condizioni:

1) sono rimaste coinvolte in incidenti in mare ai sensi dell'articolo 17;

2) hanno violato gli obblighi di comunicazione e di rapportazione previsti dal presente decreto o da

altre disposizioni di legge;

3) hanno violato le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali e dei VTS posti sotto la responsabilità dell'amministrazione di uno Stato membro dell'Unione europea;

b) le navi nei cui confronti esistono prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della MARPOL nelle acque di giurisdizione di uno Stato membro;

c) le navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti dell'Unione europea o che sono state oggetto di un rapporto o di una comunicazione dell'autorità competente di uno Stato membro.

((

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

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

))

2. L'autorità marittima comunica le informazioni di cui al comma 1 alle competenti autorità degli Stati membri interessati dalla rotta seguita dalla nave.

3. L'amministrazione che riceve dette informazioni le trasmette all'autorità marittima competente, la quale, di iniziativa o su richiesta, può effettuare ispezioni o verifiche, le cui risultanze sono messe a disposizione di tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

Art. 17

Rapportazione di incidenti in mare

1. Il comandante di una nave che naviga all'interno della regione di interesse nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare, come individuata con decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, rapporta immediatamente all'autorità marittima competente:

a) qualsiasi incidente che pregiudica la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;

b) qualsiasi incidente che compromette la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione;

c) qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o del litorale, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare;

d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva.

2. Il messaggio di reportazione trasmesso ai sensi del comma 1 indica il nome della nave, la sua posizione, il porto di partenza, il porto di destinazione, tutte le indicazioni che consentano di ottenere informazioni sulle merci pericolose e inquinanti trasportate a bordo, il numero delle persone a bordo, i particolari dell'incidente e qualsiasi informazione pertinente prevista dalla risoluzione 851(20) dell'IMO.

Art. 18

Misure da adottare in presenza di condizioni meteorologiche
eccezionalmente avverse

1. Se l'autorità marittima ritiene che, a causa di condizioni meteorologiche o marine eccezionalmente avverse, sussiste un grave rischio di inquinamento della zona marittima o costiera, o delle zone marittime o costiere di altri Stati o sia in pericolo la vita umana in mare:

a) fornisce al comandante della nave che si trova nella zona interessata o intende entrare o uscire dal porto tutte le informazioni sulle condizioni meteomarine e, ove opportuno e possibile, sui pericoli che le stesse possono comportare per la nave, il carico, l'equipaggio e i passeggeri;

- b) adotta tutte le misure idonee per agevolare il comando di bordo ad acquisire un quadro di situazione quanto più completo e raccomanda ad una nave particolare o a navi in generale, secondo i casi, di entrare ovvero di non entrare in porto ovvero di non intraprendere la navigazione fino a quando non si ristabiliscono le condizioni meteomarine e cessa il pericolo per le persone e l'ambiente;
- c) limita o vieta il rifornimento di combustibile in mare nelle acque territoriali.

2. Il comandante informa la compagnia delle misure o raccomandazioni di cui al comma 1 fermo restando la decisione che lo stesso comandante assume in base al suo giudizio professionale in conformità alla convenzione SOLAS. Il comandante comunica alle autorità marittime competenti i motivi della sua decisione, qualora essa non è conforme alle misure di cui al comma 1, lettera b).

3. Le misure ovvero le raccomandazioni di cui al comma 1, lettera b), sono basate sulle previsioni e le osservazioni meteorologiche diffuse dal servizio meteorologico dell'Aeronautica militare italiana.

Art. 19

Misure relative agli incidenti in mare

1. Quando si verifica un incidente in mare, ai sensi dell'articolo 17, l'autorità marittima competente adotta le misure appropriate, comprese quelle di cui all'allegato IV, in conformità alle vigenti disposizioni nazionali e internazionali per garantire la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero.

((

2. L'armatore, il proprietario, la compagnia, il comandante della nave e il proprietario delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, collaborano pienamente con le autorità allo scopo di ridurre al minimo le conseguenze di un incidente, trasmettendo in ogni caso alla LCA le informazioni di cui all'articolo 12.

))

3. Il comandante di una nave, alla quale si applicano le disposizioni del Codice ISM, informa la compagnia di ogni incidente, di cui all'articolo 17, che si mette a disposizione delle autorità competenti e fornisce la massima collaborazione.

((

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

))

Art. 20

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

((

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

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

3. Il Direttore marittimo convoca i Capi dei Compartimenti ricadenti nell'ambito di propria giurisdizione, con cadenza almeno annuale, al fine di uniformare le procedure attuative per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza e scambiare competenze tecniche ed

esperienze al riguardo, anche nel quadro degli indirizzi impartiti dalla Direzione generale per la protezione della natura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

))

Art. 20-bis

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

((

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

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

a) indicazione, recapiti e canali di comunicazione dell'Autorità marittima incaricata di ricevere e gestire gli allarmi provenienti dalle navi che necessitano di assistenza;

b) soggetti ed enti di cui il Capo di Compartimento può avvalersi per una valutazione tecnica ed operativa della situazione contingente da cui sorge la richiesta di accoglienza;

c) informazioni sul litorale di propria giurisdizione e su ogni utile elemento che possa facilitare una pronta valutazione ed una rapida decisione in merito al possibile luogo di rifugio della nave che richiede assistenza, inclusa una descrizione dei fattori ambientali, economici e sociali e delle condizioni naturali;

d) criteri e procedure per adottare le misure correlate all'accoglienza di una nave che necessita

assistenza in un luogo di rifugio o per rifiutarne l'accesso;

e) mezzi, materiali ed impianti disponibili per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento, indicandone tempi modalità di impiego;

f) procedure relative alle garanzie finanziarie ed assicurative applicabili alle navi che vengono accolte in un luogo di rifugio.

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

4. L'amministrazione:

a) pubblica sul proprio sito internet istituzionale i punti di contatto ed i riferimenti utili dei piani per l'accoglienza delle navi adottati dai Compartimenti marittimi;

b) comunica, su richiesta, agli Stati membri interessati, informazioni pertinenti relative ai citati piani.

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

))

Art. 20-ter

(((Decisione relativa all'accoglienza delle navi)

1. Il Capo del Compartimento marittimo:

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

Art. 20-quater

(((Sicurezza finanziaria e compensazioni).))

((

1. La mancanza di copertura assicurativa ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, non esonera il Capo del Compartimento dalla valutazione preliminare e dalla decisione relativa all'accoglienza, né costituisce di per sé motivo sufficiente per rifiutare l'accoglienza di una nave che necessita di assistenza in un luogo di rifugio.

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

))

Art. 21

Informazioni delle parti interessate

- 1.** L'autorità marittima, quando è necessario, segnala via radio ogni incidente comunicato ai sensi dell'articolo 17 e divulga le informazioni relative all'eventuale presenza di ogni nave che comporta un rischio per la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente.
- 2.** L'autorità marittima, che riceve notizie relative a fatti o situazioni idonei, anche potenzialmente, a creare un aumento del rischio di zone marittime e costiere di altro Stato membro, adotta le più appropriate misure per fornire ogni pertinente informazione e consultazione e, laddove sia necessario, si rende disponibile per ogni possibile forma di collaborazione.

Art. 22

Designazione degli organismi competenti

- 1.** Le comunicazioni previste dal presente decreto sono effettuate, salvo altra espressa indicazione, all'autorità marittima del luogo di approdo della nave, ovvero ai Centri Secondari di Soccorso Marittimo (MRSC) territorialmente competenti, come individuati dal decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, per l'attività di coordinamento delle operazioni di ricerca e di salvataggio.
- 2.** Gli organismi di cui al comma 1, ricevute le comunicazioni, provvedono alla messa in atto delle rispettive azioni di competenza, ivi compresa la trasmissione delle informazioni di cui all'articolo 21.
- 3.** L'amministrazione comunica alla Commissione europea, anche per le finalità del presente decreto, l'elenco delle stazioni costiere secondarie come individuate dal decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662.

Art. 22-bis

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

((

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

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

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

))

Art. 23

Cooperazione tra gli Stati membri

1. L'amministrazione ottimizza l'uso delle informazioni comunicate ai sensi del presente decreto cooperando, anche attraverso l'utilizzo di sistemi telematici, con le corrispondenti autorità di altri Stati

membri per il conseguimento dei seguenti obiettivi:

a) promuovere ogni forma di collaborazione per lo scambio di dati che riguardano i movimenti, le previsioni d'arrivo delle navi nei porti e le notizie relative al carico;

b) sviluppare e rafforzare l'efficacia dei collegamenti telematici tra le stazioni costiere degli Stati membri ai fini di una migliore conoscenza del traffico marittimo, di un migliore monitoraggio delle navi in transito e di un'armonizzazione e semplificazione dei rapporti prescritti alle navi durante il viaggio;

((

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

))

d) stabilire piani concertati per l'accoglienza delle navi in pericolo ai sensi dell'articolo 20.

((

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

))

((

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

))

Art. 24

(Riservatezza delle informazioni ed ispezioni)

((

1. L'amministrazione, in ottemperanza alla legislazione comunitaria e nazionale, adotta le misure necessarie per garantire la riservatezza delle informazioni acquisite ai sensi del presente decreto ed utilizza dette informazioni solo in conformità alle finalità del trattamento di cui all'articolo 1. A tae fine collabora con la Commissione in merito a eventuali problemi relativi alla sicurezza delle reti e delle informazioni.

))

2. L'amministrazione può emanare ulteriori specifiche direttive alle autorità marittime per garantire la riservatezza delle informazioni trasmesse ai sensi del presente decreto.

3. Con le medesime direttive sono altresì impartite disposizioni per la visita periodica del funzionamento dei sistemi telematici a terra e la loro idoneità a soddisfare i requisiti per la ricezione e la trasmissione, 24 ore su 24, delle informazioni comunicate ai sensi degli articoli 13 e 15.

Art. 25

Sanzioni

1. Salvo che il fatto costituisca reato, il comandante della nave, l'agente , il proprietario **((, il rappresentante legale della compagnia))** o l'armatore che viola gli obblighi previsti dall'articolo 4, comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro cinquanta a euro trecento.

2. Il comandante della nave , il proprietario **((, il rappresentante legale della compagnia))** o l'armatore che viola l'obbligo previsto dall'articolo 6 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro milletrentatre a euro seimilacentonovantasette, maggiorata, nei confronti dell'armatore, dell'importo

di 2,58 euro per ogni tonnellata di stazza lorda della nave.

3. Il comandante della nave **((, il proprietario, il rappresentante legale della compagnia,))** o l'armatore che viola gli obblighi di cui all'articolo 10, comma 1, è punito con l'arresto da un mese ad un anno ovvero con l'ammenda da euro cinquecentosedici a euro milletrentadue.

4. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave, il proprietario **((, il rappresentante legale della compagnia,))**, l'armatore o un suo rappresentante che non osserva gli obblighi rispettivamente previsti dall'articolo 13, commi 1, 2 e 4, dall'articolo 17, comma 1, e dall'articolo 19 ovvero fornisca false informazioni relative alle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo o a elementi che, se non tempestivamente conosciuti possono creare situazioni di pericolo, è punito con la pena dell'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da euro duemilacinquecentottantadue a euro quindicimilaquattrocentonovantatré.

4-bis. Quando uno Stato membro comunica l'esistenza di un grave vizio di conformità nel funzionamento del sistema di gestione della sicurezza di una compagnia, l'amministrazione procede alla revoca del documento di conformità e dell'associato certificato di gestione della sicurezza da essa rilasciati.

((

4-ter. Salvo che il fatto costituisca reato, il comandante della nave, l'agente, il proprietario, il rappresentante legale della compagnia, l'armatore, lo spedizioniere o il caricatore che viola l'obbligo di rendere informazioni richieste dall'amministrazione in attuazione degli articoli 12 e 15 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro millecinquecento ad euro diecimila maggiorata, nei confronti dell'armatore, dell'importo di tre euro per ogni tonnellata di stazza lorda della nave.

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

))

Art. 25-bis**((Comunicazione delle misure adottate))****((**

1. L'autorità marittima che ha adottato le misure di cui agli articoli 16, comma 3, 19, comma 1, e 25, nei confronti di navi di bandiera straniera ne informa senza indugio lo Stato di bandiera ed ogni altro Stato interessato.

2. L'autorità marittima che constata, quando si verifica un incidente in mare di cui all'articolo 19, che la compagnia non è stata in grado di stabilire e mantenere un collegamento con la nave o con le autorità competenti, ne informa lo Stato che ha rilasciato od a nome del quale sono stati rilasciati il documento di conformità ISM ed il certificato di gestione della sicurezza))

Art. 26

Disposizioni finanziarie

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

((1-bis. Le amministrazioni competenti danno attuazione agli adempimenti di cui al presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a normativa 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 19 agosto 2005

CIAMPI

Berlusconi, Presidente del Consiglio dei Ministri

La Malfa, Ministro per le politiche comunitarie

Lunardi, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Fini, Ministro degli affari esteri

Castelli, Ministro della giustizia

Siniscalco, Ministro dell'economia e delle finanze

Landolfi, Ministro delle comunicazioni

Matteoli, Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio

Visto, il Guardasigilli: Castelli

Allegato I

(art. 4, comma 1)

ELENCO DELLE INFORMAZIONI DA COMUNICARE

1. Informazioni da comunicare a norma dell'art. 4 - Informazioni generali.

a) Identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI).

b) Porto di destinazione.

c) Orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità marittima, e orario stimato di partenza da tale porto.

d) Numero totale di persone a bordo.

2. Informazioni da comunicare a norma dell'art. 12 - Informazioni sul carico.

a) Denominazione tecnica esatta delle merci pericolose o inquinanti, numero ONU, ove esistano, classi IMO di rischio o di conformità dei codici IMDG, IBC e IGC e, se del caso, classe della nave per i carichi soggetti al codice INF secondo la definizione della regola VII/14.2, quantitativi delle merci in questione e se queste sono state trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione.

b) Indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico.

3. Informazioni da comunicare a norma dell'art. 13.

A. Informazioni generali.

a) Identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI).

b) Porto di destinazione.

c) Per la nave che lascia un porto nazionale: orario stimato di partenza dal porto di partenza o dalla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità marittima competente, e orario stimato di arrivo nel porto di destinazione.

d) Per la nave proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto nazionale: orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità marittima competente.

e) Numero totale delle persone a bordo.

B. Informazioni sul carico.

- a) Denominazione tecnica esatta delle merci pericolose o inquinanti, numero ONU, ove esistano, classi IMO di rischio in conformità dei codici IMDG, IBC, e IGC e, se del caso, classe della nave secondo la definizione del codice INF, quantitativi delle merci in questione e relativa ubicazione a bordo e, se queste sono trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione.
- b) Conferma della presenza a bordo di un elenco o manifesto di carico o piano di carico adeguato contenente una descrizione dettagliata delle merci pericolose o inquinanti trasportate e della relativa ubicazione sulla nave.
- c) Indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico.

4. Informazioni di cui all'art. 5.

A - Identificazione della nave (nome, nominativo internazionale, numero di identificazione IMO o numero MMSI).

B - Data e ora.

C o D - Posizione con coordinate di latitudine e longitudine o rilevamento effettivo e distanza in miglia nautiche da un punto di riferimento chiaramente identificato.

E - Rotta.

F - Velocità.

I - Porto di destinazione e orario stimato di arrivo.

P - Carico e, se a bordo sono presenti merci pericolose, quantità e classe IMO.

T - Indirizzo per la comunicazione di informazioni relative al carico.

W - Numero totale di persone a bordo.

((- X. Informazioni varie:

caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile bunker, per le navi di oltre 1000 tonnellate di stazza lorda,

status di navigazione,)).

5. Il comandante della nave informa immediatamente l'autorità marittima interessata di qualsiasi modifica delle informazioni comunicate ai sensi del presente allegato.

((ALLEGATO II

(articolo 6)

Obblighi riguardanti le apparecchiature di bordo

I.PESCHERECCI

I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri devono essere dotati di un sistema di identificazione automatica (AIS) di cui all'articolo 6 bis secondo il seguente calendario:

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

I pescherecci di nuova costruzione di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 bis.

II. NAVI CHE OPERANO SU ROTTE INTERNAZIONALI

1. Sistemi di identificazione automatica (AIS) Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro

dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, che operano su rotte internazionali e che effettuano scalo in un porto di uno Stato membro devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) in conformità alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS.

2. Registratore dei dati del viaggio (VDR) Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, che operano su rotte internazionali e che effettuano scalo in un porto di uno Stato membro devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) in conformità alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS. Per le navi da carico costruite prima del 1 o luglio 2002, il VDR può essere un registratore dei dati di viaggio semplificato (S-VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.

III. NAVI CHE NON OPERANO SU ROTTE INTERNAZIONALI

1. Sistemi di identificazione automatica (AIS) Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le altre navi con una stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, che non operano su rotte internazionali devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) conforme alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della convenzione SOLAS.

2. Registratori dei dati di viaggio (sistemi VDR)

a) Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite il 1 o luglio 2002 o dopo tale data e non operanti su rotte internazionali devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.

b) Le navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, costruite prima del 1° luglio 2002 e non operanti su rotte internazionali devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) o di un registratore dei dati di viaggio semplificato (S-VDR) conforme alle norme

tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della convenzione SOLAS.

IV. ESENZIONI

1. Esenzioni dall'obbligo di installazione a bordo di un AIS

Sono esentate dall'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6, le navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 150 T., abilitate alla navigazione:

- a) nazionale litoranea limitata alle acque tranquille (periodo estivo, ore diurne, visibilità buona, un miglio dalla costa entro i limiti del Circondario marittimo);**
- b) nazionale locale, limitata ad una distanza di i miglio dalla linea di costa, esclusivamente in ore diurne**

2. Esenzioni dall'obbligo di installazione a bordo di un sistema VDR o S-VDR

A norma dell'art. 10, comma 2 sono esentate dall'obbligo di installare il registratore dei dati di viaggio (VDR) le navi da passeggeri adibite esclusivamente a viaggi nazionali in tratti di mare delle classi B, C e D, come definite all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.))

>

((Allegato III (art. 13, comma 4)

**MESSAGGI ELETTRONICI E SISTEMA DELL'UNIONE PER LO SCAMBIO DI DATI MARITTIMI
(SAFESEANET)**

1. Concetto generale e architettura

Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla sicurezza portuale e marittima, alla protezione dell'ambiente marino e all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

SafeSeaNet è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione e agli Stati membri le informazioni rilevanti ai sensi della normativa dell'Unione

Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale.

Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet istituiti in conformità alla presente direttiva e include il sistema centrale SafeSeaNet.

2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione

2.1. Responsabilità

2.1.1. Sistemi nazionali SafeSeaNet

Gli Stati membri istituiscono e provvedono alla manutenzione di un sistema nazionale SafeSeaNet che consenta lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'autorità nazionale competente (NCA).

L'NCA è responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati, assicura la creazione dei codici ONU/LOCODE, nonché l'istituzione e il mantenimento della necessaria infrastruttura informatica nazionale e delle procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

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

2.1.2. Sistema centrale SafeSeaNet

La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale SafeSeaNet e del controllo del sistema SafeSeaNet, in cooperazione con gli Stati membri, mentre, secondo il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, è responsabile:

- dell'attuazione tecnica e della documentazione di SafeSeaNet;
- dello sviluppo, del funzionamento e dell'integrazione dei messaggi e dei dati elettronici nonché del mantenimento delle interfacce con il sistema centrale SafeSeaNet, compresi i dati AIS raccolti dal satellite, e i diversi sistemi d'informazione previsti dalla presente direttiva di cui al punto 3.

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

2.2. Principi di gestione

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni al fine di migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema,
- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo del sistema,
- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni del sistema,
- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo della piattaforma di scambio di dati interoperabili che combina le informazioni provenienti da SafeSeaNet con i dati provenienti dagli altri sistemi di informazione di cui al punto 3,
- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche,
- adottare gli orientamenti per la raccolta e la distribuzione di informazioni attraverso SafeSeaNet in relazione alle autorità competenti designate dagli Stati membri per svolgere le pertinenti funzioni ai sensi della presente direttiva,
- servire da collegamento con altri consessi lavorativi pertinenti, in particolare il gruppo per la semplificazione amministrativa marittima e i servizi elettronici di informazione.

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

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

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

L'IFCD include norme su:

- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualità dei dati,**
- integrazione di dati, come stabilito al punto 3, e loro distribuzione tramite il sistema SafeSeaNet,**
- procedure operative per l'Agenzia e gli Stati membri che definiscono i meccanismi di controllo per la qualità dei dati di SafeSeaNet,**
- specifiche concernenti la sicurezza della trasmissione e dello scambio di dati,**
- archiviazione delle informazioni a livello nazionale e centrale.**

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

La documentazione tecnica relativa a SafeSeaNet, quali le norme concernenti il formato per lo scambio dei dati, l'interoperabilità con altri sistemi e applicazioni, i manuali di utilizzo, le specifiche per la sicurezza della rete e le banche dati di riferimento utilizzata per adempiere agli obblighi di segnalazione, è elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.

3. Scambio e condivisione dei dati

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

La Commissione e gli Stati membri cooperano al fine di valutare la fattibilità e lo sviluppo delle funzionalità che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorità, debbano fornire le informazioni solo una volta, tenendo conto degli obblighi previsti dalla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri dalla pertinente normativa dell'Unione. L'amministrazione assicura che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica, condivisione delle informazioni e VTMIS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

L'amministrazione sviluppa e mantiene le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica verso SafeSeaNet.

Il sistema centrale SafeSeaNet è utilizzato per la diffusione di dati e messaggi elettronici scambiati o condivisi ai sensi della presente direttiva e della pertinente normativa dell'Unione, tra cui:

- direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in particolare l'articolo 12, paragrafo 3;
- direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento, in particolare l'articolo 10;
- direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare l'articolo 24;
- direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE, laddove di applica l'articolo 6.

Il funzionamento del sistema SafeSeaNet dovrebbe promuovere l'agevolazione e la creazione di uno spazio marittimo europeo senza frontiere.

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

4. Sicurezza e diritti di accesso

Il sistema centrale SafeSeaNet e i sistemi nazionali SafeSeaNet sono conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonché ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso.

L'amministrazione identifica tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD e a quanto stabilito negli artt. 9, 9-bis e 24 del presente decreto legislativo.))

((ALLEGATO IV**(articolo 19, comma 1)**

Misure che gli Stati membri possono adottare in presenza di una minaccia per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente

Qualora, in seguito a un incidente o in presenza delle circostanze descritte all'articolo 17, riguardanti una nave, l'Autorità Marittima ritiene, nell'ambito del diritto internazionale, che sia necessario allontanare, attenuare o eliminare un pericolo grave e imminente che minaccia il suo litorale o interessi connessi, la sicurezza di altre navi, del loro equipaggio e dei loro passeggeri o delle persone che si trovano a terra oppure che sia necessario proteggere l'ambiente marino, tale autorità può, in particolare:

a) limitare i movimenti della nave o dirigerla su una data rotta.

Questa prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;

b) ordinare al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza della navigazione;

c) inviare a bordo della nave una squadra di esperti per valutare il grado di rischio, assistere il comandante nel rimediare alla situazione e tenere informata l'Autorità Marittima competente;

d) ordinare al comandante di recarsi in un luogo di rifugio in caso di pericolo imminente od ordinare che la nave sia pilotata o rimorchiata.

Se una nave è rimorchiata nell'ambito di un accordo di rimorchio o di salvataggio, le misure di cui alle lettere a) e d) adottate dall'Autorità Marittima possono essere applicate anche alle società di assistenza, salvataggio e rimorchio coinvolte.))

ALLEGATO IV-bis

((Elenco delle LCA (Local Competent Authority)**ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera n)**

N°	Direziomare	Compamare	Circomare	LCA	Locode
1	ANCONA			x	ITAOI
2	BARI			x	ITBRI
3		TARANTO		x	ITTAR
4		BRINDISI		x	ITBDS
5	CAGLIARI			x	ITCAG
6		ORISTANO		x	ITQOS
7	CATANIA			x	ITCTA
8		SIRACUSA		x	ITSIR
9		POZZALLO		x	ITPZL
10		MILAZZO		x	ITMLZ
11		MESSINA		x	ITMSN
12		AUGUSTA		x	ITAUG
13	GENOVA			x	ITGOA
14		SAVONA		x	ITSVN
15		IMPERIA		x	ITIMP
16		LA SPEZIA		x	ITSPE
17	LIVORNO			x	ITLIV
18			PIOMBINO	x	ITPIO

19			PORTO SANTO STEFANO	x	ITPSS
20		PORTOFERRAIO		x	ITPFE
21		MARINA DI CARRARA		x	ITMDC
22	NAPOLI			x	ITNAP
23			ISCHIA	x	ITISH
24		SALERNO		x	ITSAL
25	OLBIA			x	ITOLB
26		PORTO TORRES		x	ITPTO
27		LA MADDALENA		x	ITMDA
28	PALERMO			x	ITPMO
29		PORTO EMPEDOCLE		x	ITPEM
30			LAMPEDUSA	x	ITLMP
31		MAZZARA DEL VALLO		x	ITMAZ
32		TRAPANI		x	ITTPS
33			PANTELLERIA	x	ITPNL
34		GELA		x	ITGEA
35	PESCARA			x	ITPSR
36		TERMOLI		x	ITTMI
37		ORTONA		x	ITOTN
38	RAVENNA			x	ITRAN
39	REGGIO CALABRIA			x	ITREG
40		CROTONE		x	ITCRV
41		VIBO VALENTIA		x	ITVVA

42		GIOIA TAURO		x	ITGIT
43	ROMA FCO			x	ITFCO
44		GAETA		x	ITGAE
45		CIVITAVECCHIA		x	ITCVV
46	TRIESTE			x	ITTRS
47		MONFALCONE		x	ITMNF
48	VENEZIA			x	ITVCE
49		CHIOGGIA		x	ITCHI

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

LEGENDA

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

LOCODE	marittimo, come definito dall'articolo 16 del codice della navigazione, che dipende operativamente da una LCA.
---------------	---

))