

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. (GU n. 96 del 27-4-2011)

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 internazionale e comunitaria in materia di sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali,

dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche marine, anche ai sensi e per le finalità di cui al regolamento (CE) 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 unita' da diporto non adibite a traffici commerciali.

Art. 4

Poteri ispettivi

1. L'autorita' competente centrale, mediante ispettori qualificati, dipendenti funzionalmente dalla stessa, assicura il controllo ed il coordinamento dell'attivita' ispettiva nei porti nazionali, l'analisi dei dati statistici relativi alle ispezioni, nonche' 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'autorita' competente centrale, e' autorizzato ad eseguire i controlli dello stato di approdo a seguito del rilascio, da parte della predetta autorita', di un documento autorizzativo e di identita' 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 e' soggetto a rinnovo e deve essere esibito ai fini dell'accesso alla nave.

3. L'ispettore puo' 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, ne' in relazione all'esercizio delle navi ispezionate o in relazione all'esecuzione dei contratti di trasporto o di altre attivita' proprie dell'interfaccia nave/porto. Il personale ausiliario di cui al comma 3 non puo' essere dipendente, ne' intraprendere attivita' 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 incompatibilita', i motivi di astensione previsti per il giudice dall'articolo 51 del codice di procedura civile.

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

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

competenze degli ispettori incaricati del controllo dello Stato di approdo.

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

Art. 6

Profilo di rischio della nave

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

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

- a) parametri generici: tipo, età, bandiera, organismi riconosciuti interessati e grado di affidabilità della compagnia conformemente all'allegato II ed all'allegato III, parte I, punto 1;
- b) parametri storici: numero di deficienze e di fermi registrati in un determinato periodo conformemente all'allegato II ed all'allegato III, parte I, punto 2.

Art. 7

Selezione delle navi ai fini dell'ispezione

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

2. L'autorità competente locale:

- a) seleziona le navi che devono essere sottoposte ad ispezione obbligatoria, qualificate navi a «priorità 1», secondo il regime di selezione di cui all'allegato III, parte II, punto 3A;
- b) può selezionare le navi che possono essere sottoposte ad ispezione, qualificate navi a «priorità 2», conformemente all'allegato III, parte II, punto 3B.

Art. 8

Frequenza delle ispezioni

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

- a) ispezioni periodiche ad intervalli di tempo prestabiliti a seconda del rispettivo profilo di rischio conformemente all'allegato III, parte I. La frequenza delle ispezioni periodiche diminuisce con il diminuire del rischio. Per le navi ad alto rischio tale intervallo non supera i sei mesi;
- b) ispezioni supplementari, indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica, nei confronti di:

- 1) navi alle quali si applicano i fattori di priorit  assoluta enumerati nell'allegato III, parte II, punto 2A;
- 2) navi alle quali si applicano i fattori imprevisi enumerati nell'allegato III, parte II, punto 2B, a seguito della valutazione professionale dell'autorit  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'autorit  competente locale provvede, annualmente, ad ispezionare:
 - a) le navi di priorit  I, di cui all'articolo 7, comma 2, lettera a), che fanno scalo nei suoi porti e ancoraggi;
 - b) un numero di navi di priorit  I e II, di cui all'articolo 7, comma 2, lettere a) e b), corrispondente almeno alla percentuale annuale di ispezioni assegnata.

Art. 10

Modalit  del rispetto dell'impegno di ispezione

1. L'obbligo di effettuare le ispezioni di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), e' rispettato se le ispezioni mancate non superano:
 - a) il 5 per cento del totale delle navi di priorit  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 priorit  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'Autorit  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 Comunit .

Art. 11

Attribuzione di una percentuale di ispezioni equilibrata tra gli Stati membri

1. Nel caso in cui il totale delle navi di priorit  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 e' rispettato se il numero di ispezioni effettuato su navi di priorit  I corrisponde almeno a detta percentuale e se le ispezioni mancate non superano il 30 per cento del totale di navi di priorit  I che hanno fatto scalo nei porti ed ancoraggi nazionali.
2. Nel caso in cui il totale delle navi di priorit  I e II che hanno fatto scalo e' inferiore alla percentuale nazionale di ispezione assegnata di cui all'articolo 9, comma 2, lettera b), l'obbligo di ispezione e' rispettato se sono effettuate le ispezioni su navi di priorit  I di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), ed ispezioni su almeno l'85 per cento del totale delle navi di priorit  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'autorita' 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'autorita' 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'autorita' 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'autorita' competente locale provvede ad intraprendere, a seguito della segnalazione dei piloti, le azioni ritenute appropriate, in conformita' 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'autorita' competente locale allo scopo di determinarne la fondatezza. Nel caso in cui, sulla base delle verifiche iniziali, se ne ravvisi la fondatezza, l'autorita' competente locale adotta le misure necessarie a dare seguito, nel modo piu' appropriato, all'esperto, assicurando che i soggetti direttamente interessati siano in grado di far valere le loro osservazioni. Se, a conclusione degli accertamenti svolti, l'esperto viene considerato motivatamente infondato, l'autorita' 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'autorita' competente locale informa, tramite l'autorita' competente centrale, l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente estendendone copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esperti non infondati pervenuti e del seguito che vi e' 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'autorita' competente locale comunica alla nave se l'ispezione estesa non sara' effettuata.

4. Le finalita' 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 attivita' 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 unita' 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 unita' 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, e' inserita, a seconda dei casi, come ispezione dettagliata o estesa nella banca dati dell'attivita' 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 cio' 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 unita' veloci da passeggeri.

Art. 20

Provvedimenti di rifiuto di accesso

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

a) battono bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi ne comporta l'inclusione nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi;

b) nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, sono state fermate o sono state destinatarie due volte di divieto di esercizio, ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28; oppure;

c) battono bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi;

d) nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi sono state fermate o sono state destinatarie due volte di un divieto di esercizio, ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.

2. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave

lascia il porto o l'ancoraggio in cui e' stata destinataria del terzo fermo e in cui e' 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 e' revocato trascorsi tre mesi dalla data in cui esso e' stato emesso e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9. Se la nave e' sottoposta ad un secondo rifiuto di accesso, il predetto provvedimento non e' revocato prima che siano trascorsi 12 mesi.

4. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunita' determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunita'. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso e' 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 ne' nella lista nera ne' nella lista grigia di cui al comma 1;

b) i certificati obbligatori e di classe della nave sono rilasciati da uno o piu' 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 e' 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, e' imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunita'.

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

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 Comunita'».

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'autorita' 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'autorita' competente locale accerta, tramite l'ispettore, che le deficienze siano eliminate in conformita' 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 sopraccitato 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'autorita' competente locale provvede a fornire alla banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformita' del presente decreto non appena e' ultimato il rapporto sull'ispezione o il fermo e' revocato. Entro 72 ore l'autorita' competente locale provvede alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni fornite alla banca dati sulle ispezioni.

3. L'autorita' 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, nonche' 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'autorita' competente locale provvede ad acquisire i seguenti tipi di informazioni:

a) informazioni notificate in conformita' 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, nonche', 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 e' 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'autorita' 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 conformita' 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 conformita' 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 conformita' 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 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

Frattoni, 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