

Gazzetta Ufficiale n. 20 del 25-01-2001

DECRETO 19 aprile 2000, n. 432

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.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

di concerto con

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Vista la direttiva 95/21/CE del Consiglio del 19 giugno 1995, 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, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo);

Viste le direttive 98/25/CE del Consiglio del 27 aprile 1998, 98/42/CE della Commissione del 19 giugno 1998 e 99/97/CE del 13 dicembre 1999 che hanno modificato la direttiva 95/21/CE sopra citata;

Visto l'articolo 6 e l'allegato D della legge 24 aprile 1998, n.128, concernente: "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunita' europee - legge comunitaria 1995-1997";

Visto l'articolo 4 e l'allegato D della legge 5 febbraio 1999, n.25, concernente: "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunita' europee - legge comunitaria 1998";

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 1998, n.202, concernente: "Regolamento recante norme sull'organizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione, a norma dell'articolo 1, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537", ed in particolare l'articolo 15;

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1998, n. 400;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 20 marzo 2000;

Vista la comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri effettuata a norma dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1998, n. 400, con nota n. 1864 del 18 aprile 2000;

A d o t t a il seguente regolamento:

Art. 1.

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intendono per:

a) "convenzioni": quelle di seguito indicate, unitamente ai protocolli, ai successivi emendamenti, alle convenzioni e relativi codici obbligatori, in vigore al 1o luglio 1998;

- 1) la Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (LL66), resa esecutiva con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, entrato in vigore il 21 luglio 1968;
 - 2) la Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313;
 - 3) la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL 73/78) firmata a Londra nel 1973 e ratificata con legge 29 settembre 1980, n. 662;
 - 4) la Convenzione internazionale sugli standard per l'addestramento, i titoli professionali ed il servizio di guardia dei naviganti del 1978 (STCW 78) ratificata con legge 21 novembre 1985, n. 739, entrata in vigore in Italia il 26 novembre 1987;
 - 5) la Convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare del 1972 (COLREG 1972) ratificata con legge 27 dicembre 1977, n.1085;
 - 6) la Convenzione internazionale di Londra sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969 (tonnage 69) ratificata con legge 22 ottobre 1973, n. 957, entrata in vigore il 18 luglio 1982, con effetti esecutivi dal 18 luglio 1984;
 - 7) la Convenzione sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili del 29 ottobre 1976 (ILO n. 147) ratificata con legge 10 aprile 1981, n. 159;
- b) "Codice ISM": il Codice internazionale sulla gestione della sicurezza adottato dall'Organizzazione marittima internazionale il 4 novembre 1993 e reso obbligatorio dal capitolo IX della Convenzione SOLAS 74;
- c) "MOU": il protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, quale risulta al 14 gennaio 1998;
- d) "nave": qualsiasi nave per trasporto marittimo battente bandiera diversa da quella nazionale, rientrante nel campo di applicazione delle convenzioni;
- e) "impianto off-shore": una piattaforma fissa o galleggiante che opera sulla piattaforma continentale nazionale;
- f) "Autorita' competente": il Ministero dei trasporti e della navigazione - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, comandi periferici e, per quanto attiene alle attivita' di prevenzione degli inquinamenti e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente che, a tali fini, si avvale del predetto Comando generale;
- g) "ispettore": ufficiale del Corpo delle capitanerie di porto o altra persona munita dell'autorizzazione di cui all'articolo 3 del presente decreto e formalmente incaricata dall'Autorita' competente a svolgere le ispezioni di controllo dello Stato di approdo;
- h) "ispezione": la visita a bordo di una nave al fine di accertare la validita' dei certificati pertinenti e di altri documenti, le condizioni della nave, delle dotazioni e dell'equipaggio nonche' le condizioni di vita e di lavoro dell'equipaggio;

i) "ispezione dettagliata": l'ispezione durante la quale la nave, le relative dotazioni e l'equipaggio, nei casi specificati all'articolo 5, comma 3, sono sottoposti, parzialmente o interamente, ad un esame particolareggiato per verificare la costruzione della nave, le relative dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro e il rispetto delle procedure operative a bordo;

l) "ispezione estesa": ispezione che si effettua nei casi indicati nell'articolo 5, comma 4;

m) "fermo": il divieto per una nave di prendere il mare a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura;

n) "sospensione di un'operazione": il divieto per una nave di continuare una qualunque attività operativa tecnica o commerciale a causa di carenze individuate che, da sole o nel complesso, rendono il proseguimento della predetta attività pericoloso per la sicurezza della navigazione, la salute delle persone a bordo o per l'ambiente.

Art. 2.

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle navi e relativi equipaggi, che approdano in un porto nazionale o in un impianto off-shore o che sono ancorate a largo di tale porto o impianto. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate, si applicano i requisiti della pertinente Convenzione e, qualora nessuna convenzione sia applicabile, si adottano le misure necessarie ai sensi dell'allegato I al MOU.

2. Il presente regolamento non si applica alle navi da pesca, alle navi da guerra, alle navi ausiliari, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, alle navi dello Stato utilizzate a fini non commerciali e alle unità da diporto che non si dedicano a traffici commerciali.

3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una delle convenzioni di cui all'articolo 1, l'Autorità competente accerta che la nave ed il relativo equipaggio che godono di un trattamento diverso da quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione, presentino comunque requisiti non inferiori a quelli previsti dalle stesse convenzioni internazionali.

Art. 3.

Ispettori

1. Gli ispettori, anche qualora estranei al Corpo delle capitanerie di porto, dipendono funzionalmente dall'Autorità competente, che assicura il controllo ed il coordinamento dell'attività ispettiva nei porti nazionali, l'analisi dei dati statistici relativi alle ispezioni, nonché la trasmissione costante delle informazioni acquisite ai Ministeri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.

2. Ciascun ispettore, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali indicati nell'allegato VII ad opera dell'Autorità competente, viene provvisto di un documento autorizzativo personale, sotto forma di documento di identità, rilasciato dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, conforme al modello previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 14 novembre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 25 novembre 1997, n. 275.

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

4. L'ispettore puo' farsi motivatamente assistere da soggetti muniti di specialistiche competenze professionali, ai fini dello svolgimento di particolari compiti di ispezione.

5. Gli ispettori ed i soggetti di cui al comma 4, non possono avere alcun interesse economico nei porti in cui avviene l'ispezione ne' con le navi ispezionate; gli ispettori estranei al Corpo delle capitanerie di porto non possono essere dipendenti ne' possono intraprendere attivita' per conto di organizzazioni non governative che rilasciano i certificati per conto dello Stato di bandiera e quelli di classe o che svolgono gli accertamenti necessari per il rilascio di tali certificati. 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. Il possesso dei requisiti professionali per la qualifica di ispettori, previsti dall'allegato VII, e' assicurato e verificato dai Ministeri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente anche nell'ambito dell'attivita' formativa svolta a cura del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, senza nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato, secondo i criteri fissati dagli stessi Ministeri.

Art. 4.

Obblighi ispettivi

1. L'Autorita' competente esegue annualmente un numero complessivo di ispezioni pari ad almeno il 25% delle singole navi approdate nei porti nazionali nel corso dell'anno solare, nel rispetto dei criteri indicati nell'allegato I.

2. La nave sottoposta ad ispezione da parte di uno Stato membro non puo' essere nuovamente ispezionata nei sei mesi successivi all'ispezione medesima; detta nave puo' essere motivatamente sottoposta ad ispezione in uno dei seguenti casi:

a) se rientra in una delle ipotesi di cui all'allegato I;

b) se una precedente ispezione abbia rilevato carenze;

c) se le condizioni della nave e le relative certificazioni evidenziano l'opportunita' di eseguire l'ispezione.

3. Le disposizioni di cui al comma 2, non trovano applicazione nell'ipotesi di controlli operativi specificatamente previsti nelle Convenzioni.

Art. 5.

Procedura di ispezione

1. L'ispettore effettua il controllo delle navi, osservando le procedure previste dall'allegato IV.

2. L'ispettore controlla i certificati e la documentazione elencati nell'allegato II e verifica che le condizioni generali della nave, compresi la sala macchine e gli alloggi, siano soddisfacenti dal punto di vista della sicurezza della navigazione, dell'igiene e delle condizioni di lavoro e della tutela ambientale.

3. L'ispettore puo' controllare tutti i certificati e i documenti, diversi da quelli elencati nell'allegato II, previsti dalle pertinenti Convenzioni internazionali. Se, a seguito dei suddetti controlli, l'ispettore ritiene la sussistenza di uno dei casi di cui all'allegato III ovvero di altri fondati motivi circa la non rispondenza delle condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio, ai requisiti previsti dalle relative Convenzioni, deve procedere ad un'ispezione dettagliata.

4. Nei casi di cui al comma 3, nei confronti di navi appartenenti alle categorie elencate nell'allegato V l'ispettore sottopone la nave ad un'ispezione estesa basandosi sugli orientamenti indicati nella sezione B del medesimo allegato. L'Autorita' competente si astiene dal procedere ad un'ispezione estesa piu' di una volta nell'arco di dodici mesi. Un'ispezione estesa e' compiuta per le navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti dello Stato, purché le stesse, nell'arco dei dodici mesi precedenti, non siano state sottoposte a visita da parte di uno Stato.

5. Al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige apposito verbale, consegnandone copia al comandante del porto ed al comandante della nave, secondo il modello riportato nell'allegato 3 al MOU, in cui sono indicati i risultati dell'ispezione. Qualora si riscontrino carenze che giustifichino il fermo della nave, il documento comprende anche le informazioni relative alle procedure di cui all'articolo 11.

Il comandante della nave puo' far annotare le proprie osservazioni sul verbale.

6. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali della nave sono evidentemente al di sotto delle norme, l'Autorita' competente puo' sospendere l'ispezione della nave finché i soggetti responsabili dell'esercizio della nave non abbiano adottato tutte le misure necessarie per garantire che la nave ottemperi ai pertinenti requisiti fissati dalle convenzioni.

Art. 6.

Sospensione dell'operazione o fermo delle navi

1. L'ispettore sospende l'operazione per la quale siano emerse carenze ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera n), e ne informa il comandante del porto.

2. La sospensione dell'operazione continua fino all'eliminazione del pericolo o fino a che l'ispettore, sulla base di ulteriori accertamenti, nonché sulla base delle eventuali indicazioni del Ministero dell'ambiente, per le carenze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, abbia determinato le condizioni alle quali l'operazione puo' continuare senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente.

3. L'ispettore, nel caso in cui abbia riscontrato carenze nella nave che rappresentano un pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, ne informa immediatamente il Comandante del porto, ai fini dell'adozione del provvedimento di fermo ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione.

4. Il comandante del porto revoca il fermo della nave a seguito della riscontrata eliminazione delle carenze di cui al comma 3, ovvero determina, sulla base di ulteriori accertamenti dell'ispettore, nonché sulla base delle eventuali indicazioni del Ministero dell'ambiente per le carenze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, le condizioni alle quali la nave puo' 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.

5. Nell'allegato VI sono indicati i criteri da applicare per il fermo delle navi.

6. Nel caso in cui, a seguito di un'ispezione, e' disposto il fermo della nave, l'Autorita' competente ne informa immediatamente per iscritto l'Amministrazione dello Stato del quale la nave batte bandiera, o il Console o, in sua assenza, la piu' vicina rappresentanza diplomatica nonche' gli ispettori nominati o l'organismo riconosciuto, responsabili del rilascio dei certificati relativi alla nave in questione.

7. La procedura di fermo di cui al comma 1, viene promossa anche nei confronti delle navi alle quali si applica, al momento della verifica, il codice ISM e che risultano prive del documento di conformita' ovvero del certificato di gestione rilasciati conformemente al codice ISM. Nonostante l'assenza di tale documentazione, se dall'ispezione non risultano altre carenze che giustifichino il fermo, il comandante del porto puo' revocare l'ordine di fermo per evitare la congestione del porto. Di tale decisione devono essere tempestivamente informate le Autorita' competenti di tutti gli Stati membri. Alle navi che presentano le carenze previste dal presente comma, alle quali e' stato consentito di riprendere il mare, e' negato, eccettuati i casi di deroga di cui all'articolo 9, comma 2, l'accesso ai porti dello Stato.

Art. 7.

Riparazioni

1. Nel caso in cui le carenze previste nell'articolo 6, commi 1 e 3, non possono essere corrette nel porto in cui e' avvenuta l'ispezione, il comandante del porto, sulla base delle indicazioni del Ministero dell'ambiente per le carenze che rappresentano un pericolo per l'ambiente marino, puo' autorizzare la nave a raggiungere il piu' vicino cantiere navale adeguatamente attrezzato, scelto dal comandante della nave congiuntamente all'Autorita' competente ed alle autorita' competenti dello Stato di bandiera e dello Stato in cui e' il porto di destinazione della nave, previo assenso dell'Autorita' competente dello Stato in cui si trova il cantiere.

2. L'autorizzazione di cui al comma 1, e' concessa nel rispetto delle condizioni indicate dall'Autorita' competente dello Stato di bandiera e approvate dall'Autorita' competente, che assicurino che la nave possa riprendere il mare senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, per le altre navi o senza rappresentare, un potenziale grave pregiudizio per l'ambiente marino, in conformita' alle indicazioni del Ministero dell'ambiente.

3. L'Autorita' competente, nel caso in cui il cantiere di riparazione si trovi in altro Stato informa, con notifica conforme alle modalita' di cui all'allegato 2 del MOU, l'autorita' competente di tale Stato, le parti menzionate all'articolo 6, comma 6, e ogni altro organismo competente, delle condizioni alle quali e' stata autorizzata la navigazione e chiede la successiva comunicazione delle azioni intraprese al riguardo.

Art. 8.

Rimborso dei costi e diritto al ricorso

1. Le spese, e le relative modalita' di pagamento, inerenti alle ispezioni di cui all'articolo 5, qualora queste accertino o confermino carenze che giustifichino il fermo della nave, nonche' le spese relative alle ispezioni per la dimostrazione di cui all'articolo 9, comma 1, sono poste in solido a carico del proprietario, o dell'armatore o di un suo rappresentante nello Stato, sulla base del costo effettivo del servizio reso, secondo tariffe stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'ambiente ed il Ministro del tesoro, del

bilancio e della programmazione economica, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento ed aggiornate almeno ogni due anni.

2. Nel provvedimento di fermo, il comandante del porto indica al proprietario, all'armatore della nave ovvero al suo rappresentante nello Stato il termine entro il quale e' possibile ricorrere dinanzi all'autorita' giurisdizionale.

Art. 9.

Divieto di accesso nei porti

1. E' negato l'accesso ai porti dello Stato alle navi di cui all'articolo 7, commi 1 e 2, che riprendono il mare senza rispettare le condizioni stabilite nel corso di un'ispezione o che rifiutano di ottemperare alle prescrizioni imposte non recandosi nel previsto cantiere di riparazione, finche' il proprietario o l'armatore dell'unita' non abbia dimostrato inequivocabilmente all'Autorita' competente dello Stato membro della Comunita' europea in cui sono state riscontrate le carenze, la piena rispondenza ai pertinenti requisiti delle Convenzioni.

2. In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, l'accesso ad un porto dello Stato e' consentito in casi di forza maggiore, per motivi di sicurezza o per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano adottato provvedimenti adeguati che soddisfino le richieste dell'Autorita' competente per garantire un accesso sicuro.

3. Nel caso in cui una nave riprenda il mare da un porto dello Stato, senza rispettare le condizioni stabilite nel corso dell'ispezione, l'Autorita' competente informa tempestivamente le Autorita' competenti di tutti gli altri Stati membri. Nel caso in cui una nave, rifiutandosi di ottemperare alle prescrizioni imposte, ometta di recarsi presso il previsto cantiere di riparazione sito nel territorio nazionale, l'Autorita' competente informa tempestivamente tutti gli altri Stati membri.

Art. 10.

Rapporto dei piloti

1. I piloti che operano su navi in arrivo o in partenza da un porto nazionale, informano immediatamente l'Autorita' competente, qualora nell'esercizio delle loro funzioni vengano a conoscenza di carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

2. L'Autorita' competente informa immediatamente il Ministero dell'ambiente, qualora le carenze di cui al comma 1, rappresentano una minaccia per l'ambiente marino.

Art. 11.

Cooperazione e pubblicazione di notizie connesse ai fermi ed alle ispezioni

1. L'Autorita' competente garantisce lo scambio di informazioni necessarie con gli altri Stati membri e mantiene il collegamento operativo con la Commissione ed il sistema informativo SIRENAC/Autosir di St. Malo' (Francia). Le informazioni da notificare sono quelle descritte nell'allegato 4 del MOU nonche' quelle di cui all'allegato VIII, parte prima e parte seconda. Tali informazioni devono essere trasmesse al predetto sistema informativo non appena possibile ad ultimazione completata dell'ispezione o a revoca del fermo.

2. A cadenza mensile l'Autorita' competente provvede a pubblicare su riviste specializzate a diffusione internazionale le informazioni elencate nell'allegato VIII, parte I, relative a navi che siano state trattenute in un porto nazionale o alle quali e' stato rifiutato l'accesso ad un porto nazionale nel corso del mese precedente. Le predette informazioni vengono rese disponibili, a cura dell'Autorita' competente, sul sito internet del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede con le ordinarie dotazioni di bilancio.

3. Entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento e successivamente con cadenza triennale entro il 1o ottobre, l'Autorita' competente notifica alla Commissione europea ed al Segretariato del MOU il numero di ispettori impiegati per le attivita' di controllo dello Stato di approdo ed il numero delle navi approdate nei porti nazionali nei singoli anni.

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

Roma, 19 aprile 2000

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Bersani
Il Ministro dell'ambiente Ronchi

Visto, il Guardasigilli: Fassino

Registrato alla Corte dei conti l'11 gennaio 2001
Ufficio controllo atti ministeri, infrastrutture ed assetto del territorio, registro n. 1, foglio n. 1

Allegato
Avvertenza:

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

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

Nota al titolo:

- Per le direttive 95/21/CE, 98/25/CE, 98/42/CE e 99/97/CEE, vedasi nelle note alle premesse.

Note alle premesse:

- Il testo della direttiva 95/21/CE del Consiglio del 19 giugno 1995 e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale delle Comunita' europee del 7 luglio 1995, n. L 157.

- Il testo della direttiva 98/25/CE del Consiglio del 27 aprile 1998 e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale delle Comunita' europee del 7 maggio 1998, n. L 133.

- Il testo della direttiva 98/42/CE della Commissione del 19 giugno 1998 e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale delle Comunita' europee del 27 giugno 1998, n. L 184.

- Il testo della direttiva 99/97/CE della Commissione del 13 dicembre 1999 e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale delle Comunita' europee del 23 dicembre 1999, n. L 331.

- Il testo dell'art. 6 della legge 24 aprile 1998, n.128, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 104 del 7 maggio 1998, supplemento ordinario, e' il seguente:

"Art. 6 (Attuazione di direttive comunitarie in via regolamentare o amministrativa). - 1. L'allegato D elenca le direttive attuate o da attuare mediante regolamento ministeriale da emanare ai sensi dell'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, o atto amministrativo, nel rispetto del termine indicato nelle direttive stesse. Resta fermo il disposto degli articoli 11 e 20 della legge 16 aprile 1987, n. 183.

2. Le amministrazioni competenti informano costantemente la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento delle politiche comunitarie sulle fasi dei procedimenti connessi all'emanazione dei provvedimenti di cui al comma 1.

3. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza possono, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, indirizzare alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento delle politiche comunitarie proposte in merito al contenuto dei provvedimenti da emanare ai sensi del comma 1".

- Per il testo dell'allegato D della legge 24 aprile 1998, n. 128, si veda la Gazzetta Ufficiale n. 104 del 7 maggio 1998, supplemento ordinario.

- Il testo dell'art. 4 della legge 5 febbraio 1999, n.25, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 35 del 12 febbraio 1999, supplemento ordinario, e' il seguente:

"Art. 4 (Attuazione di direttive comunitarie in via regolamentare o amministrativa). - 1. L'allegato D elenca le direttive attuate o da attuare mediante regolamento ministeriale da emanare ai sensi dell'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, o atto amministrativo, nel rispetto del termine indicato nelle direttive stesse. Resta fermo il disposto degli articoli 11 e 20 della legge 16 aprile 1987, n. 183.

2. Le amministrazioni competenti informano costantemente la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento delle politiche comunitarie sulle fasi dei procedimenti connessi all'emanazione dei provvedimenti di cui al comma 1.

3. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza, possono inviare, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento delle politiche comunitarie proposte in merito al contenuto dei provvedimenti da emanare ai sensi del comma 1".

- Per il testo dell'allegato D della legge 5 febbraio 1999, n. 25, si veda la Gazzetta Ufficiale n. 35 del 12 febbraio 1999, supplemento ordinario.

- Il testo dell'art. 15 del decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 1998, n. 202, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 150 del 30 giugno 1998, e' il seguente:

"Art. 15 (Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto). - 1. Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto dipende dal Ministro dei trasporti e della navigazione per lo svolgimento delle attribuzioni di cui al regio decreto 19 febbraio 1940, n. 194, e successive modificazioni ed integrazioni, e per l'esercizio delle competenze tecniche in materia di sicurezza della navigazione".

- Il testo dell'art. 1, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, recante "Interventi correttivi di finanza pubblica" (Gazzetta Ufficiale n. 303 del 28 dicembre 1993, supplemento ordinario), e' il seguente:

"13. La costituzione dei dipartimenti e dei servizi, l'individuazione degli uffici di livello dirigenziale e delle relative funzioni, la distribuzione dei posti di funzione dirigenziale sono disposte con uno o piu' regolamenti da emanare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'art.17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, sulla base dei seguenti criteri:

a) la determinazione dei compiti dei dipartimenti e dei servizi e' retta da criteri di omogeneita', complementarita' e organicita', mediante l'accorpamento di uffici esistenti e la riduzione degli uffici dirigenziali;

b) l'organizzazione dei dipartimenti e dei servizi si conforma al criterio di flessibilita', per corrispondere al mutamento delle esigenze, per svolgere compiti anche non permanenti e per raggiungere specifici obiettivi;

c) gli uffici costituiscono le unita' operative delle ripartizioni dirigenziali generali e dei servizi e sono istituiti esclusivamente nel loro ambito, salvo quanto disposto dal comma 2, lettera l), n. 1);

d) l'ordinamento complessivo diminuisce i costi amministrativi e rende piu' spedite le procedure, riducendone i tempi;

e) le funzioni di vigilanza sulla societa' Ferrovie dello Stato S.p.a. sono esercitate da un'apposita unita' di controllo".

- Il testo dell'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 214 del 12 settembre 1988, supplemento ordinario, e' il seguente:

"3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorita' sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di piu' ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessita' di apposita autorizzazione da parte della legge.

I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione".

Note all'art. 1:

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

- Il testo della legge 23 maggio 1980, n. 313, recante "Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 10 novembre 1974, e sua esecuzione".

(SOLAS 74), e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 12 luglio 1980, n. 190, supplemento ordinario.

- Il testo della legge 29 settembre 1980, n. 662, recante "Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973" e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 292 del 23 ottobre 1980, supplemento ordinario.

- Il testo della legge 21 novembre 1985, n. 739, recante "Adesione alla convenzione del 1978, sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, e sua esecuzione" e' pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 295 del 16 dicembre 1985.

- Il testo della legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante "Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972" e' pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 48 del 17 febbraio 1978.

- Il testo della legge 22 ottobre 1973, n. 957, recante "Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la stazzatura delle navi con annessi, adottata a Londra il 23 giugno 1969" e' pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 26 del 28 gennaio 1974.

- Il testo della legge 10 aprile 1981, n. 159, recante "Ratifica ed esecuzione delle convenzioni numeri 145, 146 e 147, adottate a Ginevra il 28 e 29 ottobre 1976 dalla 62a sessione della Conferenza internazionale del lavoro e' pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 116 del 29 aprile 1981.

Note all'art. 3:

- Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 14 novembre 1997, recante "Attuazione della direttiva 96/40/CE della Commissione del 25 giugno 1996, che istituisce un modello comune di documento di identita' per gli ispettori incaricati del controllo dello Stato di approdo" e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 275 del 25 novembre 1997.

- Il testo dell'art. 51 del codice di procedura civile e' il seguente:

"Art. 51 (Astensione del giudice). - Il giudice ha l'obbligo di astenersi:

1) se ha interesse nella causa o in altra vertente su identica questione di diritto;

2) se egli stesso o la moglie e' parente fino al quarto grado o legato da vincoli di affiliazione, o e' convivente o commensale abituale di una delle parti o di alcuno dei difensori;

3) se egli stesso o la moglie ha causa pendente o grave inimicizia o rapporti di credito o debito con una delle parti o alcuno dei suoi difensori;

4) se ha dato consiglio o prestato patrocinio nella causa, o ha deposto in essa come testimone, oppure ne ha conosciuto come magistrato in altro grado del processo o come arbitro o vi ha prestato assistenza come consulente tecnico;

5) se e' tutore, curatore, procuratore, agente o datore di lavoro di una delle parti; se, inoltre, e' amministratore o gerente di un ente, di un'associazione anche non riconosciuta, di un comitato, di una societa' o stabilimento che ha interesse nella causa.

In ogni altro caso in cui esistono gravi ragioni di convenienza, il giudice puo' richiedere al capo dell'ufficio l'autorizzazione ad astenersi; quando l'astensione riguarda il capo dell'ufficio l'autorizzazione e' chiesta al capo dell'ufficio superiore".

Nota all'art. 6:

- Il testo dell'art. 181 del codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e' il seguente:

"Art. 181 (Rilascio delle spedizioni). - La nave non puo' partire se non ha ricevuto le spedizioni da parte del comandante del porto o dell'autorita' consolare.

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

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