

DECRETO LEGISLATIVO 16 febbraio 2011 , n. 18

Attuazione della direttiva 2009/17/CE concernente la modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione. (11G0061)

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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;

Vista la direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE;

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

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

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato e integrato dal decreto legislativo 17 novembre 2008, n. 187;

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

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 26 novembre 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 28 gennaio 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, dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196

1. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, l'alinea della lettera a) e' sostituito dalla seguente:

«a) "strumenti internazionali pertinenti" nella loro versione aggiornata:».

2. All'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il numero 13 sono inseriti i seguenti:

«13-bis) risoluzione A. 917(22) dell'IMO: la risoluzione 917(22) dell'Organizzazione marittima internazionale recante: «Linee guida per l'utilizzo a bordo del sistema AIS» quale modificata dalla risoluzione A. 956(23) dell'IMO;

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-quinques) 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 296^a sessione del 12-16 giugno 2006;».

3. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera m) e' sostituita dalla seguente:

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

4. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera n) e' sostituita dalla seguente:

«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;».

5. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera o) è sostituita dalla seguente:

«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;».

6. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la lettera t) sono aggiunte le seguenti:

«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-quinquies) 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 controllo 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 integrato di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo e delle emergenze in mare in dotazione alle autorità competenti, come definite alla lettera n);

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

7. L'articolo 3 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è sostituito dal seguente:

«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.».

8. All'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole: «proprietario» sono inserite le seguenti «, la compagnia,».

9. L'articolo 5 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituito dal seguente:

«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 modalita' indicate nei successivi articoli, alla gestione dei sistemi di monitoraggio e di reportazione navale obbligatori, denominati Bonifacio Traffic ed Adriatic Traffic, nonche' 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.».

10. Dopo l'articolo 6 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, sono aggiunti i seguenti:

«Art. 6-bis (Utilizzo di sistemi di identificazione automatica, AIS, da parte delle unita' da pesca). - 1. Ogni unita' da pesca di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri e' dotata, secondo il calendario riportato nell'allegato II, parte I, punto 2-ter, di un sistema di identificazione automatica, AIS, di classe A conforme alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

2. Tale obbligo e' esteso ad ogni unita' 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 unita' 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'unita'.

«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.».

11. L'articolo 7 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituito dal seguente:

«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 reportazione 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 e' 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.».

12. L'articolo 8 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituito dal seguente:

«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.».

13. L'articolo 9 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituito dal seguente:

«Art. 9 (Gestione dei sistemi di monitoraggio ed informazione sul traffico marittimo - VTMS nazionale). - 1. L'amministrazione realizza e gestisce in via esclusiva il VTMS nazionale, nonche' 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 piu' 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 modalita' 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 VTMS o addetto ai sistemi di reportazione navale obbligatoria e' qualificato presso il Centro di formazione VTMS dell'amministrazione.».

14. Dopo l'articolo 9 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' inserito il seguente:

«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 per finalita' connesse alla sicurezza della navigazione, 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 procedure e modalita' per l'erogazione dei servizi AIS tenuto conto dell'esigenza che ogni utilizzazione dell'AIS per fini non legati alla sicurezza della navigazione non interferisca con la

gestione del sistema da parte dell'amministrazione.

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, e' 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, e purché le stesse non costituiscano reti di monitoraggio del traffico aggregando le informazioni acquisite.».

15. All'articolo 10 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 16, dopo il comma 3 e' aggiunto il seguente:

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

16. L'articolo 12 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituito dal seguente:

«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 viscosita' espressa in cSt, Centistokes, a 50° C e la densita' a 15° C, nonché' gli altri dati che figurano sulla scheda dei dati di sicurezza conformemente alla risoluzione dell'IMO MSC. 150 (77);

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.».

17. La rubrica dell'articolo 13 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituita dalla seguente:

«Obbligo di comunicazione delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo».

18. All'articolo 13, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la parola: «proprietario» sono inserite le seguenti: «, la compagnia, ».

19. All'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la parola: «proprietario» sono inserite le seguenti: «, la compagnia,».

20. All'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la parola: «proprietario» sono inserite le seguenti: «, la compagnia, ».

21. All'articolo 14, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, le parole: «senza ritardo» sono soppresse.

22. All'articolo 14 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, il comma 3 e' sostituito dal seguente:

«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.».

23. Dopo l'articolo 14 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' inserito il seguente:

«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, compagnie o comandanti delle navi e le autorità marittime, l'agenzia delle dogane e gli altri uffici interessati, finalizzato al piu' efficace esercizio delle attivita' amministrative correlate all'ingresso, all'operativita' portuale ed alla partenza delle unita', si attua attraverso il sistema telematico PMIS.

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

SafeSeaNet.».

24. L'articolo 15 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituito dal seguente:

«Art. 15 (Esenzioni). - 1. L'amministrazione puo' 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'autorita' 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'Autorita' marittima che ne abbia interesse, in conformita' 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'autorita' del porto di arrivo o alla LCA in conformita' 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 puo' 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 e' 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 e' concessa un'esenzione in applicazione del presente articolo, unitamente a tutti gli aggiornamenti di tale elenco.».

25. All'articolo 16, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la lettera c), sono inserite le seguenti:

«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.».

26. All'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, il comma 2 e' sostituito dal seguente:

«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.».

27. All'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il comma 3 e' aggiunto il seguente:

«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.».

28. L'articolo 20 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituito dal seguente:

«Art. 20 (Autorità competente per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza). - 1. Il Capo del Compartimento marittimo e' 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.».

29. Dopo l'articolo 20 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, sono inseriti i seguenti:

«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, ne' costituisce di per se' 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 necessita di assistenza puo' 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.».

30. Dopo l'articolo 22 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' inserito il seguente:

«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 VTMS 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.».

31. All'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«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;».

32. All'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo la lettera d) è aggiunta la seguente:

«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.».

33. All'articolo 23 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«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.».

34. All'articolo 24 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, il comma 1 e' sostituito dal seguente:

«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 conformita' alle finalita' del trattamento di cui all'articolo 1. A tale fine collabora con la Commissione in merito a eventuali problemi relativi alla sicurezza delle reti e delle informazioni.».

35. All'articolo 25, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole: «il proprietario» sono inserite le seguenti: «, il rappresentante legale della compagnia».

36. All'articolo 25, comma 2, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole: «il proprietario» sono inserite le seguenti: «, il rappresentante legale della compagnia».

37. All'articolo 25, comma 3, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «, il proprietario, il rappresentante legale della compagnia,».

38. All'articolo 25, comma 4, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo le parole: «il proprietario» sono inserite le seguenti: «, il rappresentante legale della compagnia,».

39. All'articolo 25 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il comma 4-bis sono aggiunti i seguenti:

«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 e' 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.».

40. All'allegato I, punto 4, del decreto legislativo 19 agosto

2005, n. 196, la lettera X e' sostituita dalla seguente:

«- X. Informazioni varie:

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

41. All'allegato II, punto I, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, dopo il punto 2-bis e' inserito il seguente:

«2-ter (Pescherecci). I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 bis secondo il seguente calendario:

pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri e inferiore a 45 metri: entro il 31 maggio 2012,

pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri: entro il 31 maggio 2013,

pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari 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.».

42. L'allegato III del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' sostituito dall'allegato III, di cui all'allegato I al presente decreto.

43. Dopo l'allegato IV del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' aggiunto l'allegato IV-bis, di cui all'allegato II al presente decreto.

Il presente decreto, 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.

Dato a Roma, addi' 16 febbraio 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

Romani, Ministro dello sviluppo
economico

Prestigiacomo, Ministro dell'ambiente
e della tutela del territorio e del
mare

Visto, il Guardasigilli: Alfano

Avvertenza

Il testo delle note qui pubblicato e' stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 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 decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o 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)

Note alle premesse:

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

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

regolamenti.

- La direttiva 2002/59/CE e' pubblicata nella G.U.C.E. 5 agosto 2002, n. L 208.

- La direttiva 93/75/CEE e' pubblicata nella G.U.C.E. G.U.C.E. 5 ottobre 1993, n. L 247.

- La direttiva 2009/17/CE e' pubblicata nella G.U.C.E. 28 maggio 2009, n. L 131.

- Il decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 1° dicembre 1994, n. 281.

- Il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 15 settembre 2003, n. 214, S.O.

- Il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 23 settembre 2005, n. 222.

- Il decreto legislativo 17 novembre 2008, n. 187, e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 2 dicembre 2008, n. 282.

L'art. 1 e l'allegato B della legge 4 giugno 2010, n. 96, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 25 giugno 2010, n. 146, S.O., cosi' recitano:

«Art. 1 (Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie). - 1. Il Governo e' delegato ad adottare, entro il termine di recepimento indicato in ciascuna delle direttive elencate negli allegati A e B, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle medesime direttive. Per le direttive elencate negli allegati A e B, il cui termine di recepimento sia gia' scaduto ovvero scada nei tre mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo e' delegato ad adottare i decreti legislativi di attuazione entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge. Per le direttive elencate negli allegati A e B, che non prevedono un termine di recepimento, il Governo e' delegato ad adottare i decreti legislativi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro per le politiche europee e del Ministro con

competenza istituzionale prevalente per la materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate nell'allegato B, nonche', qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica affinche' su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorsi quaranta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare di cui al presente comma ovvero i diversi termini previsti dai commi 4 e 8 scadano nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti dai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive che comportino conseguenze finanziarie sono corredati della relazione tecnica di cui all'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Su di essi e' richiesto anche il parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari. Il Governo, ove non intenda conformarsi alle condizioni formulate con riferimento all'esigenza di garantire il rispetto dell'art. 81, quarto comma, della Costituzione, ritrasmette alle Camere i testi, corredati dei necessari elementi integrativi di informazione, per i pareri definitivi delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, che devono essere espressi entro venti giorni.

5. Entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo puo' adottare, con la procedura indicata nei commi 2, 3 e 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del citato comma 1, fatto salvo quanto previsto dal

comma 6.

6. I decreti legislativi, relativi alle direttive elencate negli allegati A e B, adottati, ai sensi dell'art. 117, quinto comma, della Costituzione, nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome, si applicano alle condizioni e secondo le procedure di cui all'art. 11, comma 8, della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

7. Il Ministro per le politiche europee, nel caso in cui una o piu' deleghe di cui al comma 1 non risultino esercitate alla scadenza del termine previsto, trasmette alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica una relazione che da' conto dei motivi adottati a giustificazione del ritardo dai Ministri con competenza istituzionale prevalente per la materia. Il Ministro per le politiche europee, ogni sei mesi, informa altresì la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica sullo stato di attuazione delle direttive da parte delle regioni e delle province autonome nelle materie di loro competenza, secondo modalita' di individuazione delle stesse da definire con accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

8. Il Governo, quando non intende conformarsi ai pareri parlamentari di cui al comma 3, relativi a sanzioni penali contenute negli schemi di decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate negli allegati A e B, ritrasmette con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni i testi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica. Decorso venti giorni dalla data di ritrasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza di nuovo parere.».

«Allegato B

(Art. 1, commi 1 e 3)

2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario;

2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei

macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunita';

2008/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, che modifica la direttiva 97/67/CE per quanto riguarda il pieno completamento del mercato interno dei servizi postali comunitari;

2008/92/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, concernente una procedura comunitaria sulla trasparenza dei prezzi al consumatore finale industriale di gas e di energia elettrica (rifusione);

2008/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di marchi d'impresa (Versione codificata);

2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

2008/99/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla tutela penale dell'ambiente;

2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attivita' di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra;

2008/104/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa al lavoro tramite agenzia interinale;

2008/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa a standard di qualita' ambientale nel settore della politica delle acque, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive del Consiglio 82/176/CEE, 83/513/CEE, 84/156/CEE, 84/491/CEE e 86/280/CEE, nonche' modifica della direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

2008/112/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica le direttive del Consiglio 76/768/CEE, 88/378/CEE, 1999/13/CE e le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/53/CE, 2002/96/CE e 2004/42/CE, allo scopo di adeguarle al regolamento (CE) n.

1272/2008 relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele;

2008/114/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 2008, relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessita' di migliorarne la protezione;

2008/122/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, sulla tutela dei consumatori per quanto riguarda taluni aspetti dei contratti di multiproprieta', dei contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine e dei contratti di rivendita e di scambio;

2009/4/CE della Commissione, del 23 gennaio 2009, sulle contromisure volte a prevenire e rilevare la manipolazione delle registrazioni dei tachigrafi, che modifica la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;

2009/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunita' europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE;

2009/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, recante modifica della direttiva 94/19/CE relativa ai sistemi di garanzia dei depositi per quanto riguarda il livello di copertura e il termine di rimborso;

2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione);

2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione;

2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera;

2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;

2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra;

2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE;

2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa allo stoccaggio geologico di biossido di carbonio e recante modifica della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, delle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE e del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio;

2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;

2009/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del

6 maggio 2009, che modifica la direttiva 98/26/CE concernente il carattere definitivo del regolamento nei sistemi di pagamento e nei sistemi di regolamento titoli e la direttiva 2002/47/CE relativa ai contratti di garanzia finanziaria per quanto riguarda i sistemi connessi e i crediti;

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

2009/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, che modifica le direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE del Consiglio per quanto riguarda taluni obblighi di comunicazione a carico delle società di medie dimensioni e l'obbligo di redigere conti consolidati;

2009/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, che modifica le direttive 2001/82/CE e 2001/83/CE per quanto concerne le modifiche dei termini delle autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali;

2009/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, sull'utilizzazione e la commercializzazione delle acque minerali naturali;

2009/69/CE del Consiglio, del 25 giugno 2009, che modifica la direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto in relazione all'evasione fiscale connessa all'importazione;

2009/71/EURATOM del Consiglio, del 25 giugno 2009, che istituisce un quadro comunitario per la sicurezza nucleare degli impianti nucleari;

2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE;

2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 2003/55/CE;

2009/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa al coordinamento delle procedure per l'aggiudicazione di taluni appalti di lavori, di forniture e di servizi nei settori della difesa e della sicurezza da parte delle amministrazioni aggiudicatrici/degli enti aggiudicatori, e recante modifica

delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE;

2009/90/CE della Commissione, del 31 luglio 2009, che stabilisce, conformemente alla direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, specifiche tecniche per l'analisi chimica e il monitoraggio dello stato delle acque;

2009/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, intesa a coordinare, per renderle equivalenti, le garanzie che sono richieste, negli Stati membri, alle società a mente dell'art. 48, secondo comma, del trattato per proteggere gli interessi dei soci e dei terzi;

2009/102/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, in materia di diritto delle società, relativa alle società a responsabilità limitata con un unico socio (Versione codificata);

2009/107/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, recante modifica della direttiva 98/8/CE, relativa all'immissione sul mercato dei biocidi, per quanto riguarda l'estensione di determinati periodi di tempo;

2009/111/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, che modifica le direttive 2006/48/CE, 2006/49/CE e 2007/64/CE per quanto riguarda gli enti creditizi collegati a organismi centrali, taluni elementi dei fondi propri, i grandi fidi, i meccanismi di vigilanza e la gestione delle crisi;

2009/119/CE del Consiglio, del 14 settembre 2009, che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di mantenere un livello minimo di scorte di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi;

2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni;

2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativa all'istituzione di un quadro per l'elaborazione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti connessi all'energia (rifusione);

2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del

Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilita' del sistema ferroviario comunitario;

2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attivita' di assicurazione e di riassicurazione (solvibilita' II) (rifusione);

2009/148/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, sulla protezione dei lavoratori contro i rischi connessi con un'esposizione all'amianto durante il lavoro (Versione codificata);

2009/149/CE della Commissione, del 27 novembre 2009, che modifica la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti;

2010/12/UE del Consiglio, del 16 febbraio 2010, recante modifica delle direttive 92/79/CEE, 92/80/CEE e 95/59/CE per quanto concerne la struttura e le aliquote delle accise che gravano sui tabacchi lavorati e della direttiva 2008.». Note all'art. 1:

Il testo dell'art. 2, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, cosi' recita:

«Art. 2 (Definizioni). - 1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) "strumenti internazionali pertinenti "nella loro versione aggiornata": i seguenti strumenti internazionali, ed i relativi eventuali emendamenti, modifiche ed integrazioni, in vigore al momento dell'applicazione delle norme che rinviano agli strumenti stessi:

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. 917(22) dell'IMO: la risoluzione 917(22) dell'Organizzazione marittima internazionale recante: "Linee guida per l'utilizzo a bordo del sistema AIS" quale modificata dalla risoluzione A. 956(23) dell'IMO;

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'attivita' 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 e' 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) "unita' 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 necessita', un contatto con l'armatore, l'agente, l'amministrazione, l'autorita' 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) autorita' competenti: le autorita' incaricate delle funzioni contemplate dal presente decreto ovvero, l'amministrazione di cui alla precedente lettera m) quale autorita' nazionale competente, National Competent Authority NCA, ed inoltre, a livello locale, Local Competent Authority LCA:

1) le autorita' marittime ovvero gli uffici marittimi di cui all'art. 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 autorita' preposte al coordinamento delle operazioni di ricerca e di salvataggio;

3) le Autorita' 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;

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 piu' 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, rotonde, 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 marinara tradizionali e nel contempo identificabili come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinarie;

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 piu' 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) unita' 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 comportare 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: e' 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'art. 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 controllo 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) VTMISS nazionale: sistema integrato di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo e delle emergenze in mare in dotazione alle autorità competenti, come definite alla lettera n);

t-quaterdecies) regolamento VTS: il regolamento approvato dall'amministrazione che reca le procedure

operative adottate da ogni Autorita' VTS.».

- Il testo dell'art. 4, comma 1, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, cosi' recita:

«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 autorita' 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 e' 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 e' inferiore a 24 ore;

c) se lo scalo di destinazione non e' noto o se lo stesso e' aggiornato nel corso del viaggio, nel momento in cui e' 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'art. 13.».

- Il testo dell'art. 10 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, citato nelle premesse, come modificato dal presente decreto, cosi' recita:

«Art. 10 (Registratori dei dati di viaggio). - 1. Le navi nazionali e straniere, individuate nell'allegato II, parte II, che fanno scalo in un porto nazionale, sono dotate del registratore dei dati di viaggio (Voyage Data Recorder - VDR) entro le date rispettivamente stabilite dal citato allegato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possono essere emanate ulteriori disposizioni sulle modalita' d'uso dei registratori dei dati di viaggio (VDR) sia per gli armatori che per i comandanti delle navi, in conformita' 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'art. 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 nonche' a pubblicare i risultati dell'indagine al piu' presto possibile dopo la sua conclusione.

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

- Il testo dell'art. 13 del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, cosi' recita:

«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'autorita' 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'autorita' marittima del primo porto di destinazione o del luogo d'ormeggio, se questa informazione e' disponibile al momento della partenza. Se tali informazioni non sono disponibili al momento della partenza, esse sono comunicate non appena e' noto il porto di destinazione o il luogo di ormeggio.

3. L'autorita' 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'autorita' 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.».

- Il testo dell'art. 14, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, così recita:

«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'art. 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».

- Il testo dell'art. 16, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, così recita:

«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'art. 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 responsabilita' 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 e' stato rifiutato l'accesso ai porti dell'Unione europea o che sono state oggetto di un rapporto o di una comunicazione dell'autorita' 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'autorita' marittima comunica le informazioni di cui al comma 1 alle competenti autorita' degli Stati membri interessati dalla rotta seguita dalla nave.

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

Il testo dell'art. 19, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, cosi' recita:

«Art. 19 (Misure relative agli incidenti in mare). - 1. Quando si verifica un incidente in mare, ai sensi dell'art. 17, l'autorita' marittima competente adotta le misure appropriate, comprese quelle di cui all'allegato IV, in conformita' 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'art. 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'art. 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.».

- Il testo dell'art. 23, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, così recita:

«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'art. 20.

d-bis) assicurare l'interconnessione e l'interoperabilita' dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni i 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.».

- Il testo dell'art. 24, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, così recita:

«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'art. 1. A tale 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.».

- Il testo dell'art. 25, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, così recita:

«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'art. 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'art. 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'art. 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'art. 13, commi 1, 2 e 4, dall'art. 17, comma 1, e dall'art. 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 quindicimilaquattrocentonovantatre.

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 e' 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'art. 5 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 ottobre 2003, n. 305."

- Il testo dell'allegato I, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal presente decreto, cosi' recita:

«Allegato I

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'autorita' 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 conformita' 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 unita' di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione.

b) Indirizzo dove e' 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 - Velocita'.

I - Porto di destinazione e orario stimato di arrivo.

P - Carico e, se a bordo sono presenti merci pericolose, quantita' 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'autorita' marittima interessata di qualsiasi modifica delle informazioni comunicate ai sensi del presente allegato.».

- Il testo dell'allegato II, del citato decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 96, come modificato dal presente articolo, cosi' recita:

«Allegato II

Prescrizioni applicabili alle apparecchiature di bordo

I. Sistemi di identificazione automatica (AIS).

1. Navi costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data.

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, costruite dal 1° luglio 2002 in poi, che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunita' europea, sono soggette all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'art. 6.

2. Navi costruite prima del 1° luglio 2002.

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300, costruite prima del 1° luglio 2002, che fanno scalo in un porto di uno Stato membro della Comunita' sono soggette all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'art. 6 secondo il calendario seguente:

a) navi da passeggeri: entro il 1° luglio 2003;

b) navi cisterna: al piu' tardi al momento della prima visita del materiale di sicurezza effettuata dopo il 1° luglio 2003;

c) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 50000 tonnellate: entro il 1° luglio 2004;

d) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 10000 tonnellate ma inferiore a 50000 tonnellate: entro il 1° luglio 2005 ovvero, per quanto riguarda le navi adibite a viaggi internazionali, non oltre la prima visita relativa al certificato di sicurezza dotazioni nave da carico da effettuare dopo il 1° luglio 2004 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2004;

e) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate ma inferiore a 10000 tonnellate: entro il 1° luglio 2006 ovvero, per quanto riguarda le navi adibite a viaggi internazionali, non oltre la prima visita relativa al certificato di sicurezza dotazioni nave da carico da effettuare dopo il 1° luglio 2004 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2004;

f) navi diverse dalle navi da passeggeri e dalle navi cisterna, di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate ma inferiore a 3000 tonnellate: entro il 1° luglio 2007 ovvero, per quanto riguarda le navi adibite a viaggi internazionali, non oltre la prima visita relativa al certificato di sicurezza dotazioni nave da carico da effettuare dopo il 1° luglio 2004 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2004.

2-bis. Sono esentate dall'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'art. 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 1 miglio dalla linea di costa, esclusivamente in ore diurne.

II. Registratori dei dati di viaggio (sistemi VDR).

1. Le navi delle seguenti classi che fanno scalo in un porto nazionale sono dotate di un sistema di registrazione dei dati di viaggio conforme agli standard di prestazione della risoluzione A.861(20) dell'IMO e agli standard di prova definiti dalla norma n. 61996 della Commissione

elettronica internazionale (IEC):

a) le navi da passeggeri costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: entro il 5 luglio 2002;

b) le navi da passeggeri ro/ro costruite prima del 1° luglio 2002: al piu' tardi al momento della prima visita effettuata a partire dal 1° luglio 2002 compreso;

c) le navi da passeggeri diverse dalle ro/ro costruite prime del 1° luglio 2002: entro il 1° gennaio 2004;

d) le navi diverse dalle navi da passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate, costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data: entro il 5 luglio 2002.

2. Le navi delle seguenti classi, costruite prima del 1° luglio 2002, che fanno scalo in un porto nazionale sono dotate di un sistema di registrazione dei dati di viaggio conforme ai pertinenti standard dell'IMO:

a) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 20000 tonnellate: non oltre la data fissata dall'IMO o, in assenza di decisione dell'IMO, entro il 1° gennaio 2007;

b) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate ma inferiore a 20000 tonnellate: non oltre la data fissata dall'IMO o, in assenza di decisione dell'IMO, entro il 1° gennaio 2008.

2-ter. Pescherecci

I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'art. 6 bis secondo il seguente calendario:

- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri e inferiore a 45 metri: entro il 31 maggio 2012,

- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri: entro il 31 maggio 2013,

- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 15 metri e inferiore a 8 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'art. 6-bis.».

ALLEGATO I
(previsto dall'articolo 1, comma 42)

"ALLEGATO III

MESSAGGI ELETTRONICI E SAFESEANET

1. Concetto generale e architettura

Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative 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.

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

La rete SafeSeaNet collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet e include la banca dati centrale SafeSeaNet.

2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione di SafeSeaNet

2.1 Responsabilita'

2.1.2 Sistemi nazionali SafeSeaNet

Il sistema nazionale SafeSeaNet, che e' parte del VTMIS nazionale, deve consentire lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilita' della NCA di cui alla lettera m) e n) dell'articolo 2.

L'NCA e' responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati e garantisce che siano creati i codici ONU/LOCODE e che siano istituite e mantenute la necessaria infrastruttura informatica nazionale e le procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalita' di cui al punto 2.3.

Il sistema nazionale SafeSeaNet consente l'interconnessione degli utenti autorizzati sotto la responsabilita' della NCA e puo' 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

elettronica di relazioni ai sensi della normativa comunitaria.

2.1.3 Sistema centrale SafeSeaNet

La Commissione e' 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, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, e' responsabile dell'attuazione tecnica.

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 funzionalita' di cui al punto 2.3.

2.2 Principi di gestione

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello (HLSG - High Level Steering Group) che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni per migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema SafeSeaNet,
- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo di SafeSeaNet,
- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni di SafeSeaNet,
- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalita' di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche.

Il Rappresentante Italiano all'HLSG e' nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'amministrazione come definita nell'articolo 2, lettera m).

2.3 Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalita' e documentazione tecnica di SafeSeaNet

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

L'IFCD descrive in dettaglio i requisiti di funzionamento e le procedure applicabili agli elementi nazionali e centrali di SafeSeaNet ai fini della conformita' con i requisiti comunitari pertinenti.

L'IFCD include norme su:

- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualita' dei dati,
- 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 disponibilita' delle informazioni sulle merci pericolose o inquinanti riguardanti servizi di linea cui e' 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, i manuali di utilizzo e le specifiche per la sicurezza della rete, e' elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.

3. Scambio di dati attraverso SafeSeaNet

Il sistema utilizza norme del settore ed e' 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 fattibilita' e lo sviluppo delle funzionalita' che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorita', debbano fornire le informazioni solo una volta. Gli Stati membri assicurano che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica e VTMIS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

I messaggi elettronici scambiati a norma della presente direttiva e della pertinente legislazione comunitaria sono distribuiti attraverso SafeSeaNet. A tal fine gli Stati membri sviluppano e mantengono le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica in SafeSeaNet.

Laddove le norme adottate a livello internazionale permettano l'instradamento di dati LRIT relativi ad imbarcazioni di paesi terzi, SafeSeaNet e' utilizzato per distribuire tra gli Stati membri con un adeguato livello di sicurezza, le informazioni LRIT ricevute conformemente 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 direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonche' ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso. Gli Stati membri identificano tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD."

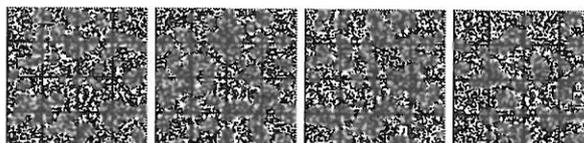
Allegato II

ALLEGATO II

(previsto dall'articolo 1, comma 43)

“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 VTMS 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 LOCODE	Identificativo, utilizzato nell'ambito del sistema SafeSeaNet, di un ufficio marittimo, come definito dall'articolo 16 del codice della navigazione, che dipende operativamente da una LCA.

