

Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 165

Attuazione della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE.

(G.U. 6 ottobre 2011, n. 233)

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009, e in particolare, gli articoli da 1 a 5, e l'allegato B;

Vista la direttiva 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;

Visti gli articoli 2 e 94 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, di cui alla legge 2 dicembre 1994, n. 689;

Vista la regola I/21 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) firmata a Londra il 1° novembre 1974, di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 313;

Visto l'articolo 12 della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL), firmata a Londra il 2 novembre 1973, di cui alla legge 29 settembre 1980, n. 662;

Visto l'articolo 23 della Convenzione internazionale sulle linee di massimo carico (LOAD LINE), firmata a Londra il 5 aprile 1966, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777;

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Visto il regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'articolo 11 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale;

Visti il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, recante attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi, ed in particolare gli articoli 14 e 15;

Visto il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto;

Visto il Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi adottato con risoluzione A.849(20) dall'assemblea dell'IMO in data 27 novembre 1997, nella versione aggiornata con la risoluzione MSC.255(84) del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO che adotta il Codice degli standard internazionali e delle raccomandazioni per le inchieste sui sinistri marittimi e gli incidenti marittimi (Codice delle inchieste sui sinistri) in data 16 maggio 2008;

Vista la Risoluzione A.996(25) dell'Assemblea dell'IMO del 29 novembre 2007 (Codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO);

Vista la Risoluzione A.861(20) dell'Assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997 e la Risoluzione MSC.163(78) del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 17 maggio 2004 che dettano norme tecniche sui registratori dei dati di viaggio a bordo delle navi (VDR);

Visto il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante Codice in materia di protezione dei dati personali;

Visto il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima e, in particolare, l'articolo 2, lettera e);

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 giugno 2011;

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 luglio 2011;

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

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Finalità

1. Il presente decreto ha come obiettivo il miglioramento della sicurezza della navigazione marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, mediante inchieste di sicurezza sui sinistri ed incidenti marittimi, affidate ad una struttura investigativa in grado di assicurare, in autonomia ed indipendenza di giudizio, l'efficace esecuzione delle attività di investigazione tecnica di sicurezza e la corretta analisi delle cause e delle circostanze che hanno determinato i sinistri e gli incidenti marittimi, allo scopo di ridurre, in tal modo, potenziali analoghi rischi futuri.

2. Nel rispetto delle finalità di cui al comma 1, il presente decreto determina le procedure e le metodologie di esecuzione delle inchieste di sicurezza, prevedendone la tempistica e le relazioni tra tutte le parti coinvolte ovvero interessate nonché le modalità a cui attenersi per lo studio e lo sviluppo delle tecniche investigative e di valorizzazione delle risultanze delle indagini, al fine di delineare proposte di modifica della normativa tecnica rivolte ad accrescere e a migliorare le condizioni generali di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare nonché di protezione dell'ambiente marino e costiero.

3. Le inchieste, svolte sulla base della disciplina contenuta nel presente decreto, non riguardano la determinazione di responsabilità. L'organismo investigativo di cui all'articolo 4, riferisce all'autorità competente circostanze ed elementi rilevanti sulle cause del sinistro o dell'incidente marittimo qualora, dai risultati delle attività di investigazione tecnica di sicurezza, si possano desumere responsabilità.

Art. 2

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai sinistri ed agli incidenti marittimi che coinvolgono navi di bandiera nazionale ovunque si trovino ovvero si verificano nel mare territoriale o nelle acque marittime interne dello Stato, quali definite nell'UNCLOS ovvero incidono su altri interessi rilevanti dello Stato.
2. Il presente decreto non si applica ai sinistri ed agli incidenti marittimi che interessano soltanto:
 - a) navi militari o destinate al trasporto truppe o altre navi di proprietà o gestite dagli Stati che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali;
 - b) navi senza mezzi di propulsione meccanica;
 - c) navi in legno di costruzione primitiva;
 - d) navi ed imbarcazioni da diporto non adibite al traffico commerciale, salvo che siano dotate di equipaggio e trasportino più di 12 passeggeri a fini commerciali;
 - e) navi per la navigazione interna utilizzate nelle acque interne;
 - f) navi da pesca di lunghezza inferiore a 15 metri;
 - g) unità fisse di perforazione.

Art. 3

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:
 - a) codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi: il codice per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi adottato con risoluzione A.849(20) dell'assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997;
 - b) sinistro grave: il sinistro di cui alla definizione contenuta nella circolare MSC-MEPC.3/Circ.3 del comitato per la sicurezza marittima e del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO del 18 dicembre 2008;
 - c) traghetto RO-RO: le navi di cui alla definizione contenuta nell'articolo 1 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, attuativo della direttiva 1999/35/CE;
 - d) unità veloce da passeggeri: le unità veloci di cui alla definizione contenuta nell'articolo 1 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, attuativo della direttiva 1999/35/CE;
 - e) registratore dei dati di viaggio (VDR): il registratore di cui alla definizione contenuta nella risoluzione A.861(20) dell'assemblea dell'IMO e nella risoluzione MSC.163(78) del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO;
 - f) raccomandazione in materia di sicurezza: qualsiasi proposta formulata, anche ai fini di registrazione e controllo:
 - 1) dall'organismo inquirente di cui all'articolo 4, o dall'organismo inquirente dello Stato estero che in forza di preventivi accordi con l'Amministrazione svolge o dirige l'inchiesta di sicurezza in base alle informazioni derivanti da tale inchiesta;
 - 2) dalla Commissione in base ad una analisi astratta dei dati e ai risultati delle inchieste di sicurezza realizzate;
 - g) organismo investigativo: l'organismo investigativo sui sinistri marittimi, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4 del presente decreto;

h) investigatore: persona fisica, appartenente all'Organismo investigativo preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine o di parte di essa;

i) consulente: persona fisica non appartenente all'organismo investigativo, iscritto all'elenco degli esperti di cui all'articolo 4, comma 4, dotato di specifica esperienza nel settore marittimo, di cui può avvalersi l'organismo investigativo.

2. Ai fini del presente decreto, le seguenti espressioni, vanno intese secondo le definizioni contenute nel codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi:

a) sinistro marittimo;

b) sinistro molto grave;

c) incidente marittimo;

d) inchiesta di sicurezza sul sinistro o incidente marittimo;

e) Stato che dirige l'inchiesta;

f) Stato titolare di interessi rilevanti.

Art. 4

Organismo investigativo

1. La commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi di cui all'articolo 466-bis del regolamento per la navigazione marittima, viene posta alle dirette dipendenze del Ministro ed assume il ruolo e la denominazione di organismo investigativo ai sensi e per gli effetti del presente decreto. L'Organismo investigativo sui sinistri marittimi, dotato di indipendenza sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possono entrare in conflitto con il compito affidatogli opera, quale organo di investigazione tecnica di sicurezza per l'accertamento e la verifica delle cause e delle circostanze relative ai sinistri ed incidenti marittimi di cui all'articolo 2, comma 1. L'Organismo svolge, altresì, funzioni di osservatorio per la raccolta e analisi dei dati relativi alla sicurezza marittima, nonché un'attività di studio e ricerca per lo sviluppo delle tecniche investigative e di valorizzazione delle risultanze delle indagini al fine di delineare nuove proposte di previsioni tecniche rivolte ad accrescere e migliorare le condizioni generali di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con proprio decreto, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400, a stabilire la struttura organizzativa e la composizione dell'Organismo investigativo, utilizzando unità di personale già in servizio e strutture già esistenti nell'ambito del Ministero, fermo restando il numero massimo degli uffici dirigenziali di livello generale e non generale del Ministero, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

3. L'Organismo investigativo è costituito da personale in possesso di conoscenze operative e di esperienza pratica nelle materie attinenti i compiti investigativi. Il personale preposto alle funzioni ispettive non può avere interessi diretti o indiretti, anche di tipo professionale, o di consulenza, con imprese o soggetti pubblici o privati che operano nel settore della navigazione.

4. L'Organismo investigativo può avvalersi, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni pubbliche specializzate, sulla base di apposite convenzioni. L'Organismo investigativo istituisce un elenco di esperti, sia sul piano tecnico che sul piano della disciplina, in materia di sicurezza della navigazione marittima, adeguatamente qualificati e competenti nel settore dei sinistri ed incidenti marittimi, indipendenti dalle industrie navali e dalle imprese armatoriali, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di sinistri marittimi, possano essere individuati per svolgere il ruolo di consulente.

5. Nella conduzione delle inchieste l'Organismo investigativo procede in conformità alle norme ed ai principi stabiliti nel Codice IMO per le inchieste sui sinistri e gli incidenti marittimi adottato con risoluzione A.849 dell'assemblea IMO, in data 27 novembre 1997.

Nell'ambito delle attività investigative di competenza, si conforma alle procedure comuni di indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi sviluppate ai sensi dell'articolo 2, lettera e), del Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002. La predetta procedura può essere derogata in casi specifici ove risulti necessario, sulla base di valutazioni di ordine tecnico e dell'esperienza maturata, e sia richiesto per raggiungere gli obiettivi dell'inchiesta.

6. L'Organismo investigativo, agisce senza ritardo non appena ha notizia del sinistro.

7. L'Organismo investigativo è responsabile della tenuta e del costante aggiornamento della banca dati europea sui sinistri marittimi ove vanno inserite, per ogni sinistro o incidente marittimo ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto, le informazioni di cui all'allegato II nonché della banca dati sui sinistri ed incidenti marittimi inserita nel sistema globale integrato di informazione dell'IMO (Global Integrated Shipping Information System - GISIS).

Art. 5

Attività investigativa

1. Nel rispetto delle esigenze di riservatezza e del segreto delle attività di indagine, le attività investigative sono condotte tempestivamente, senza pregiudizio per la celerità degli accertamenti volti ad acquisire dati, notizie ed informazioni rilevanti per l'inchiesta di sicurezza.

2. L'organismo investigativo può:

a) accedere liberamente a qualsiasi area pertinente o al luogo del sinistro nonché a qualsiasi nave, relitto o struttura, ivi compresi il carico, l'attrezzatura o i rottami;

b) stilare immediatamente l'elenco delle prove e provvedere alla ricerca e alla rimozione controllate del relitto, dei rottami o di altri elementi o sostanze a fini d'esame o analisi;

c) richiedere l'esame o l'analisi degli elementi di cui alla lettera b) e avere libero accesso ai risultati di tali esami o analisi;

d) accedere liberamente a qualsiasi pertinente informazione o dato registrato, compresi i dati del VDR, che si riferiscano alla nave, al viaggio, al carico, all'equipaggio o ad altre persone, oggetti, situazioni o circostanze, farne copia e uso;

e) accedere liberamente ai risultati degli esami effettuati sui corpi delle vittime o delle analisi eseguite su campioni prelevati dai corpi delle vittime;

f) richiedere i risultati di esami sulle persone partecipanti coinvolte nell'esercizio della nave o su altre persone interessate nonché di analisi su campioni prelevati dalle stesse e accedere liberamente agli stessi;

g) interrogare testimoni senza la presenza di persone i cui interessi possano presumibilmente pregiudicare il corretto svolgimento dell'inchiesta di sicurezza;

h) ottenere i verbali delle ispezioni e tutte le informazioni pertinenti in possesso dello Stato di bandiera, degli armatori, delle società di classificazione o di altri soggetti pertinenti, sempre che tali soggetti o i loro rappresentanti risiedano nello Stato membro;

i) richiedere l'assistenza delle autorità competenti degli Stati coinvolti, compresi gli ispettori dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, i funzionari del servizio guardiacostiero e di ricerca e soccorso, gli operatori del servizio di traffico marittimo, i piloti o altro personale portuale o marittimo.

3. Nel caso di indagini penali in corso, l'organismo investigativo svolge le attività previste dal comma 2 in collaborazione con l'autorità giudiziaria, la quale assicura che dette attività non siano indebitamente precluse, sospese o ritardate.

4. I rapporti di cui all'articolo 14, anche in relazione agli accertamenti di fatto ivi contenuti ed alle conclusioni rappresentate non costituiscono fonte di prova in un eventuale procedimento amministrativo ovvero penale.

Art. 6

Regime delle inchieste di sicurezza

1. L'inchiesta di sicurezza sulle cause e circostanze tecniche di sinistri ed incidenti marittimi, di cui all'articolo 3, indipendente nelle finalità rispetto alle indagini di polizia giudiziaria o di altro tipo, condotte parallelamente per determinare eventuali responsabilità dell'evento, si svolge, nel medesimo contesto operativo, senza risultare preclusa, sospesa o ritardata a causa delle concomitanti attività investigative, salvo che ricorrano prioritarie esigenze correlate alla conduzione dell'indagini giudiziarie.

2. Al fine di garantire il migliore conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1, nel rispetto della normativa vigente, il personale preposto all'attività investigativa ha obbligo di segretezza in relazione ad ogni informazione assunta in occasione ed agli effetti dell'inchiesta di sicurezza e, in particolare, sui fatti, stati e condizioni di cui all'articolo 9.

3. L'organismo investigativo collabora con l'Autorità giudiziaria e l'Autorità marittima nello svolgimento delle inchieste correlate ai sinistri ed incidenti marittimi ed attiva a tal fine ogni procedura diretta a garantire idonee forme di collaborazione con dette autorità per rendere reciprocamente disponibili, nel contesto delle rispettive attribuzioni, ogni elemento tecnico di cui si sia a conoscenza, senza pregiudizio alcuno per il buon esito delle rispettive indagini.

Art. 7

Obbligo di indagine

1. L'inchiesta di sicurezza è avviata obbligatoriamente quando un sinistro marittimo molto grave presenti almeno una delle seguenti caratteristiche:

a) si verifichi con il coinvolgimento di una nave battente la bandiera nazionale, indipendentemente dal luogo del sinistro;

b) si verifichi nel mare territoriale e nelle acque marittime interne dello Stato quali definite nell'UNCLOS, indipendentemente dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte nel sinistro;

c) incida su un rilevante interesse nazionale, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte.

2. In caso di sinistri gravi l'organismo investigativo effettua una valutazione preliminare dei fatti e delle circostanze dell'evento finalizzata a determinare l'attivazione formale di una inchiesta di sicurezza. Qualora l'organismo investigativo ritenga di non avviare un'inchiesta di sicurezza, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate presso la banca dati europea per i sinistri marittimi utilizzando, allo scopo, il modello di cui all'allegato II del presente decreto. In caso di ogni altro sinistro ovvero incidente marittimo l'organismo investigativo decide se debba essere avviata o meno un'inchiesta di sicurezza con provvedimento motivato in base ai criteri di cui al comma 4.

3. L'inchiesta di sicurezza è avviata entro il termine più breve possibile dal verificarsi del sinistro o dell'incidente marittimo e, in ogni caso, entro i due mesi successivi.

4. Nelle decisioni di cui al comma 2 l'organismo investigativo tiene conto della gravità del sinistro o dell'incidente marittimo, del tipo di nave ovvero di carico interessato e della possibilità che i risultati dell'inchiesta di sicurezza siano tali da consentire un'efficace attività di prevenzione di analoghi futuri sinistri e incidenti.

5. Fermo restando quanto previsto all'articolo 4, comma 7, ed all'articolo 5, commi 1 e 2, l'Organismo investigativo sui sinistri marittimi determina criteri e modalità pratiche dell'esecuzione delle inchieste di sicurezza, cooperando con gli organi omologhi degli altri Stati che possono vantare un fondato e motivato interesse, sulla base di metodi in linea con le finalità proprie del presente provvedimento ed all'esclusivo scopo di prevenire futuri sinistri ed incidenti.

Art. 8

Coordinamento con organismi investigativi di altri Stati membri

1. Al fine di evitare che per uno stesso sinistro o incidente marittimo siano avviate più inchieste parallele da parte di diversi Stati membri coinvolti l'organismo investigativo attiva specifiche procedure di collaborazione gratuite per definire le modalità di partecipazione di ogni altro Stato che sia titolare di interessi rilevanti nonché per accordarsi sull'individuazione dello Stato titolare dell'inchiesta.

2. Nel caso di inchieste che coinvolgono interessi di altri Stati membri, l'organismo investigativo collabora con l'omologo organismo investigativo, anche con riferimento allo scambio ed al conferimento di ogni elemento probatorio connesso all'evento, assicurando la massima cooperazione per agevolare l'accesso ad ogni fonte di prova disponibile, anche con riguardo all'audizione di testimoni.

3. Qualora, sulla base della dinamica del sinistro ovvero in relazione agli interessi coinvolti, è necessario, in via eccezionale, attivare un'inchiesta parallela presso altro Stato membro, l'organismo investigativo collabora strettamente con gli omologhi organismi informando la Commissione europea delle ragioni per le quali si è proceduto all'inchiesta parallela.

4. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 7, comma 1, del presente decreto, l'organismo investigativo, in relazione alle circostanze dell'evento, agli interessi coinvolti ovvero nelle ipotesi in cui è opportuno per le finalità e l'efficacia dell'inchiesta, può delegare ad omologhi organismi degli Stati membri la direzione dell'inchiesta o lo svolgimento di specifici atti alla stessa connessi.

5. Qualora siano coinvolti interessi di altri Stati membri, l'organismo investigativo procedente coinvolge le istituzioni competenti dello Stato interessato attivando le più idonee forme di collaborazione finalizzate all'acquisizione di dati ed informazioni utili per le finalità proprie dell'indagine nonché per esigenze di conoscenza dirette dello Stato di bandiera della nave coinvolta ovvero dello Stato sostanzialmente interessato alle relative indagini.

6. L'organismo investigativo, nel caso di sinistro ovvero d'incidente che coinvolge un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri nelle acque marittime interne o nel mare territoriale ovvero in alto mare, qualora dette unità provengano dal proprio mare territoriale o acque marittime interne, avvia il procedimento d'inchiesta e ne è responsabile, salvo intervenuti accordi da parte dell'Amministrazione con le corrispondenti Autorità straniere di affidamento, in regime di delega, dell'attività investigativa ad altro Stato.

7. L'organismo investigativo può richiedere assistenza e collaborazione all'omologo organismo investigativo di uno Stato membro non coinvolto accordandosi preventivamente sulle modalità di rimborso delle spese sostenute dallo stesso nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 9

Tutela della riservatezza

1. Fatto salvo il disposto dell'articolo 6 e nel rispetto delle previsioni del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196:

a) è vietato divulgare, per finalità diverse, atti e documenti relativi all'inchiesta, quali:

- 1) le prove testimoniali e le altre dichiarazioni, relazioni e annotazioni raccolte o ricevute dall'organismo investigativo;
- 2) i documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta;
- 3) i dati sensibili che riguardano persone coinvolte nel sinistro o incidente marittimo;

b) nel corso dell'attività d'inchiesta e fino alla conclusione della stessa, i relativi atti e documenti, nonché il contenuto delle relazioni non in versione definitiva, sono sottratti al diritto di accesso di cui all'articolo 24 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e su di essi deve essere osservato il segreto d'ufficio.

2. Le deposizioni testimoniali relative al sinistro o incidente marittimo, assunte dagli investigatori dell'organismo investigativo nel quadro delle indagini, non possono essere utilizzate per scopi diversi dalle inchieste di sicurezza e, in ogni caso, il loro trattamento deve avvenire secondo modalità che escludano l'identificazione degli autori al fine di assicurare la riservatezza.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in casi eccezionali, con provvedimento motivato, può derogare in tutto o in parte dai vincoli di riservatezza stabiliti nel comma 1, qualora la divulgazione si renda necessaria per l'attuazione di un interesse pubblico dello Stato ritenuto prevalente rispetto alle finalità proprie del decreto.

Art. 10

Sistema di cooperazione permanente

1. L'organismo investigativo partecipa alla realizzazione di un sistema di cooperazione permanente con i corrispondenti organismi degli altri Stati membri al fine di individuare metodi e procedure diretti a migliorare le attività di investigazione, favorendo il perseguimento degli obiettivi del presente decreto.

2. L'organismo investigativo, allo scopo di attuare il sistema di cooperazione permanente, svolge la necessaria attività di raccordo con le istituzioni dell'UE e con i corrispondenti Organismi degli altri Stati membri, in particolare per delineare le migliori procedure e modalità per consentire:

- a) la condivisione di impianti, di dispositivi e attrezzature per l'indagine tecnica sui relitti e sull'attrezzatura delle navi o su altri oggetti rilevanti ai fini dell'inchiesta di sicurezza nonché l'estrazione e la valutazione delle informazioni contenute nei VDR e in altri dispositivi elettronici;
- b) la cooperazione tecnica o lo scambio di conoscenze tecniche per l'esecuzione di compiti specifici;
- c) l'acquisizione e la condivisione di informazioni utili per analizzare i dati relativi ai sinistri ed elaborare opportune raccomandazioni in materia di sicurezza a livello comunitario;
- d) la redazione di principi comuni per monitorare l'attuazione delle raccomandazioni di sicurezza e per adeguare i metodi di indagine al progresso tecnico e scientifico;
- e) la fissazione di norme sulla riservatezza applicabili ai fini della condivisione, nel rispetto delle norme nazionali, delle prove testimoniali e del trattamento dei dati e degli altri documenti di cui all'articolo 9, anche in relazioni con i Paesi terzi;
- f) l'organizzazione, ove opportuno, di attività di formazione utili per gli inquirenti;
- g) la promozione della cooperazione con gli organi inquirenti di Paesi terzi e con le organizzazioni internazionali incaricate delle inchieste sugli incidenti marittimi nei settori disciplinati dal presente decreto;
- h) la fornitura di tutte le informazioni pertinenti agli organi inquirenti che conducono le inchieste di sicurezza;
- i) l'uso adeguato degli avvisi urgenti di cui all'articolo 15, comma 2.

Art. 11

Cooperazione con i Paesi terzi titolari di interessi rilevanti

1. Ai fini dello svolgimento delle inchieste l'organismo investigativo coopera con i Paesi terzi, titolari di interessi rilevanti, i quali, previo accordo, sono ammessi, in qualsiasi fase del procedimento, a partecipare all'inchiesta condotta ai sensi del presente decreto.

2. La cooperazione dell'organismo investigativo in un'inchiesta di sicurezza svolta da un Paese terzo titolare di interessi rilevanti lascia impregiudicato l'obbligo di svolgere l'inchiesta di sicurezza e di redigere il relativo rapporto a norma del presente decreto. Ove un Paese terzo titolare di interessi rilevanti stia conducendo un'inchiesta di sicurezza che coinvolge unità ovvero interessi nazionali, l'organismo investigativo può decidere di non condurre un'inchiesta di sicurezza parallela, a condizione che l'inchiesta di sicurezza condotta dal Paese terzo sia conforme al codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

Art. 12

Obbligo di collaborazione

1. È fatto obbligo agli armatori e comandanti di unità navali, comprese quelle di bandiera estera, di non intralciare e di collaborare con gli investigatori durante l'attività d'indagine, di rendere disponibile qualunque fonte di potenziale prova nonché favorire l'accesso a qualunque locale della nave ed al relativo armamento.

2. Allo stesso obbligo soggiacciono:

- a) gli interessati a qualunque titolo alla nave, al carico o al viaggio;
- b) il cantiere navale che ha costruito la nave;
- c) le imprese che hanno realizzato o partecipato all'armamento della nave;
- d) i componenti l'equipaggio e gli eventuali passeggeri;
- e) qualunque altro soggetto che, a giudizio dell'investigatore, possa essere in possesso di informazioni utili all'inchiesta.

Art. 13

Protezione delle prove

1. Il comandante della nave, l'equipaggio e gli altri soggetti di cui all'articolo 12, comma 2, nonché chiunque sia venuto a contatto con fonti di prova rilevanti ai fini della individuazione delle cause dell'evento, hanno l'obbligo, per quanto possibile secondo l'ordinaria diligenza, di:

- a) preservare le informazioni provenienti da carte nautiche, libri di bordo, registrazioni elettroniche, magnetiche e cassette video nonché le informazioni provenienti dai VDR e da altri apparecchi elettronici, riguardanti il periodo precedente, concomitante e successivo all'evento;
- b) impedire che tali informazioni siano cancellate o, comunque, alterate;
- c) prevenire l'alterazione di qualsiasi altra dotazione, attrezzatura, dispositivo o di locali della nave rilevanti ai fini dell'inchiesta;
- d) agire tempestivamente per raccogliere e conservare gli elementi di prova o favorire la raccolta e la conservazione degli elementi di prova da parte dell'investigatore.

2. L'Autorità marittima o consolare di cui all'articolo 578 del codice della navigazione, quando abbia notizia di un sinistro o incidente marittimo o valuti che sussistono ragionevoli motivi per ritenere che una nave sia perduta o scomparsa, ne dà immediato avviso all'organismo investigativo, adottando i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

3. Copia del verbale di cui all'articolo 578 del codice della navigazione è trasmessa all'organismo investigativo quanto prima e, comunque, non oltre sessanta giorni dalla notizia del sinistro o dell'incidente marittimo.

Art. 14

Rapporti sugli incidenti

1. Le inchieste effettuate danno luogo alla pubblicazione di un rapporto redatto secondo un modello conforme all'allegato I del presente decreto.

2. Per le inchieste che non riguardano sinistri marittimi molto gravi o, secondo il caso, gravi e i cui risultati potenzialmente non incidono sulle finalità di prevenzione di cui al comma 2 dell'articolo 1, l'organismo investigativo procede, previa valutazione dei presupposti, alla pubblicazione di un rapporto semplificato.

3. L'organismo investigativo entro dodici mesi dalla data del sinistro pubblica i rapporti di cui al comma 1, comprese le relative conclusioni e le raccomandazioni a fini preventivi. Nel caso in cui non sia possibile redigere il rapporto finale entro tale termine, pubblica un rapporto provvisorio entro dodici mesi dalla data del sinistro.

4. L'organismo investigativo invia alla Commissione europea una copia del rapporto finale ovvero di quello provvisorio o semplificato.

5. Senza che ne risultino inficiate le risultanze, al fine di migliorare la qualità del rapporto in relazione alle finalità dell'attività d'inchiesta, l'organismo investigativo tiene conto delle osservazioni tecniche diffuse dalla Commissione europea sulle modalità di redazione dei rapporti finali.

Art. 15

Attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e diffusione di avvisi urgenti ai fini della prevenzione

1. L'organismo investigativo trasmette le proprie raccomandazioni di sicurezza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché lo stesso adotti i provvedimenti necessari a garantire l'osservanza delle citate raccomandazioni, ivi compresa l'emanazione di avvisi urgenti per i fini di cui al comma 2.

2. Ferma restando la facoltà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di emettere un avviso urgente destinato ai soggetti nazionali interessati, l'organismo investigativo informa, tempestivamente, la Commissione europea della necessità di emettere un avviso urgente qualora ritenga necessaria, in qualsiasi fase dell'inchiesta, l'adozione di misure urgenti a livello comunitario, al fine di prevenire il rischio di ulteriori sinistri.

Art. 16

Disposizioni finanziarie

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

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

Art. 17

Sanzioni

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, a chiunque contravvenga ai divieti o non rispetti gli obblighi di riservatezza di cui all'articolo 9, comma 1, è applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da 500 euro a 3.000 euro.

2. Salvo che il fatto non costituisca reato, a chiunque violi gli obblighi di collaborazione di cui all'articolo 12 è applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.500 euro a 10.000 euro.

3. Salvo che il fatto non costituisca reato, a chiunque contravvenga agli obblighi di protezione delle prove di cui all'articolo 13 si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 750 euro a 6.000 euro.

4. Le violazioni previste dai commi 1, 2 e 3 sono accertate dall'organismo investigativo e le sanzioni irrogate dallo stesso organismo in conformità a quanto previsto dalla legge 24 novembre 1981, n. 689.

Art. 18

Norme finali e transitorie

1. Fino all'emanazione del decreto di cui all'articolo 4, comma 2, la commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi di cui all'articolo 466-bis del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, opera con la composizione individuata dall'articolo 466-bis, comma 3, del regolamento per la navigazione marittima.

2. Alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 4, comma 2, è abrogato il comma 3 dell'articolo 466-bis del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possono essere modificati ovvero integrati gli allegati, le definizioni e i riferimenti agli atti comunitari e agli strumenti dell'IMO contenuti nel presente decreto per adeguarli ai nuovi provvedimenti dell'Unione europea o dell'IMO, di natura tecnica, che siano nel frattempo entrati in vigore e che siano stati integrati dalla Commissione europea nella direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009.

4. L'articolo 11 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è abrogato.

5. All'articolo 466-bis, il comma 2 ed i commi da 4 a 10, del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, sono abrogati.

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

Dato a Roma, addì 6 settembre 2011

NAPOLITANO

Berlusconi, Presidente del Consiglio dei Ministri

Matteoli, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Frattoni, Ministro degli affari esteri
Palma, Ministro della giustizia
Tremonti, Ministro dell'economia e delle finanze
Maroni, Ministro dell'interno
Fazio, Ministro della salute
Prestigiacomo, Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Visto, il Guardasigilli: Palma

Allegato I

(di cui all'articolo 14, comma 1)

CONTENUTO DEI RAPPORTI SULLE INCHIESTE DI SICUREZZA

Prefazione.

Questa parte individua l'obiettivo unico dell'inchiesta di sicurezza e indica che una raccomandazione in materia di sicurezza non deve originare in nessun caso una presunzione di responsabilità o di colpa e precisa che il rapporto non è stato redatto, per quanto riguarda il suo contenuto e il suo stile, per essere utilizzato nell'ambito di procedimenti giudiziari.

(Il rapporto non dovrebbe far riferimento a testimonianze né stabilire nessi tra una persona in esso menzionata e una persona che ha prodotto prove nel corso dell'inchiesta di sicurezza.)

1. Sintesi.

Questa parte espone i fatti essenziali riguardanti il sinistro o l'incidente marittimo: che cosa è avvenuto, quando, dove e come è avvenuto il sinistro; indica inoltre se il sinistro ha causato perdite di vite umane, feriti, danni alla nave, al carico, a terzi o all'ambiente.

2. Dati oggettivi.

Questa parte comprende varie sezioni distinte, che forniscono informazioni sufficienti, considerate oggettive dall'organo inquirente, per fondare l'analisi e facilitare la comprensione.

Tali sezioni comprendono in particolare le seguenti informazioni.

2.1. Dati della nave:

Bandiera/registro d'immatricolazione

Identificazione

Caratteristiche principali

Proprietà e gestione

Dettagli di costruzione

Tabella minima di sicurezza

Merci trasportate autorizzate

2.2. Dati relativi al viaggio:

Scali

Tipo di viaggio

Informazioni sulle merci trasportate

Composizione dell'equipaggio

2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo:

Tipo di sinistro o incidente marittimo

Data e ora

Posizione e luogo del sinistro o incidente marittimo

Ambiente esterno e interno

Attività della nave e parte del viaggio

Capacità a bordo

Dati relativi ai fattori umani

Conseguenze (per le persone, la nave, le merci trasportate, l'ambiente, altro)

2.4. Intervento dell'autorità competente e misure d'urgenza:

Autori dell'intervento

Misure adottate

Velocità di reazione

Azioni intraprese

Risultati ottenuti

3. Descrizione.

Questa parte ricostruisce il sinistro o incidente marittimo attraverso una sequenza di eventi, in ordine cronologico, che si sono verificati prima, durante e dopo il sinistro o incidente e il ruolo di ogni fattore (persone, materiale, ambiente, attrezzatura o agenti esterni). Il periodo coperto dalla descrizione dipende dal momento in cui si sono verificati i particolari eventi che hanno concorso direttamente al verificarsi del sinistro o incidente marittimo.

Questa parte comprende altresì ogni pertinente dettaglio dell'inchiesta di sicurezza condotta, compresi i risultati degli esami o delle analisi.

4. Analisi.

Questa parte comprende varie sezioni distinte e fornisce un'analisi di ciascun avvenimento collegato al sinistro accompagnato da osservazioni sui risultati di qualsivoglia esame o analisi pertinente effettuata nel corso dell'inchiesta di sicurezza e su qualsiasi misura di sicurezza che sia stata già adottata per prevenire sinistri marittimi.

Tali sezioni devono in particolare riguardare i seguenti aspetti:

a) contesto e ambiente del sinistro,

b) omissioni ed errori umani, eventi che abbiano coinvolto materiali pericolosi, effetti ambientali, avarie delle attrezzature e fattori esterni,

c) fattori che hanno concorso all'evento connessi a funzioni legate a una persona, alle operazioni a bordo, alla gestione a terra o al rispetto delle norme.

L'analisi e le osservazioni consentono al rapporto di giungere a conclusioni logiche, che espongono tutti i fattori rilevanti, compresi quelli che comportano rischi per i quali gli strumenti di protezione esistenti volti a prevenire un sinistro o a eliminarne o attenuarne le conseguenze sono ritenuti inefficaci o inesistenti.

5. Conclusioni.

Questa parte riassume i fattori che hanno concorso all'evento e gli strumenti di protezione (materiali, funzionali, simbolici o procedurali) inefficaci o inesistenti per i quali è necessaria l'adozione di misure di sicurezza per prevenire sinistri marittimi.

6. Raccomandazioni in materia di sicurezza.

Questa parte contiene, ove opportuno, alcune raccomandazioni in materia di sicurezza che si basano sull'analisi e sulle conclusioni e riguardano settori particolari, come la legislazione, la progettazione, le procedure, l'ispezione, la gestione, la salute e la sicurezza sul lavoro, la formazione, i lavori di riparazione, la manutenzione, l'assistenza a terra e la reazione dei servizi di emergenza.

Le raccomandazioni in materia di sicurezza sono rivolte a coloro che si trovano nella situazione migliore per attuarle, come gli armatori, i gestori, gli organismi riconosciuti, le autorità marittime, i servizi di gestione del traffico marittimo, gli organi di soccorso, le organizzazioni marittime internazionali e le istituzioni europee, allo scopo di prevenire sinistri marittimi.

Questa parte presenta inoltre eventuali raccomandazioni provvisorie che possono essere state formulate in materia di sicurezza o qualsiasi misura di sicurezza presa durante l'inchiesta di sicurezza.

7. Appendici.

Il seguente elenco indicativo di informazioni viene, all'occorrenza, accluso al rapporto in forma cartacea o elettronica:

- a) fotografie, immagini video, registrazioni audio, mappe, disegni;
- b) norme applicabili;
- c) termini tecnici e abbreviazioni usate;
- d) studi di sicurezza specifici;
- e) altre informazioni.

Allegato II

(di cui all'articolo 4, comma 7)

DATI DA FORNIRE SUI SINISTRI E SUGLI INCIDENTI MARITTIMI

(Parte della piattaforma europea d'informazione europea sui sinistri marittimi)

1. Stato membro responsabile/persona di contatto
2. Stato membro incaricato dell'inchiesta
3. Ruolo svolto dallo Stato membro
4. Stato costiero interessato
5. Numero di Stati che hanno fondati interessi
6. Stati che hanno fondati interessi
7. Organo che notifica
8. Ora della notifica
9. Data della notifica
10. Nome della nave
11. Numero IMO/lettere distintive

12. Bandiera della nave
13. Tipo di sinistro o incidente marittimo
14. Tipo di nave
15. Data del sinistro o incidente marittimo
16. Ora del sinistro o incidente marittimo
17. Posizione - Latitudine
18. Posizione - Longitudine
19. Luogo del sinistro o incidente marittimo
20. Porto di partenza
21. Porto di destinazione
22. Dispositivo di separazione del traffico
23. Parte del viaggio
24. Operazioni della nave
25. Capacità a bordo
26. Perdite di vite umane:
 - a) Equipaggio
 - b) Passeggeri
 - c) Altri
27. Feriti gravi:
 - a) Equipaggio
 - b) Passeggeri
 - c) Altri
28. Inquinamento
29. Danni alla nave
30. Danni alle merci trasportate
31. Altri danni
32. Breve descrizione del sinistro o incidente marittimo
33. Breve descrizione delle ragioni per non avviare un'inchiesta di sicurezza

Nota: Per i numeri: 10, 11, 12, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 e 32 occorre fornire dati per ogni nave se più di una nave è coinvolta nel sinistro o nell'incidente marittimo.