



# UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Bruxelles, 20 febbraio 2009  
(OR. en)

2005/0240 (COD)  
C-0046/2009

PE-CONS 3723/08

MAR 260  
ENV 1008  
CODEC 1826

## ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
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

Progetto comune  
approvato dal comitato di conciliazione  
di cui all'articolo 251, paragrafo 4, del trattato CE

**DIRETTIVA 2009/.../CE**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del**

**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**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, visto il progetto comune approvato il 3 febbraio 2009 dal comitato di conciliazione<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>2</sup> GU C 229 del 22.9. 2006, pag. 38.

<sup>3</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 30.3.2008, pag. 546), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 184 E del 22.7.2008, pag. 23). Posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), risoluzione legislativa del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del ... .

considerando quanto segue:

- (1) Occorre mantenere un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto marittimo in Europa ed occorre effettuare tutti gli sforzi possibili per ridurre il numero di sinistri e incidenti marittimi.
- (2) L'efficiente organizzazione di inchieste tecniche sui sinistri marittimi migliora la sicurezza marittima, in quanto concorre a prevenire il ripetersi di tali sinistri che hanno come conseguenze la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marino.
- (3) Il Parlamento europeo, nella risoluzione del 21 aprile 2004 sul miglioramento della sicurezza marittima<sup>1</sup>, ha invitato la Commissione a presentare una proposta di direttiva sulle inchieste relative agli incidenti marittimi.
- (4) L'articolo 2 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 (in prosieguo "UNCLOS") stabilisce il diritto degli Stati costieri a indagare sulle cause di qualsiasi sinistro marittimo che avvenga nelle loro acque territoriali e possa costituire un rischio per la vita o l'ambiente, interessare le loro autorità di ricerca e di soccorso o incidere comunque sui loro interessi.
- (5) L'articolo 94 dell'UNCLOS stabilisce che gli Stati di bandiera debbano aprire un'inchiesta che sarà svolta da o in presenza di una o più persone debitamente qualificate su specifici sinistri o incidenti in alto mare.

---

<sup>1</sup> GU C 104 E del 30.4.2004, pag. 730.

- (6) La Regola I/21 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1° novembre 1974 (in prosieguo "SOLAS 74"), la Convenzione internazionale sulla linea di carico del 5 aprile 1966 e la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi del 2 novembre 1973 stabiliscono che gli Stati di bandiera hanno la responsabilità di effettuare inchieste sui sinistri e di comunicare i relativi risultati all'Organizzazione marittima internazionale (IMO).
- (7) Il Codice per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO allegato alla risoluzione A.996(25) dell'Assemblea dell'IMO del 29 novembre 2007 ribadisce l'obbligo degli Stati di bandiera di assicurare che le inchieste sulla sicurezza marittima siano svolte da inquirenti debitamente qualificati, competenti nelle materie relative ai sinistri e agli incidenti marittimi. Inoltre tale codice prescrive che gli Stati di bandiera siano in grado di mettere a disposizione inquirenti qualificati a tale scopo, indipendentemente dal luogo in cui si è verificato il sinistro o l'incidente.
- (8) Occorre tener conto del codice delle inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi allegato alla risoluzione A.849(20) dell'Assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997 (in prosieguo "Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi"), il quale definisce un metodo comune per le inchieste di sicurezza sui sinistri e sugli incidenti marittimi e per la cooperazione tra Stati ai fini dell'individuazione delle cause dei sinistri e degli incidenti marittimi. Occorre tener conto inoltre della risoluzione A.861(20) del 27 novembre 1997 dell'Assemblea dell'IMO e della risoluzione MSC.163(78) del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO del 17 maggio 2004, che definiscono i registratori dei dati di viaggio.

- (9) I marittimi sono riconosciuti come una categoria speciale di lavoratori e, considerata la natura globale dell'industria marittima e le diverse giurisdizioni con cui potrebbero venire in contatto, necessitano di una protezione speciale, soprattutto in relazione con le autorità pubbliche. Nell'interesse di una maggiore sicurezza marittima, i marittimi dovrebbero poter contare su un giusto trattamento in caso di incidente marittimo. I loro diritti umani e la loro dignità dovrebbero essere salvaguardati in qualsiasi momento e tutte le inchieste di sicurezza dovrebbero essere condotte in modo giusto e rapido. A tal fine gli Stati membri dovrebbero, in conformità con il loro diritto nazionale, prendere ulteriormente in considerazione le pertinenti disposizioni delle Linee guida dell'IMO riguardanti il giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo.

- (10) Gli Stati membri, nel quadro dei loro ordinamenti giuridici, dovrebbero proteggere le deposizioni testimoniali relative a un sinistro e prevenire un loro uso per scopi diversi dalle inchieste di sicurezza, con l'obiettivo di evitare ogni discriminazione o ritorsione contro i testimoni a causa della loro partecipazione alle inchieste.
- (11) La direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea<sup>1</sup>, obbliga gli Stati membri ad adottare, nell'ambito dei propri rispettivi ordinamenti nazionali, disposizioni che consentano loro, e a ogni altro Stato membro che vi abbia fondato interesse, di partecipare o collaborare alle inchieste sui sinistri o incidenti marittimi occorsi ai traghetti ro-ro o alle unità veloci da passeggeri o, se previsto dal Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi, di condurre tali inchieste.
- (12) 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<sup>2</sup>, prescrive che gli Stati membri si conformino al codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi e garantiscano che i risultati delle inchieste sugli incidenti siano pubblicati il più presto possibile dopo la loro conclusione.

---

<sup>1</sup> GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1.

<sup>2</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

- (13) Condurre inchieste di sicurezza in occasione di sinistri e incidenti che coinvolgono navi in mare, o altre navi in zone portuali o in altre zone marittime regolamentate, è di estrema importanza per stabilire efficacemente le circostanze e le cause di tali sinistri o incidenti. Pertanto tali inchieste dovrebbero essere svolte da inquirenti qualificati sotto il controllo di un organo o ente indipendente dotato dei necessari poteri al fine di evitare qualsiasi conflitto d'interesse.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero provvedere, nell'osservanza della loro legislazione per quanto riguarda le competenze delle autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria e in collaborazione con esse, affinché, all'occorrenza, i responsabili dell'inchiesta tecnica possano svolgere i loro compiti nelle migliori condizioni.
- (15) La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata l'applicazione della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati<sup>1</sup>.
- (16) Gli Stati membri dovrebbero assicurare che i propri ordinamenti giuridici consentano loro e a tutti gli altri Stati membri aventi fondato interesse di partecipare o di cooperare alle inchieste sugli incidenti ovvero di condurre tali inchieste in base alle disposizioni del Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

---

<sup>1</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

- (17) In linea di principio, ogni sinistro o incidente marittimo dovrebbe essere oggetto di una sola inchiesta condotta da uno Stato membro o uno Stato che dirige l'inchiesta con la partecipazione di ogni altro Stato titolare di interessi rilevanti. In casi eccezionali e debitamente giustificati che coinvolgano due o più Stati membri in relazione alla bandiera dell'imbarcazione interessata, della localizzazione del sinistro o della nazionalità delle vittime, potrebbero essere condotte inchieste parallele.
- (18) Uno Stato membro può delegare ad un altro Stato membro il compito di condurre un'inchiesta di sicurezza relativa a un sinistro o a un incidente marittimo (in prosieguo denominata "inchiesta di sicurezza"), ovvero compiti specifici di tale inchiesta, se convenuto di comune accordo.
- (19) Gli Stati membri dovrebbero fare tutto il possibile per evitare di addebitare i costi dell'assistenza richiesta nel quadro di inchieste di sicurezza che coinvolgono due o più Stati membri. Ove sia richiesta assistenza ad uno Stato membro non coinvolto nell'inchiesta di sicurezza, gli Stati membri dovrebbero accordarsi sul rimborso delle spese sostenute.
- (20) A norma della Regola V/20 di SOLAS 74, le navi da passeggeri e le navi diverse da quelle passeggeri di 3 000 tonnellate di stazza lorda e oltre costruite alla data del 1° luglio 2002 o successivamente devono essere dotate di registratori dei dati di viaggio al fine di agevolare le inchieste sugli incidenti. Tale attrezzatura assume notevole importanza nell'ambito della politica di prevenzione degli incidenti navali e dovrebbe pertanto essere resa obbligatoria, in modo sistematico, a bordo di navi che effettuano viaggi nazionali o viaggi internazionali in cui è previsto scalo in un porto comunitario.



- (21) I dati forniti dal sistema di registrazione dei dati di viaggio e da altri dispositivi elettronici possono essere utilizzati sia retrospettivamente, dopo il verificarsi di un sinistro o di un incidente marittimo, per indagare sulle sue cause, sia preventivamente per acquisire elementi utili sulle circostanze che possono determinare siffatti eventi. Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché tali dati, ove disponibili, siano usati adeguatamente per entrambi gli scopi.
- (22) Il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> prescrive che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (in prosieguo: "l'Agenzia") collabori con gli Stati membri al fine di sviluppare soluzioni tecniche e fornire l'assistenza tecnica per l'attuazione della legislazione comunitaria. Nel settore delle inchieste sugli incidenti l'Agenzia ha il compito specifico di agevolare, tenendo debitamente conto dei loro diversi ordinamenti giuridici, la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nello sviluppo di una comune metodologia per lo svolgimento delle inchieste sugli incidenti marittimi secondo principi concordati a livello internazionale.
- (23) A norma del regolamento (CE) n. 1406/2002, l'Agenzia facilita la cooperazione nel sostegno agli Stati membri nelle attività legate alle indagini e nell'analisi dei rapporti esistenti sugli accertamenti relativi ad incidenti.

---

<sup>1</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

- (24) In fase di elaborazione o modifica di una metodologia comune relativa alle inchieste sui sinistri e gli incidenti marittimi, occorre prendere in considerazione gli insegnamenti tratti dalle inchieste sugli incidenti.
- (25) Gli Stati membri e la Comunità dovrebbero tenere debitamente in considerazione le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate in esito ad inchieste di sicurezza.
- (26) Poiché l'obiettivo delle inchieste tecniche di sicurezza è la prevenzione di sinistri e incidenti marittimi, le conclusioni e le raccomandazioni in materia di sicurezza non dovrebbero in alcun caso determinare la responsabilità o attribuire colpe.
- (27) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, ossia il miglioramento della sicurezza marittima nella Comunità e quindi la riduzione del rischio di futuri sinistri marittimi, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (28) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (29) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare la presente direttiva al fine di applicare le modifiche alle convenzioni internazionali, ai protocolli, ai codici e alle risoluzioni ad essa correlati, nonché di adottare o modificare la metodologia comune d'indagine sui sinistri e gli incidenti marittimi. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (30) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"<sup>1</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

*Oggetto*

1. La presente direttiva è intesa a migliorare la sicurezza marittima e a prevenire l'inquinamento causato dalle navi, riducendo in tal modo il rischio di futuri sinistri marittimi:
  - a) agevolando l'esecuzione efficiente delle inchieste di sicurezza e l'analisi corretta dei sinistri e degli incidenti marittimi al fine di determinarne le cause e

---

<sup>1</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- b) prevedendo la presentazione di rapporti precisi e tempestivi sulle inchieste di sicurezza e di proposte d'interventi correttivi.
2. Le inchieste svolte ai sensi della presente direttiva non riguardano la determinazione della responsabilità né l'attribuzione di colpe. Tuttavia, gli Stati membri provvedono affinché l'organo o ente inquirente (in prosieguo "l'organo inquirente") non ometta di riferire integralmente le cause del sinistro o dell'incidente marittimo per il fatto che dai risultati si possono desumere colpe o responsabilità.

## *Articolo 2*

### *Ambito di applicazione*

1. La presente direttiva si applica ai sinistri ed agli incidenti marittimi che
- a) coinvolgono navi battenti la bandiera di uno degli Stati membri, o
  - b) si verificano nel mare territoriale e nelle acque interne, quali definiti nell'UNCLOS, degli Stati membri, o
  - c) incidono su altri interessi rilevanti degli Stati membri.
2. La presente direttiva non si applica ai sinistri e agli incidenti marittimi che interessano soltanto:
- a) navi da guerra o destinate al trasporto di truppe o altre navi di proprietà o gestite da uno Stato membro che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali;

- b) navi senza mezzi di propulsione meccanica, navi di legno di costruzione primitiva e navi ed imbarcazioni da diporto non adibite al traffico commerciale, salvo che siano o vengano in futuro dotate di equipaggio e trasportino più di 12 passeggeri a fini commerciali;
- c) navi per la navigazione interna utilizzate nelle acque interne;
- d) navi da pesca di lunghezza inferiore a 15 metri;
- e) unità fisse di perforazione.

*Articolo 3*  
*Definizioni*

Ai fini della presente direttiva:

- 1) Per "Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi" s'intende 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, nella versione aggiornata.
- 2) 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 l'incidente marittimo",
  - e) "Stato che dirige l'inchiesta",
  - f) "Stato titolare di interessi rilevanti".
- 3) L'espressione "sinistro grave" va intesa secondo la definizione aggiornata 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.
- 4) Per "Linee guida dell'IMO riguardanti il giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo" s'intendono le linee guida contenute nella risoluzione A.987(24) dell'Assemblea dell'IMO del 1° dicembre 2005 e quali approvate dal Consiglio di amministrazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro nella sua 296<sup>a</sup> sessione del 12-16 giugno 2006.
- 5) Le espressioni "traghetto ro-ro" e "unità veloce da passeggeri" vanno intese secondo le definizioni contenute all'articolo 2 della direttiva 1999/35/CE.
- 6) L'espressione "registratore dei dati di viaggio" (in prosieguo "VDR") va intesa nel senso della 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..

- 7) Per "raccomandazione in materia di sicurezza" s'intende qualsiasi proposta formulata, anche a fini di registrazione e controllo:
- a) dall'organo inquirente dello Stato che svolge o dirige l'inchiesta di sicurezza in base alle informazioni derivanti da tale inchiesta; o, se del caso,
  - b) dalla Commissione in base ad un'analisi astratta dei dati e ai risultati delle inchieste di sicurezza realizzate.

#### *Articolo 4*

#### *Regime delle inchieste di sicurezza*

1. Gli Stati membri stabiliscono, in conformità con il proprio ordinamento giuridico, lo status giuridico dell'inchiesta di sicurezza in modo tale che tali inchieste possano svolgersi nel modo più efficiente e rapido possibile.

Essi provvedono, conformemente alla rispettiva legislazione e, ove opportuno, mediante cooperazione con le autorità competenti per l'inchiesta giudiziaria, affinché tali inchieste di sicurezza:

- a) siano svolte in modo indipendente da indagini penali o da inchieste di altro tipo condotte parallelamente per determinare la responsabilità o attribuire colpe; e
- b) non siano indebitamente precluse, sospese o ritardate a causa di tali indagini.

2. Le norme stabilite dagli Stati membri comprendono, conformemente al sistema di cooperazione permanente di cui all'articolo 10, disposizioni che permettano:
  - a) la cooperazione e la reciproca assistenza nelle inchieste di sicurezza condotte da altri Stati membri o la delega ad un altro Stato membro del compito di dirigere tali inchieste a norma dell'articolo 7; e
  - b) il coordinamento delle attività dei rispettivi organi inquirenti nella misura necessaria per conseguire l'obiettivo della presente direttiva.

#### *Articolo 5*

#### *Obbligo di indagine*

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché l'organo inquirente di cui all'articolo 8 effettui un'inchiesta di sicurezza quando un sinistro marittimo molto grave:
  - a) si verifica con il coinvolgimento di una nave battente la bandiera nazionale, indipendentemente dal luogo del sinistro; o
  - b) si verifica nel suo mare territoriale e nelle sue acque interne quali definiti nell'UNCLOS, indipendentemente dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte nel sinistro; o
  - c) incide su un interesse rilevante dello Stato membro, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte.



2. Inoltre, in caso di sinistri gravi l'organo inquirente effettua una prima valutazione per decidere se debba essere avviata o meno un'inchiesta di sicurezza. Qualora l'organo inquirente decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3.

In caso di ogni altro sinistro o incidente marittimo l'organo inquirente decide se debba essere avviata o meno un'inchiesta di sicurezza.

Nelle decisioni di cui al primo e al secondo comma l'organo inquirente tiene conto della gravità del sinistro o dell'incidente marittimo, del tipo di nave e/o di carico interessato e della possibilità che i risultati dell'inchiesta di sicurezza consentano di prevenire futuri sinistri e incidenti.

3. La portata e le modalità pratiche dell'esecuzione delle inchieste di sicurezza sono determinate dall'organo inquirente dello Stato che dirige l'inchiesta, in cooperazione con gli organi analoghi degli altri Stati aventi fondato interesse, secondo le modalità che ritiene più appropriate per conseguire l'obiettivo della presente direttiva ed allo scopo di prevenire futuri sinistri ed incidenti.

4. Nel condurre le inchieste di sicurezza, l'organo inquirente segue la metodologia comune d'indagine sui sinistri e gli incidenti marittimi sviluppata ai sensi dell'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 1406/2002. Gli inquirenti possono discostarsi da tale metodologia in un caso specifico ove risulti necessario, secondo il loro giudizio professionale, e sia richiesto per raggiungere gli obiettivi dell'inchiesta. La Commissione adotta o modifica tale metodologia ai fini della presente direttiva, prendendo in considerazione gli insegnamenti tratti dalle inchieste di sicurezza.

Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 19, paragrafo 3.

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

*Articolo 6*  
*Obbligo di notifica*

Ciascuno Stato membro prescrive, nel contesto del proprio ordinamento giuridico, che le autorità competenti e/o i soggetti interessati comunichino immediatamente all'organo inquirente qualsiasi sinistro e incidente che rientri nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

*Articolo 7*  
*Direzione delle inchieste di sicurezza*  
*e relativa partecipazione*

1. In linea di principio, ogni sinistro o incidente marittimo è oggetto di una sola inchiesta condotta da uno Stato membro o da uno Stato che dirige l'inchiesta con la partecipazione di ogni altro Stato titolare di interessi rilevanti.

Nel caso di inchieste di sicurezza che coinvolgono due o più Stati membri, gli Stati interessati collaborano pertanto per accordarsi rapidamente sulla scelta dello Stato che dirige l'inchiesta. Essi fanno tutto il possibile per concordare le procedure di indagine. Nel quadro di tale accordo, ogni altro Stato titolare di interessi rilevanti ha diritti ed accesso ai testimoni e alle prove nella stessa misura dello Stato membro che conduce l'inchiesta di sicurezza. Ha inoltre diritto a che lo Stato che dirige l'inchiesta tenga conto della sua opinione.

Inchieste di sicurezza parallele in merito al medesimo sinistro o incidente marittimo sono strettamente limitate ai casi eccezionali. In simili casi, gli Stati membri notificano alla Commissione le ragioni per le quali sono condotte tali inchieste parallele. Gli Stati membri che conducono inchieste di sicurezza parallele cooperano tra di loro. In particolare, gli organi inquirenti interessati si scambiano ogni pertinente informazione acquisita nel corso delle loro rispettive inchieste, segnatamente al fine di raggiungere per quanto possibile conclusioni comuni.

Gli Stati membri si astengono da qualsiasi misura che possa indebitamente precludere, sospendere o ritardare le inchieste di sicurezza che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, ciascuno Stato membro rimane responsabile dell'inchiesta di sicurezza e del coordinamento con gli altri Stati membri titolari di interessi rilevanti fino al momento in cui si è raggiunto un accordo sulla scelta dello Stato che dirige l'inchiesta.

3. Fatti salvi i suoi obblighi a titolo della presente direttiva e del diritto internazionale, uno Stato membro può delegare a un altro Stato membro, caso per caso e di comune accordo, il compito di dirigere l'inchiesta di sicurezza ovvero compiti specifici per la realizzazione di tale inchiesta.
4. Nel caso in cui un traghetto ro-ro o un'unità veloce da passeggeri siano coinvolti in un sinistro o incidente marittimo, il procedimento d'inchiesta di sicurezza è avviato dallo Stato membro nelle cui acque il sinistro o l'incidente è avvenuto o, qualora sia avvenuto in altre acque, dall'ultimo Stato membro nel cui mare territoriale e nelle cui acque interne quali definiti nell'UNCLOS sia venuta a trovarsi l'imbarcazione. Tale Stato rimane responsabile dell'inchiesta di sicurezza e del coordinamento con gli altri Stati membri aventi fondato interesse fino al momento in cui sia raggiunto un accordo sulla scelta dello Stato che dirige l'inchiesta.

#### *Articolo 8*

#### *Organi inquirenti*

1. Gli Stati membri assicurano che le inchieste di sicurezza siano svolte, sotto la responsabilità di un organo inquirente permanente e imparziale, dotato dei necessari poteri, da personale inquirente adeguatamente qualificato e competente in materia di sinistri ed incidenti marittimi.

Al fine di realizzare l'inchiesta di sicurezza in modo imparziale, l'organo inquirente è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatogli.

Gli Stati membri senza sbocco sul mare che non hanno né navi né imbarcazioni battenti la loro bandiera designeranno un punto di contatto indipendente per collaborare all'inchiesta ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c).

2. L'organo inquirente assicura che ciascun inquirente abbia conoscenze operative ed esperienza pratica nelle materie attinenti ai suoi normali obblighi investigativi. Inoltre, l'organo inquirente deve garantire, all'occorrenza, l'immediato accesso alle conoscenze necessarie.
3. Gli incarichi affidati all'organo inquirente possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare per scopi preventivi, purché tali attività non ne compromettano l'indipendenza o implicino la partecipazione ad attività di regolamentazione, amministrazione o normazione.
4. Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, provvedono affinché il personale del loro organo inquirente, o di qualsiasi altro organo inquirente cui abbiano delegato l'inchiesta di sicurezza, ove opportuno in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni pertinenti per condurre l'inchiesta di sicurezza e quindi possa:
  - 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 dei 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 e accedere liberamente ai risultati di esami sulle persone partecipanti coinvolte nell'esercizio della nave o su altre persone interessate, nonché di analisi su campioni prelevati dalle stesse;
- 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 guardacostiero, gli operatori del servizio di traffico marittimo, le squadre di ricerca e soccorso, i piloti o altro personale portuale o marittimo.

5. L'organo inquirente è messo in condizione di agire non appena sia stato informato del sinistro e riceve risorse sufficienti per poter esercitare le sue funzioni in modo indipendente. Lo status giuridico del personale inquirente offre le necessarie garanzie d'indipendenza.
6. L'organo inquirente può svolgere, congiuntamente ai compiti affidatigli ai sensi della presente direttiva, attività d'indagine non riguardanti i sinistri marittimi, purché tali attività non ne pregiudichino l'indipendenza.

### *Articolo 9*

#### *Riservatezza*

Fatta salva la direttiva 95/46/CE, gli Stati membri provvedono, nell'ambito dei propri ordinamenti giuridici, affinché i seguenti documenti non siano resi disponibili per fini diversi dall'inchiesta di sicurezza, salvo che l'autorità competente in tale Stato Membro stabilisca che vi è un interesse pubblico prevalente alla divulgazione di:

- a) tutte le prove testimoniali e le altre dichiarazioni, relazioni e annotazioni raccolte o ricevute dall'organo inquirente nel corso dell'inchiesta di sicurezza;



- b) documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta di sicurezza;
- c) informazioni di carattere particolarmente sensibile e privato, comprese le informazioni di carattere sanitario, che riguardano persone coinvolte nel sinistro o incidente marittimo.

### *Articolo 10*

#### *Sistema di cooperazione permanente*

1. Gli Stati membri, in stretta cooperazione con la Commissione, istituiscono un sistema di cooperazione permanente affinché i rispettivi organi inquirenti possano collaborare nella misura necessaria a conseguire l'obiettivo della presente direttiva.
2. Le norme procedurali e le modalità organizzative del sistema di cooperazione permanente sono decise secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
3. Nel sistema di cooperazione permanente, gli organi inquirenti degli Stati membri si accordano, in particolare, sulle migliori modalità di cooperazione al fine di consentire:
  - a) la condivisione tra gli organi inquirenti di impianti, 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) l'uso adeguato degli allarmi preventivi di cui all'articolo 16;
- f) 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 nelle relazioni con i paesi terzi;
- g) l'organizzazione, ove opportuno, di attività di formazione utili per gli inquirenti;
- h) 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 dalla presente direttiva;
- i) la fornitura di tutte le informazioni pertinenti agli organi inquirenti che conducono le inchieste di sicurezza.

## *Articolo 11*

### *Spese*

1. Ove le inchieste di sicurezza coinvolgano due o più Stati membri, le rispettive attività sono gratuite.
2. Ove sia richiesta l'assistenza di uno Stato membro non coinvolto nell'inchiesta di sicurezza, gli Stati membri si accordano sul rimborso delle spese sostenute.

## *Articolo 12*

### *Cooperazione con i paesi terzi*

#### *titolari di interessi rilevanti*

1. Ai fini dello svolgimento delle inchieste di sicurezza, gli Stati membri cooperano nella massima misura possibile con i paesi terzi titolari di interessi rilevanti.
2. Previo reciproco accordo, i paesi terzi titolari di interessi rilevanti sono ammessi in qualsiasi fase del procedimento a partecipare all'inchiesta di sicurezza condotta da uno Stato membro ai sensi della presente direttiva.
3. La cooperazione di uno Stato membro 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 della presente direttiva. Ove un paese terzo titolare di interessi rilevanti stia conducendo un'inchiesta di sicurezza che coinvolge uno o più Stati membri, gli Stati membri possono 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.

*Articolo 13*  
*Protezione delle prove*

Gli Stati membri adottano misure affinché i soggetti interessati da sinistri e incidenti ai sensi della presente direttiva si adoperino per:

- a) salvaguardare tutte le informazioni provenienti da carte marittime, libri di bordo, registrazioni elettroniche e magnetiche e cassette video, nonché le informazioni provenienti dai VDR e da altri apparecchi elettronici, riguardanti il periodo prima, durante e dopo l'incidente;
- b) impedire che tali informazioni siano cancellate o comunque alterate;
- c) prevenire interferenze con qualsiasi altra attrezzatura rilevante ai fini dell'inchiesta di sicurezza sull'incidente;
- d) agire prontamente per raccogliere e conservare tutti gli elementi di prova ai fini delle inchieste di sicurezza.

*Articolo 14*  
*Rapporti sugli incidenti*

1. Le inchieste di sicurezza effettuate ai sensi della presente direttiva danno luogo alla pubblicazione di un rapporto presentato secondo un modello definito dal competente organo inquirente e conformemente alle sezioni pertinenti dell'Allegato I.

Gli organi inquirenti possono decidere che sia pubblicato un rapporto semplificato per le inchieste di sicurezza che non riguardino sinistri marittimi molto gravi o, secondo il caso, gravi e i cui risultati non abbiano la potenzialità di portare alla prevenzione di futuri sinistri e incidenti.

2. Gli organi inquirenti si adoperano per pubblicare i rapporti di cui al paragrafo 1, comprese le relative conclusioni e ogni possibile raccomandazione, rivolgendosi segnatamente al settore marittimo, entro dodici mesi dalla data del sinistro. Nel caso in cui non sia possibile produrre il rapporto finale entro tale termine, è pubblicato un rapporto provvisorio entro dodici mesi dalla data del sinistro.
3. L'organo inquirente dello Stato membro che dirige l'inchiesta invia alla Commissione una copia del rapporto finale, semplificato o provvisorio. Esso tiene conto delle eventuali osservazioni tecniche della Commissione sui rapporti finali che non inficiano la sostanza dei risultati, al fine di migliorare la qualità del rapporto nel modo più idoneo per realizzare l'obiettivo della presente direttiva.

#### *Articolo 15*

##### *Raccomandazioni in materia di sicurezza*

1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dagli organi inquirenti siano debitamente prese in considerazione dai destinatari e, all'occorrenza, ricevano un adeguato seguito nel rispetto del diritto comunitario e internazionale.

2. Ove opportuno, l'organo inquirente o la Commissione formulano raccomandazioni in materia di sicurezza basandosi su un'analisi astratta dei dati e sui risultati complessivi delle inchieste di sicurezza realizzate.
3. Le raccomandazioni in materia di sicurezza in alcun caso determinano la responsabilità né attribuiscono colpe per il sinistro.

#### *Articolo 16*

##### *Sistema di allarme preventivo*

Fatto salvo il diritto di emettere un allarme preventivo, l'organo inquirente di uno Stato membro informa senza indugio la Commissione della necessità di emettere un allarme preventivo qualora ritenga, in qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, che debbano essere adottate misure urgenti a livello comunitario al fine di prevenire il rischio di ulteriori sinistri.

Se necessario, la Commissione emette una comunicazione d'allarme destinata alle autorità competenti di tutti gli altri Stati membri, all'industria dei trasporti marittimi, nonché a qualsiasi altro soggetto interessato.

#### *Articolo 17*

##### *Banca dati europea per i sinistri marittimi*

1. I dati sui sinistri e gli incidenti marittimi sono archiviati ed analizzati per mezzo di una banca dati elettronica europea istituita dalla Commissione e denominata Piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP).

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione informazioni sulle autorità che hanno accesso a tale banca dati.
3. Gli organi inquirenti degli Stati membri informano la Commissione su sinistri e incidenti marittimi utilizzando il modello di cui all'Allegato II. Essi comunicano inoltre alla Commissione, seguendo lo schema della banca dati EMCIP, i dati risultanti dalle inchieste di sicurezza.
4. La Commissione e gli Stati membri sviluppano lo schema della banca dati e un metodo per la notifica dei dati in tempi adeguati.

### *Articolo 18*

#### *Giusto trattamento dei marittimi*

Conformemente al loro diritto nazionale, gli Stati membri tengono in considerazione le pertinenti disposizioni delle Linee guida dell'IMO riguardanti il giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo nelle acque sotto la loro giurisdizione.

## *Articolo 19*

### *Comitato*

1. La Commissione è assistita dal Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.  
  
Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a due mesi.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

## *Articolo 20*

### *Competenze in materia di modifiche*

La Commissione può aggiornare, nel rispetto dell'ambito di applicazione della presente direttiva, le definizioni nonché i riferimenti agli atti comunitari e agli strumenti dell'IMO contenuti nella direttiva stessa, al fine di adeguarli ai nuovi provvedimenti della Comunità o dell'IMO che siano nel frattempo entrati in vigore.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 19, paragrafo 3.

---

<sup>1</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.



Con la stessa procedura la Commissione può altresì modificare gli allegati.

Le modifiche al Codice IMO per le inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

#### *Articolo 21*

##### *Misure complementari*

La presente direttiva non osta a che uno Stato membro adotti misure complementari sulla sicurezza marittima da essa non previste, sempre che tali misure non violino le disposizioni della presente direttiva e non pregiudichino in alcun modo il conseguimento del suo obiettivo, né compromettano il raggiungimento dello stesso.

#### *Articolo 22*

##### *Sanzioni*

Gli Stati membri determinano le disposizioni relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali adottate conformemente alla presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

#### *Articolo 23*

##### *Relazione di attuazione*

Ogni cinque anni la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva e, se necessario, propone ulteriori misure alla luce delle raccomandazioni ivi contenute.

*Articolo 24*  
*Modifica di atti vigenti*

1. L'articolo 12 della direttiva 1999/35/CE è soppresso.
2. L'articolo 11 della direttiva 2002/59/CE è soppresso.

*Articolo 25*  
*Attuazione*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al ...\*.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 26*  
*Entrata in vigore*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

---

\* GU: 24 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

*Articolo 27*

*Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

---

# **ALLEGATO I**

## Contenuto dei rapporti sulle inchieste di sicurezza

### Prefazione

Questa parte individua l'obiettivo unico dell'inchiesta di sicurezza, indicando 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:

- contesto e ambiente del sinistro;
- omissioni ed errori umani, eventi che abbiano coinvolto materiali pericolosi, effetti ambientali, avarie delle attrezzature e fattori esterni;
- 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:

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

## **ALLEGATO II**

### DATI DA FORNIRE SUI SINISTRI E SUGLI INCIDENTI MARITTIMI

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

Nota: I numeri sottolineati indicano che occorre fornire dati per ogni nave se più di una nave è coinvolta nel sinistro o nell'incidente marittimo.

01. Stato membro responsabile / persona di contatto
02. Stato membro incaricato dell'inchiesta
03. Ruolo svolto dallo Stato membro
04. Stato costiero interessato
05. Numero di Stati che hanno fondati interessi
06. Stati che hanno fondati interessi
07. Organo che notifica
08. Ora della notifica
09. 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:
- Equipaggio
  - Passeggeri
  - Altri
27. Feriti gravi:
- Equipaggio
  - Passeggeri
  - 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.
-