

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2964

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BIRICOTTI, ANGELINI, DUCA, GIARDIELLO, CANESI,
GERARDINI, MASTROLUCA, OLIVO, DIANA, TAURINO,
BOVA, MAFAI, LUCCHESI**

Istituzione dell'Agenzia italiana per la sicurezza della navigazione
e delle attività marittime (AISNAM)

Presentata il 26 luglio 1995

ONOREVOLI COLLEGHI! — La sicurezza nei trasporti è divenuta uno dei più rilevanti problemi delle società moderne, e della nostra in particolare, perché lo stesso necessario livello di mobilità stenta a concretizzarsi, costretto come è in un sistema non programmato, modalmente squilibrato e in molti suoi nodi congestionato spesso ai limiti della sua capacità. L'esigenza vitale, ed in costante aumento, della mobilità collettiva ed individuale, dalla quale oggi dipende la qualità stessa della vita di una società, pone la necessità di intervenire sulle problematiche della difesa della integrità della vita e delle cose di chi utilizza i trasporti. Proprio rispetto a questo aspetto in Italia, soprattutto se confrontato con gli altri Paesi, poco o nulla viene fatto. Anche se non è disponibile una

definizione univoca, internazionalmente valida della sicurezza dei trasporti, è tuttavia generalizzata la convinzione che essa è conseguibile mediante operazioni e controlli coordinati e finalizzati ad evitare rischi all'attività di trasporto. Le operazioni ed i controlli attuano in pratica una prevenzione degli incidenti.

In nome di questi principi è opportuno provvedere alla costituzione di strutture, indipendenti ed autorevoli, con il compito di investigare l'esercizio del trasporto e di intervenire tempestivamente, in caso di incidente, con tutte le necessarie indagini per accertare le possibili cause, rendendole pubbliche, al fine di evitare il ripetersi in futuro dei gravi eventi. In attesa che anche il nostro Paese sia dotato di un tale indispensabile orga-

nismo per l'intero comparto dei trasporti, vogliamo iniziare intervenendo nel campo della sicurezza nella navigazione e nelle attività marittime.

Per avere un'idea della rilevanza dei trasporti e delle attività marittime per la realtà economica e sociale italiana basti ricordare che nel nostro Paese, che dispone di circa 3.000 chilometri di coste e di oltre 120 porti, ben il 90 per cento delle merci importate ed il 73 per cento di quelle esportate viaggiano via mare.

La necessità che tali attività vengano effettuate nel pieno rispetto della normativa di sicurezza delle vite umane e di tutela dell'ambiente marino comporta un'organizzazione efficiente che si avvalga di strutture tecniche indipendenti in grado di raccogliere e valutare la documentazione inerente le condizioni di esercizio delle attività marittime ed il rispetto delle normative di sicurezza, nonché di effettuare indagini tecniche sulle cause degli incidenti o degli eventi di rischio ed accertarne le possibili cause al fine di adottare tutte le misure che ne impediscano il ripetersi.

Purtroppo la cronaca degli ultimi anni ha fatto registrare gravi incidenti in mare e nel corso di attività portuali, con pesanti bilanci in termini di vite umane e di degrado dell'ambiente. Per ricordare solo gli episodi più gravi verificatisi negli ultimi anni in Italia, basti citare la tragedia che si verificò nel porto di Ravenna in cui morirono 14 operai, addetti alle riparazioni navali, o la tragedia della *Moby Prince* che provocò la morte di ben 142 vittime, tra passeggeri e personale d'equipaggio, a poche miglia dalle coste di Livorno, od infine il disastro della *Haven* che causò oltre alla morte di parte dell'equipaggio il travasamento di migliaia di tonnellate di greggio, con conseguenze gravissime sull'equilibrio dell'ecosistema ligure. A seguito di tali eventi si è spesso innescato, come è purtroppo costume nel nostro Paese, il meccanismo del rinvio delle responsabilità tra i tanti organi dello Stato che a vario titolo intervengono in materia di vigilanza e prevenzione dei rischi in mare, con la conseguenza che in molti casi

non sono emerse precise analisi delle cause né tanto meno delle responsabilità degli incidenti e delle loro conseguenze.

O si è fatto ricorso all'individuazione dell'errore umano quale causa dei suddetti episodi, come se peraltro il fattore umano possa essere identificato semplicemente come sinonimo di negligenza degli addetti e non anche come la conseguenza di forme organizzative e di dotazione di base inadeguate per una moderna ed efficiente, oltretutto ovviamente sicura, concezione dei trasporti in mare.

Se poi dovessero risultare fondati i sospetti circa gli affondamenti di oltre venti navi mercantili, verificatisi tra il 1979 ed il 1993, nelle nostre acque, al fine di eliminare, riversandole in mare, le scorie radioattive ed i rifiuti tossici derivanti dalle attività delle centrali nucleari e dei centri di ricerca civili e militari, allora la questione della vigilanza sulla condizione di esercizio dei trasporti marittimi e di analisi autorevoli ed indagini tecniche attendibili circa gli incidenti in mare, risulterebbe ancor più rilevante ed urgente.

L'esigenza di superare tale situazione di sostanziale irresponsabilità collettiva ed in particolar modo delle strutture dello Stato nell'opera di prevenzione e di controllo, circa il rispetto delle normative che a livello nazionale ed internazionale è stata elaborata per rendere sempre più sicure le condizioni di esercizio delle attività marittime, porta a nostro avviso alla previsione nel nostro ordinamento di organismo con elevate capacità tecniche e indipendenza di giudizio, in grado di garantire condizioni di esercizio delle attività marittime con rispetto della salvaguardia delle vite umane e del patrimonio ambientale.

Con l'articolo 1 della presente proposta di legge si propone, pertanto, la istituzione dell'Agenzia italiana per la sicurezza della navigazione e delle attività marittime (AISNAM) finalizzata alla prevenzione, studio, consulenza, ricerca in materia di sicurezza della navigazione e delle attività marittime e conduzione di inchieste tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo nel settore della navigazione e delle attività marittime.

L'articolo 2 individua gli organi dell'Agenzia e stabilisce che a ricoprire le cariche previste siano chiamati, con determinazione assunta d'intesa dei Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, personalità di notoria indipendenza in ragione dei due terzi provenienti dai settori nautico e scientifico e, in ragione di un terzo, tra magistrati del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, della Corte di cassazione e professori universitari ordinari di materie giuridiche.

L'autonomia gestionale, funzionale ed amministrativa dell'Agenzia è regolata dall'articolo 3, il quale prevede inoltre che le risorse necessarie al suo finanziamento siano iscritte in un apposito capitolo di spesa attribuito alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

L'articolo 4 stabilisce che il personale tecnico ed amministrativo dell'Agenzia sia assunto previo concorso pubblico, mentre è prevista la possibilità di ricorrere ad appositi contratti per personale altamente qualificato, impegnato nelle funzioni di indagine e di ricerca.

I compiti istituzionali dell'Agenzia sono individuati dall'articolo 5. In particolare si stabilisce che l'Agenzia:

1) curi la regolamentazione, in applicazione delle normative internazionali, delle misure di sicurezza della navigazione nelle acque italiane;

2) eserciti le funzioni di coordinamento e controllo sui sistemi di sicurezza e monitoraggio della navigazione, nonché curi la promozione sull'installazione di nuovi sistemi nazionali per il controllo del traffico marittimo;

3) analizzi e vigili sullo stato di sicurezza dei porti e delle attività portuali;

4) svolga le inchieste tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo riguardanti la marina mercantile al solo fine di accertarne le cause e ricavarne elementi, dati ed altre indicazioni utili alla prevenzione di futuri incidenti;

5) rediga le relazioni tecniche sugli eventi di pericolo e sugli incidenti nautici,

includendo, quando necessario, le pertinenti raccomandazioni di sicurezza;

6) conduca analisi qualitative e statistiche sugli incidenti ed eventi di pericolo attraverso le informazioni pervenute e la elaborazione dei dati raccolti;

7) fornisca, anche attraverso un proprio notiziario, agli enti, società e privati che comunque svolgano attività nautiche informazioni ed elementi che possano prevenire incidenti;

8) promuova o conduca ricerche su qualsiasi problema o tematica emerse attraverso le indagini tecniche sugli incidenti al fine di evitarne il ripetersi;

9) formuli al Governo proposte per l'aggiornamento della normativa in materia di sicurezza della navigazione e delle attività marittime e portuali, nonché relativamente all'adozione di moderni sistemi di sicurezza nella navigazione e nei porti;

10) fornisca all'autorità giudiziaria la cooperazione delle proprie commissioni di indagine tecnica, mettendo a disposizione gli elementi probatori ottenuti durante la fase di raccolta, registrazione ed analisi delle informazioni;

11) mantenga rapporti con amministrazioni ed organizzazioni estere ed internazionali al fine di una proficua collaborazione nei settori delle indagini per incidenti nautici e della relativa prevenzione;

12) curi la formazione e l'addestramento del personale da impiegare per l'espletamento dei compiti di istituto.

Con l'articolo 6, sono disciplinati i poteri di controllo riconosciuti all'Agenzia. In particolare è previsto che l'Agenzia avvii d'ufficio, o su richiesta del Presidente del Consiglio dei ministri, indagini tecniche di natura generale sulla materia dei trasporti marittimi e, in quanto autorità nazionale per la sicurezza, rappresenti l'Italia nei rapporti con gli analoghi organismi degli altri paesi e dell'Unione europea. L'Agenzia, per lo svolgimento delle sue funzioni, si avvale della collaborazione del personale

delle capitanerie di porto e della collaborazione del Registro italiano navale e delle autorità portuali e marittime.

L'articolo 7 disciplina le procedure di svolgimento delle indagini tecniche eseguite dall'Agenzia. Nel corso delle indagini tecniche, i dipendenti dell'Agenzia hanno libero accesso ai luoghi teatro dell'incidente e, previa comunicazione all'autorità giudiziaria, possono avviare le relative indagini. Nell'esercizio di tali funzioni, i dipendenti dell'Agenzia sono considerati pubblici ufficiali. Sono altresì disciplinate le forme di acquisizione delle documentazioni relative agli incidenti oggetto di indagine, nonché la possibilità dei soggetti interessati di fornire informazioni e pareri.

Gli articoli 8 e 9 prevedono che l'Agenzia al termine delle indagini rediga una o più relazioni e raccomandazioni di sicurezza, da pubblicare sul bollettino delle attività dell'Agenzia, e nel caso si ravvisino infrazioni, fissi alle imprese ed agli enti interessati un termine per la loro elimina-

zione. Nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della loro gravità e durata, o in caso di mancato adeguamento nei termini stabiliti dalle disposizioni contenute nelle raccomandazioni di sicurezza, l'Agenzia dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria.

Con l'articolo 10 si prevede la possibilità per l'Agenzia di stipulare accordi o intese di ricerca e prevenzione con analoghi organismi esteri e rapporti di collaborazione con enti di ricerca ed università al fine di studiare soluzioni per raggiungere più elevati livelli di sicurezza nella navigazione e nelle attività marittime.

L'articolo 11 individua le risorse finanziarie necessarie all'istituzione e al funzionamento dell'Agenzia.

Con l'articolo 12 si prevede che i ricorsi avverso i provvedimenti amministrativi adottati dall'Agenzia rientrano nella giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo e devono essere proposti davanti al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione dell'Agenzia italiana per la sicurezza della navigazione e delle attività marittime).

1. È istituita, con sede in Roma, l'Agenzia italiana per la sicurezza della navigazione e delle attività marittime (AISNAM) con finalità di prevenzione, studio, consulenza, ricerca in materia di sicurezza della navigazione e delle attività marittime e conduzione di inchieste tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo nel settore della navigazione e delle attività marittime.

2. L'AISNAM ha personalità giuridica ed autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione ed è organo collegiale.

ART. 2.

(Organi dell'AISNAM).

1. Sono organi dell'AISNAM:

- a) il presidente;
- b) il consiglio direttivo;
- c) il collegio dei revisori dei conti.

2. Il presidente è scelto tra personalità di notoria indipendenza che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo. Il consiglio direttivo è composto dal presidente e da sei membri, nominati dai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, di intesa tra loro. I sei membri del consiglio direttivo sono scelti tra persone di notoria indipendenza da individuare in ragione di due terzi, tra personalità provenienti dai settori nautico e scientifico e,

in ragione di un terzo, tra magistrati del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, della Corte di cassazione e professori universitari ordinari di materie giuridiche. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri di cui uno, che lo presiede, nominato dai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, di intesa tra loro.

3. I membri dell'AINAM durano in carica cinque anni e non possono essere confermati. Essi non possono esercitare, a pena di decadenza, alcuna attività professionale o di consulenza, né possono essere amministratori o dipendenti di enti o società pubbliche o private, né ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura. I dipendenti statali sono collocati fuori ruolo per l'intera durata del mandato.

4. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di intesa con il Ministro del tesoro, sono determinate le indennità spettanti al presidente e ai membri dell'AINAM.

ART. 3.

(Organizzazione dell'AINAM).

1. L'AINAM delibera le norme concernenti la propria organizzazione ed il proprio funzionamento, quelle concernenti il trattamento giuridico ed economico del personale alle sue dipendenze e l'ordinamento delle carriere, nonché quelle dirette a disciplinare la gestione delle spese, nei limiti previsti dalla presente legge.

2. L'AINAM provvede all'autonoma gestione delle spese per il proprio funzionamento nei limiti di un apposito fondo alimentato con le modalità di cui all'articolo 11, le cui risorse sono iscritte in un apposito capitolo dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri. La gestione finanziaria si svolge in base al bilancio di previsione approvato dall'AINAM entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui il bilancio si riferisce. Il contenuto e la struttura del bilancio di previsione, il quale deve comunque con-

tenere le spese indicate entro i limiti delle entrate previste, sono stabiliti dalle norme di cui al comma 1, che disciplinano anche le modalità per le eventuali variazioni. Il rendiconto della gestione finanziaria approvato entro il 30 aprile dell'anno successivo, è soggetto al controllo della Corte dei conti. Il bilancio preventivo e il rendiconto della gestione finanziaria sono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*.

ART. 4.

(Personale).

1. Il personale tecnico ed amministrativo stabilmente alle dipendenze dell' AISNAM è assunto mediante pubblico concorso, ovvero per effetto dell'attuazione dei processi di mobilità, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni.

2. Il personale addetto alle investigazioni, alle ricerche e quello comunque specializzato nella materia di cui alla presente legge, necessario all'espletamento dei compiti operativi dell' AISNAM, è assunto mediante appositi contratti stipulati dai singoli soggetti interessati direttamente con l' AISNAM, come previsto dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni.

ART. 5.

(Compiti).

1. L' AISNAM provvede ai seguenti compiti:

a) elabora, in ottemperanza delle normative internazionali, la regolamentazione relativa alle misure di sicurezza nella navigazione nell'ambito delle acque territoriali;

b) esercita le funzioni di coordinamento e controllo dei sistemi di sicurezza e monitoraggio della navigazione, nonché di promozione e vigilanza sull'installazione di un nuovo sistema nazionale di controllo del traffico marittimo;

c) analizza e vigila sullo stato di sicurezza dei porti e delle attività portuali;

d) svolge le inchieste tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo riguardanti la marina mercantile al solo fine di accertarne le cause e ricavarne elementi, dati ed altre indicazioni utili alla prevenzione di futuri incidenti;

e) redige le relazioni tecniche sugli eventi di pericolo e sugli incidenti nautici, includendo, quando necessario, le pertinenti raccomandazioni di sicurezza;

f) trasmette le relazioni di cui alla lettera e), previa approvazione del presidente e del consiglio direttivo, agli enti italiani e stranieri direttamente interessati;

g) rende pubbliche le conclusioni delle inchieste;

h) conduce analisi qualitative e statistiche sugli incidenti ed eventi di pericolo attraverso le informazioni pervenute e la elaborazione dei dati raccolti anche, ove occorra, con la collaborazione di soggetti esperti nelle varie materie e discipline;

i) fornisce, anche attraverso un proprio notiziario, agli enti, società e privati che comunque svolgano attività nautiche, informazioni ed elementi che possano prevenire incidenti;

l) promuove o conduce ricerche su qualsiasi problema o tematica emersa attraverso le indagini tecniche sugli incidenti al fine di evitarne il ripetersi;

m) formula al Governo proposte per l'aggiornamento della normativa in materia di sicurezza della navigazione e delle attività marittime e portuali, nonché relativamente all'adozione di moderni sistemi di sicurezza nella navigazione e nei porti;

n) fornisce all'autorità giudiziaria la cooperazione delle proprie commissioni di indagine tecnica, mettendo a disposizione gli elementi probatori ottenuti durante la fase di raccolta, registrazione ed analisi delle informazioni;

o) mantiene rapporti con amministrazioni ed organizzazioni estere ed interna-

zionali al fine di una proficua collaborazione nei settori delle indagini per incidenti nautici e della relativa prevenzione;

p) forma ed addestra il personale da impiegare per l'espletamento dei compiti di istituto.

ART. 6.

(Poteri di controllo).

1. L' AISNAM, valutati gli elementi comunque in suo possesso e quelli portati a sua conoscenza da una pubblica amministrazione o da chiunque vi abbia interesse, ivi comprese le associazioni rappresentative degli utenti, procede ad istruttoria per l'accertamento tecnico delle cause degli incidenti e degli eventi di pericolo della navigazione e nelle attività marittime e portuali.

2. L' AISNAM può procedere, d'ufficio o su richiesta del Presidente del Consiglio dei ministri, ad indagini conoscitive di natura generale nel settore dei trasporti marittimi.

3. L' AISNAM ha diritto di corrispondere con tutte le amministrazioni pubbliche e con gli enti di diritto pubblico operanti nel settore e di chiedere ad essi, oltre a notizie ed informazioni, la collaborazione necessaria per l'adempimento delle sue funzioni. L' AISNAM, in quanto autorità nazionale competente per la sicurezza della navigazione e delle attività marittime e portuali, intrattiene con gli organi della Unione europea i rapporti previsti dalla normativa comunitaria vigente in materia.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro di grazia e giustizia, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sono stabilite le procedure istruttorie che garantiscono agli interessati la piena conoscenza degli atti istruttori, il contraddittorio e la verbalizzazione dei procedimenti relativi alla applicazione della presente legge.

5. L' AISNAM, nell'esecuzione dei compiti di cui all'articolo 5, si avvale del personale del Corpo delle capitanerie di porto, nonché della collaborazione del Registro italiano navale e delle autorità portuali e marittime.

6. Nei casi di accertamento di situazioni di rischio per le popolazioni civili e per gli addetti alle attività marittime e portuali, rilevati nel corso dell'adempimento dei compiti di istituto, l' AISNAM segnala al dipartimento della protezione civile gli elementi assunti ai fini della predisposizione degli interventi di allertamento e prevenzione.

ART. 7.

(Inchiesta).

1. L' AISNAM, nei casi di incidenti o di eventi di pericolo marittimi e portuali, notifica l'apertura dell'inchiesta alle imprese e agli enti interessati. I titolari o legali rappresentanti delle imprese ed enti hanno diritto di essere sentiti, personalmente o a mezzo di un procuratore speciale, nel termine fissato contestualmente alla notifica ed hanno facoltà di presentare deduzione e pareri in ogni stadio dell'istruttoria, nonché di essere nuovamente sentiti prima della chiusura di questa.

2. I funzionari dell' AISNAM nell'esercizio delle loro funzioni, hanno libero accesso ai luoghi ove si è verificato un incidente e sono autorizzati a svolgere, previa comunicazione alla autorità giudiziaria territorialmente competente, ogni azione necessaria per lo svolgimento dell'inchiesta tecnica, inclusi esami e prove sperimentali su parti di navi o attrezzature collegate in qualsiasi modo all'incidente.

3. L' AISNAM può, in ogni momento dell'inchiesta, richiedere alle imprese, enti o persone che ne siano in possesso, di fornire informazioni e di esibire documenti utili ai fini dell'inchiesta stessa, può disporre ispezioni al fine di controllare i documenti aziendali e di estrarne copia, anche avvalendosi della collaborazione di altri organi dello Stato, può disporre perizie e analisi tecnico-scientifiche, nonché

servirsi della consultazione di esperti in ordine a qualsiasi elemento rilevante ai fini dell'istruttoria.

4. Tutte le notizie, le informazioni o i dati riguardanti gli enti, le imprese e le persone oggetto di inchiesta da parte dell'AINAM sono tutelati dal segreto d'ufficio anche nei riguardi delle pubbliche amministrazioni.

5. I funzionari dell'AINAM nell'esercizio delle loro funzioni sono considerati pubblici ufficiali e sono vincolati dal segreto d'ufficio.

6. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, e salvo che il fatto costituisca reato, ai soggetti di cui al comma 3 è applicata la sanzione amministrativa del pagamento di una somma fino a 50 milioni di lire se rifiutano od omettano, senza giustificato motivo, di fornire le informazioni o di esibire documenti, ovvero la sanzione amministrativa del pagamento di una somma fino a 100 milioni di lire se forniscono informazioni od esibiscono documenti non veritieri. Sono fatte salve le altre sanzioni previste dall'ordinamento vigente.

ART. 8.

(Relazioni e raccomandazioni di sicurezza).

1. Per ciascun incidente o evento di pericolo oggetto di inchiesta l'AINAM redige una o più relazioni che sono pubblicate nel bollettino redatto a cura dell'Agenzia stessa.

2. Quando ne ravvisi la necessità, l'AINAM allega alle relazioni le raccomandazioni di sicurezza rivolte a persone, società, enti o autorità aventi comunque attinenza con i fatti e gli atti oggetto di inchiesta. In ambito nazionale, tali raccomandazioni di sicurezza devono essere attuate entro i termini individuati, di volta in volta, dall'AINAM.

3. La raccomandazione di sicurezza non può costituire di per se stessa una presunzione di colpa o di responsabilità per un incidente o per un evento di pericolo.

4. L'AINAM presenta al Presidente del Consiglio dei ministri, entro il 30 aprile di

ogni anno, una relazione sull'attività svolta nell'anno precedente. Il Presidente del Consiglio dei ministri trasmette entro trenta giorni la suddetta relazione al Parlamento.

5. L' AISNAM, sentite le amministrazioni interessate, entro il mese di febbraio di ciascun anno, e in sede di prima applicazione della presente legge, entro novanta giorni dalla sua costituzione, presenta al Presidente del Consiglio dei ministri un rapporto circa le azioni da promuovere per adeguare la normativa italiana ai principi della normativa comunitaria ed internazionale in tema di sicurezza della navigazione e delle attività marittime e portuali.

ART. 9.

(Diffide e sanzioni).

1. Qualora l' AISNAM, a seguito dell'inchiesta, ravvisi infrazioni, fissa alle imprese ed agli enti interessati un termine per la loro eliminazione. Nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della loro gravità e durata, o in caso di mancato adeguamento nei termini stabiliti dalle disposizioni contenute nelle raccomandazioni di sicurezza, l' AISNAM dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria non inferiore all'1 per cento e non superiore al 10 per cento del fatturato di ciascuna impresa nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notifica della diffida, determinando i tempi entro i quali l'impresa deve procedere al pagamento della sanzione, e propone la rimozione dell'incarico per i funzionari degli enti che si sono resi responsabili dell'infrazione o del mancato adeguamento.

ART. 10.

(Accordi di cooperazione).

1. L' AISNAM ha facoltà di promuovere, quando ne ravvisi l'opportunità, previa comunicazione al Ministro degli affari esteri, accordi o intese con analoghi istituti o enti esteri al fine di acquisire maggiori conoscenze su incidenti o su particolari incon-

venienti verificatisi, nonché sui provvedimenti adottati al riguardo nei rispettivi Paesi, e diffondere tale conoscenza, attraverso un apposito notiziario.

2. L' AISNAM può promuovere studi e conferenze di esperti nell'interesse della cooperazione internazionale nel campo tecnico-scientifico dei trasporti marittimi e partecipa quale membro italiano alle organizzazioni nei settori che trattano materie relative agli incidenti marittimi ed alla sicurezza della navigazione e delle attività marittime e portuali.

3. L' AISNAM ha facoltà di stabilire rapporti di collaborazione con enti di ricerca, laboratori, università ed esperti, al fine di studiare soluzioni per raggiungere più elevati *standard* di sicurezza, con riferimento a problemi particolari emersi nel corso di investigazioni su incidenti marittimi.

ART. 11.

(Disposizioni finanziarie).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante istituzione di apposito capitolo nello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri.

2. Sono trasferite al fondo di cui all'articolo 3 le seguenti risorse:

a) i trattamenti economici devoluti dal presidente e dai membri del consiglio direttivo derivanti dalla loro attività di consulenti tecnici e dell'autorità giudiziaria;

b) le sanzioni pecuniarie versate dai contravventori alle norme di sicurezza della navigazione e delle attività marittime e portuali;

c) l'1 per cento dell'ammontare di ciascuna spesa di investimento in campo marittimo e portuale da parte dello Stato e degli altri enti pubblici operanti nel settore;

d) i proventi derivanti dalle pubblicazioni dei bollettini, notiziari e dei rapporti di sicurezza, nonché dalle altre pubblicazioni e documentazioni in materia curate dall' AISNAM.

ART. 12.

(Competenza giurisdizionale).

1. I ricorsi avverso i provvedimenti amministrativi adottati sulla base delle disposizioni di cui alla presente legge rientrano nella giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo. Essi devono essere proposti davanti al tribunale amministrativo regionale del Lazio.