

Distruzione di imbarcazioni utilizzate per reati di immigrazione clandestina.

Emanata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Pubblicata nella Gazz. Uff. 19 febbraio 2003, n. 41.

Circ. 13 febbraio 2003 ⁽¹⁾.

Distruzione di imbarcazioni utilizzate per reati di immigrazione clandestina.

(1) Emanata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Pubblicata nella Gazz. Uff. 19 febbraio 2003, n. 41.

Vista la [legge 23 agosto 1988, n. 400](#);

Visto il [decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303](#);

Visto il [decreto-legge 4 aprile 2002, n. 51](#), convertito, con modificazioni, nella [legge 7 giugno 2002, n. 106](#), ed in particolare l'art. 1, recante modifiche all'art. 12 del [decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286](#);

Considerato che il fenomeno delle imbarcazioni utilizzate per reati di immigrazione clandestina determina particolari problematiche sotto il profilo dell'ambiente, delle condizioni igienico-sanitarie, della pubblica incolumità e della sicurezza portuale;

Considerato che nella relazione sull'analisi tecnico-normativa (ATN) che accompagna il disegno di legge di conversione del predetto [decreto-legge n. 51 del 2002](#) si rileva, tra l'altro, che "l'esecuzione delle nuove disposizioni determina l'opportunità di interventi organizzativi da parte delle amministrazioni interessate, dirette a completare le linee esecutive del provvedimento legislativo";

Ritenuto pertanto di dover individuare principi e criteri direttivi in ordine alle procedure di distruzione delle imbarcazioni utilizzate nel corso di operazioni di immigrazione clandestina, nonché di fornire un concreto indirizzo all'azione amministrativa per il migliore coordinamento dei diversi interessi pubblici a vario titolo coinvolti;

Vista la nota 31 maggio 2002 della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, con la quale si istituisce un "Tavolo di lavoro" presso il Dipartimento medesimo, al fine di completare le principali linee organizzative e le concrete modalità di esecuzione dell'art. 1 del [decreto legge n. 51 del 2002](#);

Acquisiti i pareri favorevoli della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la protezione civile, dei Ministeri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, del Comando generale delle Capitanerie di porto e dell'Agenzia delle dogane, nel corso dell'ultima riunione del "Tavolo di lavoro", in data 4 dicembre 2002;

Acquisiti i pareri favorevoli del Ministero della giustizia, in data 7 gennaio 2003, e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, in data 21 gennaio 2003;

Adotta

la seguente circolare:

Premesse.

1. Il [decreto-legge 4 aprile 2002, n. 51](#), convertito, con modificazioni, nella [legge 7 giugno 2002, n. 106](#), introduce modifiche alla disciplina dettata dall'art. 12 del testo unico in materia di immigrazione ([decreto legislativo n. 286 del 1998](#), di seguito denominato testo unico), relativamente al trattamento dei mezzi di trasporto utilizzati da trafficanti che operano nel settore dell'immigrazione clandestina per il trasporto di ingenti masse di clandestini.

Più in particolare, il comma 8 dell'art. 12 del predetto testo unico prevede l'affidamento dei beni sequestrati nel corso delle predette operazioni agli organi di polizia o ad altri organi dello Stato che ne facciano richiesta per le proprie finalità istituzionali: attività di polizia, di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale.

Prima della modifica legislativa, i mezzi di trasporto non assegnati o trasferiti non potevano essere distrutti prima del provvedimento definitivo di confisca.

Con il recente intervento legislativo è invece possibile procedere alla distruzione senza dover attendere il provvedimento definitivo di confisca. Il nuovo comma 8-bis, attraverso un rinvio all'applicazione dell'art. 301-bis del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale (avente ad oggetto i beni mobili iscritti in pubblici registri, le navi, le imbarcazioni, i natanti e gli areomobili sequestrati nel corso di operazioni di polizia giudiziaria anticontrabbando), prevede infatti la possibilità, da parte delle competenti autorità doganali, di procedere, in mancanza di istanze di affidamento, alla distruzione dei mezzi sequestrati a seguito di cessione con apposite convenzioni.

Dette convenzioni possono essere stipulate in deroga alle norme sulla contabilità generale dello Stato, direttamente con una o più ditte del settore.

Una ulteriore importante innovazione è contenuta nel nuovo comma 8-ter che recita: «la distruzione può essere direttamente disposta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o dalla autorità da lui delegata, previo nullaosta dell'autorità giudiziaria procedente». Con tale provvedimento, dispone il comma 8-quater, sono altresì fissate le relative modalità di esecuzione.

Il procedimento di distruzione a seguito di provvedimento definitivo di confisca di cui al previgente comma 8-bis, è rimasto inalterato, e con la novella è stato inserito - per motivi di necessaria coerenza testuale - al comma 8-quinquies.

2. Il regime dei beni sequestrati, previsto dall'art. 12 del testo unico, ha carattere speciale rispetto a quello previsto dal codice di procedura penale poiché, intervenendo nella fase in cui il procedimento è ancora in corso, distoglie i beni sequestrati dalla loro naturale definizione processuale della confisca o della restituzione agli aventi diritto (art. 262 c.p.p. e art. 240 c.p.), prevedendo il loro affidamento e, in mancanza, la loro distruzione, a cura delle competenti autorità amministrative.

Muta conseguentemente il regime dei beni sequestrati che diventano inalienabili, ai sensi del citato art. 12, commi 8 e 8-bis del testo unico, mentre il regime ordinario prevede la vendita, anche se in circostanze particolari, quando la custodia dei beni diventa eccessivamente onerosa (art. 264, comma 2 c.p.p.).

3. Nella relazione sull'analisi tecnico-normativa (ATN) che accompagna il ddl di conversione si rileva tra l'altro che "l'esecuzione delle nuove disposizioni determina l'opportunità di interventi organizzativi da parte delle amministrazioni interessate, dirette a completare le linee esecutive del provvedimento legislativo".

La presente circolare si pone quindi l'obiettivo di individuare e definire il quadro complessivo di intervento, di fornire un concreto indirizzo all'azione amministrativa e di favorire il migliore coordinamento dei diversi interessi pubblici coinvolti nel medesimo procedimento.

Essa è stata elaborata e redatta sulla base delle considerazioni svolte in seno ad un gruppo di lavoro istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, al quale hanno preso parte l'Ufficio di bilancio e ragioneria della Presidenza del Consiglio dei Ministri, i Ministeri dell'economia e delle finanze (Ufficio legislativo, finanze, Dipartimento per le politiche fiscali e Ragioneria generale dello Stato), dell'interno, della giustizia, dell'ambiente e delle infrastrutture (Gabinetto, Dipartimento navigazione marittima interna e Comando generale Capitanerie di porto), e l'Agenzia delle dogane.

Il procedimento.

1. Si rammenta, in via preliminare e per dovere di completezza, che il sequestro delle imbarcazioni, oggetto del reato ai sensi dell'art. 253 c.p.p., è disposto con decreto motivato dall'autorità giudiziaria ed effettuato dalla stessa autorità giudiziaria ovvero dagli ufficiali di polizia giudiziaria delegati (come identificati dall'art. 57 c.p.p.).

Nei casi di comprovata urgenza gli organi di polizia giudiziaria, ai sensi degli articoli 354 e 355 c.p.p., procedono materialmente al sequestro trasmettendo, non oltre quarantotto ore, il relativo verbale al pubblico ministero del luogo ove il sequestro è stato eseguito.

Nelle quarantotto ore successive il pubblico ministero, se ne ricorrono i presupposti, procede alla convalida del sequestro probatorio e alla contestuale nomina del custode giudiziario, in grado di assicurare le opportune attività di conservazione e di eventuale rimozione del mezzo (articoli 259 c.p.p. e 348 c.p.p.).

2. In presenza di una situazione di elevato rischio ambientale, anche su specifica indicazione dell'ASL competente per territorio, qualora le condizioni del mezzo richiedano interventi di bonifica prima del trasferimento presso idoneo sito, finalizzati, in particolare, ad evitare la fuoriuscita in mare di idrocarburi, olii ed altri liquami eventualmente presenti, potrà trovare applicazione la specifica Convenzione nazionale per la lotta all'inquinamento marino, di cui all'Atto di transazione e novazione di contratto sottoscritto in data 3 dicembre 1998 e successivo Atto aggiuntivo del 22 dicembre 1999.

Qualora, a seguito delle predette operazioni di bonifica, il rimorchio del mezzo risulti comunque impossibile (ad esempio a causa della accertata impossibilità di mantenimento della galleggiabilità dell'unità navale), si procederà con urgenza all'attivazione delle procedure previste dal [decreto-legge n. 51 del 2002](#).

3. Il soggetto che ha materialmente proceduto al sequestro dell'unità navale (es. Guardia costiera, Guardia di finanza, Carabinieri, Polizia di Stato) fornisce tempestivamente, con apposita relazione, tutte le informazioni utili circa il mezzo stesso e le connesse problematiche di natura ambientale alla competente Capitaneria di porto, affinché quest'ultima predisponga la specifica scheda tecnica ed utilizzando a tal fine il modello che si allega alla presente circolare.

La scheda deve contenere, relativamente al mezzo sequestrato, i dati relativi:

- all'arrivo del mezzo;
- alle sue principali caratteristiche tecniche;
- alle condizioni attuali;
- ad una sommaria valutazione economica e/o alle possibilità di eventuale reimpiego, ai sensi dell'art. 12, comma 8, del testo unico;
- alle condizioni di navigabilità;
- ad eventuali problematiche ambientali.

Completata la scheda, la Capitaneria di porto provvederà al suo inoltro, privilegiando modalità di carattere telematico, alle seguenti amministrazioni:

Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo;

Ufficio territoriale di Governo competente - UTG;

Agenzia delle dogane;

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

4. Ricevuta la comunicazione relativa alla scheda tecnica, l'UTG verifica, mediante adeguata informativa ai soggetti istituzionali potenzialmente interessati sul territorio nazionale (e a tal fine ricorrendo anche all'istituto della conferenza

di servizi), la presenza di eventuali istanze di affidamento per attività di polizia o per finalità di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale.

In caso di esito positivo, l'UTG trasmette alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, l'elenco dei soggetti interessati e, su indicazione della stessa, procederà all'affidamento del bene al soggetto richiedente, da disporsi a cura dell'autorità giudiziaria precedente.

La redazione del verbale di passaggio di consegna rappresenta il momento in cui i relativi costi di manutenzione e di funzionamento del mezzo sono trasferiti e conseguentemente sopportati dall'ente che lo riceve in affidamento.

Si rammenta, inoltre, che tale forma di affidamento è da considerarsi meramente provvisoria, e che in virtù dell'art. 12, comma 8-quinquies, del testo unico, i mezzi di imbarcazione in oggetto possono essere definitivamente assegnati allo stesso ente che lo ha avuto in uso a seguito di provvedimento definitivo di confisca, ossia nel momento in cui il bene viene acquisito dallo Stato.

5. In caso di esito negativo in ordine all'attività di accertamento di cui al punto precedente, l'Ufficio territoriale del Governo - UTG, informata la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, presenta istanza all'autorità giudiziaria precedente, affinché questa, qualora ritenga non necessario mantenere il sequestro a fini probatori, disponga la consegna del bene sequestrato all'Agenzia per le dogane per la distruzione, ai sensi dell'art. 12, comma 8-bis, del testo unico. È in ogni caso fatta salva la facoltà del Presidente del Consiglio dei Ministri di ricorrere alla procedura di cui all'art. 12, comma 8-ter, come descritto al successivo paragrafo C.

6. L'Agenzia delle dogane stipula, ai fini della distruzione, una apposita convenzione con una ditta del settore, secondo le modalità di esecuzione di seguito indicate al paragrafo D.

Nel caso in cui il rispetto delle procedure ad evidenza pubblica rischi di rallentare eccessivamente i tempi della procedura di distruzione, gli uffici dell'Agenzia potranno senz'altro avvalersi della facoltà - prevista dall'art. 301-bis del testo unico in materia doganale - di stipulare convenzioni anche "in deroga alle norme sulla contabilità generale dello Stato, direttamente con una o più ditte del settore".

A tal fine, il Dipartimento delle politiche fiscali del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Comando generale delle Capitanerie di porto, predispose un elenco-albo delle ditte demolitrici presenti sul territorio nazionale, in possesso delle autorizzazioni necessarie e dei requisiti di impresa richieste per la categoria di attività in questione.

Procedimento davanti alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

1. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, a seguito delle comunicazioni concernenti il sequestro e lo stato di conservazione del mezzo, può intervenire direttamente, dietro segnalazione dell'UTG, delle Capitanerie di porto e del Ministero dell'ambiente.

A tal fine, il Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei Ministri, procede all'istruttoria, facendo anche ricorso - ove ritenuto opportuno - all'istituto della conferenza di servizi di tipo "istruttorio", chiedendo alle amministrazioni competenti (tra cui UTG, Capitaneria di porto, autorità portuale e ANPAT) di trasmettere, entro e non oltre dieci giorni, una relazione circa:

- lo stato di imminente alterazione del bene;
- il potenziale pregiudizio per l'operatività portuale;
- i possibili danni arrecati all'ecosistema;
- lo scarso o nullo valore commerciale del bene;
- la mancanza di istanze di affidamento;

- altre notizie comunque utili.

2. Al termine dell'istruttoria di cui al punto precedente, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ove ravvisi la necessità di intervenire, richiede all'autorità giudiziaria procedente il prescritto nulla osta alla distruzione.

3. Nel provvedimento di distruzione emanato dal Presidente del Consiglio vengono indicate le relative modalità di esecuzione, secondo quanto previsto al successivo paragrafo D.

4. Nel caso in cui il Presidente del Consiglio ritenga opportuno delegare l'emanazione del provvedimento di distruzione ad altra autorità, nel relativo provvedimento di delega sono altresì individuati i principi ed i criteri direttivi cui deve attenersi l'autorità delegata, nonché il reperimento delle risorse finanziarie.

Anche in detta ipotesi debbono essere indicate le opportune modalità di esecuzione, nel rispetto dei parametri indicati al successivo paragrafo D.

Modalità di esecuzione.

1. La realizzazione dell'intervento di distruzione consiste principalmente nelle seguenti fasi:

- a) messa in sicurezza;
- b) operazioni di bonifica ambientale;
- c) rimozione del mezzo;
- d) smaltimento.

In particolare, a solo titolo esemplificativo, si suggerisce la seguente procedura:

- allestimento del cantiere utilizzando solo la superficie necessaria;
- messa in opera di tutti i dispositivi di sicurezza previsti dalla normativa vigente, con particolare riguardo alla facile accessibilità al cantiere e agli eventuali mezzi di soccorso;
- messa in sicurezza del relitto mediante allontanamento di tutti gli elementi che possono diffondere materiali inquinanti nelle matrici ambientali, e deposizione di panne assorbenti intorno al relitto a salvaguardia di possibili incidenti o accadimenti casuali;
- asportazione di tutti i materiali infiammabili;
- sezionamento in blocchi della struttura del relitto e trasporto a trattamento finale di smaltimento;
- svuotamento del relitto dal materiale accumulato ed avvio allo smaltimento, compreso l'eventuale materiale sabbioso, presumibilmente depositato nei compartimenti allagati;
- messa a secco del relitto appena possibile, per concludere le operazioni nel cantiere allestito;
- bonifica dell'area adibita a cantiere, compresa la cernita del primo strato di sabbia - ove presente - e, se contaminato, la sua asportazione e smaltimento presso una discarica all'uopo autorizzata;
- smantellamento del cantiere e ripristino dei luoghi;

- comunicazione immediata del termine delle operazioni all'autorità che ha emanato il provvedimento di distruzione, a quella che ha comunque stipulato la convenzione ai fini delle suddette operazioni di distruzione, nonché alla Capitaneria di porto, i quali informeranno la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

2. Al termine delle suddette operazioni, la Capitaneria di porto competente per territorio procederà alla verifica della buona esecuzione dei lavori e, di intesa con l'ARPA, ad attestare, dopo il positivo esito delle analisi delle acque marine e della sabbia, l'assenza di residui inquinanti pericolosi nello spazio interessato dalla bonifica.

3. Atteso che per l'attività di distruzione nel suo complesso sono necessari diversi interventi autorizzatori sotto il profilo dell'igiene, della sicurezza, dell'ambiente, dell'operatività portuale, ecc., si suggerisce, anche per evitare il prolungarsi della procedura e quindi il verificarsi di eccessivi ritardi, il ricorso alla conferenza di servizi decisoria, da convocarsi su iniziativa dell'autorità amministrativa preposta alle operazioni di distruzione a norma dell'art. 14 della [legge n. 241 del 1990](#).

4. È rimessa all'opportuna valutazione dell'Agenzia delle dogane, sentiti il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e la competente Capitaneria di porto, di procedere, tra le modalità di distruzione, alla sommersione deliberata dell'unità navale, previa verifica dell'inesistenza a bordo di sostanze e materiali pericolosi per l'ecosistema marino ed individuazione di un idoneo fondale.

Profili attinenti alla spesa.

1. Sotto il coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, gli enti maggiormente coinvolti, tra cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale delle Capitanerie di porto, il Ministero dell'economia - Dipartimento delle politiche fiscali, e della Ragioneria generale dello Stato, l'Agenzia delle dogane, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio - Dipartimento per le risorse idriche, e il Ministero dell'interno, provvederanno alla elaborazione e alla predisposizione di un Piano di interventi pluriennale, che indichi il numero di imbarcazioni attualmente sequestrate o confiscate nelle regioni interessate, i tempi di attuazione e i relativi costi. Il piano dovrebbe tenere conto anche delle potenziali istanze di affidamento. A tal fine, occorre acquisire i seguenti elementi di valutazione (tra parentesi sono indicati gli enti che saranno chiamati in prima persona a svolgere tale compito di rilevazione):

- numero e localizzazione delle imbarcazioni attualmente sequestrate o confiscate sul territorio regionale di propria competenza (Comando generale Capitanerie di porto);

- individuazione dei mezzi suscettibili o meno, in base al loro stato di conservazione, di istanze di affidamento da parte di soggetti pubblici (UTG);

- valutazione in ordine alla possibilità di attivare la procedura ordinaria di cui al comma 8-bis (UTG);

- esistenza sul territorio di imprese idonee e disponibili a svolgere le operazioni di distruzione (operazione strettamente collegata a quella descritta al quadro B, punto n. 6 - Dipartimento delle politiche fiscali);

- individuazione delle situazioni di particolare gravità od urgenza tali da attivare immediatamente il procedimento di cui all'art. 8-ter (Presidenza del Consiglio, Ministero dell'ambiente e UTG), a seguito di:

a) verifica circa le condizioni dei mezzi e, se del caso, del loro stato di imminente alterazione;

b) valutazione in ordine al potenziale pregiudizio per l'operatività portuale, ai possibili danni arrecati all'ecosistema ed ai fattori ambientali in generale, nonché verifica complessiva sullo stato di pericolo per la pubblica incolumità, la sicurezza e l'igiene.

2. Per tutti i procedimenti la spesa sarà ripartita tra il Ministero della giustizia (dal sequestro fino all'affidamento o alla consegna del bene ai fini della distruzione) e l'autorità doganale incaricata della procedura inerente la distruzione, la cui competenza, dal punto di vista finanziario, si radica nel momento della consegna materiale del bene.

3. Ai fini della stipulazione delle convenzioni di cui al paragrafo B, punto 6, l'Agenzia delle dogane applica, ove possibile, le procedure ordinarie ad evidenza pubblica, inviando alle ditte ritenute idonee e comprese nell'elenco-albo del Dipartimento delle politiche fiscali, uno schema di atto nel quale inserire, tra le condizioni contrattuali, l'eventuale trasporto delle imbarcazioni medesime.

Di conseguenza, sarebbe necessario fissare anche un contenuto minimo dell'offerta, tale da avere a disposizione un piano tecnico (tempi e modalità di rimozione, verifica anti-inquinamento, eventuale bonifica, trasporto e distruzione) e un piano finanziario dell'intera operazione.

Ove possibile, deve essere privilegiata la cessione contestuale, ai fini della distruzione, di più mezzi riuniti "per lotti", in modo da assicurare un introito per lo Stato ovvero il massimo risparmio di spesa.

A tal fine, nella determinazione del corrispettivo si suggerisce altresì di prevedere l'inserimento, nella fissazione dei criteri di formulazione dell'offerta ed a scomputo, quindi, della somma complessivamente da corrispondere alla ditta aggiudicataria, della voce relativa alla cessione dei materiali risultanti dalla distruzione.

Pertanto, ove lo si ritenga economicamente vantaggioso, si può procedere alla vendita dei materiali di risulta della distruzione dei mezzi sequestrati, previa immissione in consumo nel territorio comunitario, ai sensi dell'art. 182, comma 5, del Reg. (CEE) n. 2913/92, codice doganale comunitario, previo pagamento dei diritti doganali afferenti.

Resta ferma la facoltà per l'Agenzia delle dogane, prevista per legge, di potere derogare alle norme sulla contabilità di stato. In tal caso:

ai fini della scelta del contraente, si dovrà assicurare il giusto contemperamento tra i principi generali della trasparenza e del buon andamento con l'esigenza di garantire la celerità e la sicurezza delle azioni procedurali di distruzione del mezzo. Si suggerisce, in proposito, di esperire una indagine esplorativa di mercato;

dovranno comunque essere rispettati, nei limiti del possibile, i parametri sopra menzionati in ordine al raggiungimento dell'obiettivo dell'operazione "a costo zero" per l'erario.

4. Premessa la necessità di prefigurare, ai fini della distruzione, una "operazione (tendenzialmente) a costo zero" per lo Stato, si ravvisa tuttavia l'esigenza e l'opportunità di procedere alla individuazione di relativi capitoli di spesa nei seguenti casi:

- fase di avvio dell'intero intervento;

- ipotesi in cui la distruzione non comporta utili, ma soltanto oneri, per lo Stato (impossibilità di ottenere un introito dalla vendita dei materiali di risulta, distruzione mediante affondamento, ecc.);

- ipotesi di eventuali indennizzi a seguito di dissequestro.

5. Per le ipotesi di cui all'art. 12, comma 8-bis, del testo unico, le spese per la distruzione dei mezzi sequestrati saranno poste a carico dell'Agenzia delle dogane, attraverso l'attribuzione dei relativi fondi necessari e secondo modalità successivamente da indicare.

Per le ipotesi di cui al comma 8-ter, relativamente agli impegni sostenuti nell'anno 2002 si provvede, nel rispetto delle procedure individuate nel precedente punto n. 1 e nel paragrafo C, punto n. 1, ad individuare, di intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, gli interventi di rimozione più urgenti, con particolare riferimento all'aspetto ambientale; i relativi oneri, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, potranno essere imputati su specifici capitoli di spesa all'uopo indicati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

La presente circolare opera dalla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Le amministrazioni direttamente interessate sono comunque tenute a garantire, anche tramite l'utilizzo di idonei mezzi informatici, la massima diffusione della presente circolare.

per il Presidente

Letta

Mezzi di trasporto sequestrati a seguito di operazioni di polizia contro fenomeni di immigrazione clandestina

Tipo imbarcazione: (ad es. mercantile, cisterna, trasporto merci e persone, pescherecci, gommoni, rimorchiatori, altro)

Materiale di costruzione:

prevalente:

altro:

Stato di conservazione dello scafo:

buono;

discreto;

sufficiente;

scarso;

pessimo.

Stato di conservazione degli interni:

buono;

discreto;

sufficiente;

scarso;

pessimo.

Stato di conservazione dell'apparato propulsore:

tipo:

costruttore:

potenza:

buono;

discreto;

sufficiente;

scarso;

pessimo.

Provviste di bordo:

carburante:

tipo:

quantità:

materiale inquinante:

tipo:

quantità:

rifiuti speciali:

tipo:

quantità:

accessori:

tipo:

quantità:

altro, da specificare

Documentazione rinvenuta:

Stazza lorda: (anche presunta)

lunghezza massima:

larghezza massima:

Altre informazioni:

è in grado di navigare in modo autonomo:

si
si

no
no

può essere rimorchiato:

altro (ad es. danni vistosi ed apparenti):

Valore, indicativo, nello stato in cui si trova: €

Luogo di deposito del mezzo:

Indirizzo e nominativo referente:
