

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, di attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Premessa

Lo schema di decreto legislativo in argomento, emanato in attuazione della delega di cui all'articolo 20 della legge 25 febbraio 2008 n°34 (legge comunitaria 2007), costituisce un intervento di adeguamento del decreto legislativo 196/2005, di recepimento della direttiva 2002/59/CE in materia di istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio ed informazione sul traffico navale, a seguito dei rilievi mossi dalla Commissione UE in seno alla procedura d'infrazione 2006/2316 ex art.226 del Trattato CE.

Nel merito, i rilievi mossi dalla Commissione sono stati già oggetto di attenta disamina nel quadro dei passaggi istruttori che hanno caratterizzato fino ad oggi la procedura d'infrazione. Le valutazioni svolte dal Dicastero delle infrastrutture e trasporti sono state compendiate, da ultimo, nella nota diretta dell'Ufficio legislativo del citato Ministero al Dipartimento per le politiche europee - n°11336 in data 10 luglio 2007 - con la quale, in esito ai chiarimenti richiesti dalla Commissione, si è sostanzialmente confermato l'intendimento di aderire ai rilievi mossi dall'organo comunitario mediante la riformulazione o l'integrazione della norma nazionale di recepimento.

Pur a fronte di ciò, considerato che la materiale predisposizione del testo di riforma del d. lgs. 196/2005 era subordinato all'entrata in vigore della legge comunitaria (legge 25 febbraio 2008, n° 34), recante l'apposita delega legislativa alla modifica della normativa di recepimento, la mancata formale adozione *medio tempore* delle modifiche annunciate, ha indotto la Commissione a dar seguito alla procedura d'infrazione con l'emanazione, in data 5 giugno 2008, di un parere motivato recante l'indicazione dei medesimi rilievi già posti a base del progresso carteggio.

Il presente schema di decreto legislativo ha, pertanto, lo scopo di conformare la normativa nazionale ai rilievi mossi in sede europea, che, in dettaglio, come da ultimo nuovamente riportati in seno al parere motivato, afferiscono ai seguenti aspetti:

1. riduzione della portata delle responsabilità che la direttiva 2002/59/CE pone in capo alla proprietà della nave per non completo recepimento dell'ampia definizione di "esercente" contenuta nell'articolo 3, lettera b) della direttiva che colloca, all'interno di tale definizione, "l'armatore, il proprietario o il gestore della nave";
2. mancata adozione del decreto ministeriale di cui all'articolo 10 del d. lgs.196/2005 relativo alla disciplina degli obblighi derivanti dall'installazione obbligatoria dei registratori dei dati di viaggio (VDR)
3. mancata indicazione, in seno all'articolo 13 del decreto, dell'attribuzione ai responsabili delle navi di qualsiasi dimensione dell'obbligo di notifica di merci pericolose ed inquinanti trasportate, a fronte dell'applicabilità generale della



- direttiva ad unità di stazza superiore o uguale a 300 tonnellate "salvo diversamente specificato";
4. mancata adozione di specifiche direttive alle autorità marittime a garanzia della riservatezza delle informazioni trasmesse e delle risultanze delle ispezioni condotte;
 5. mancata trasposizione del contenuto dell'articolo 25, para 3 e 4, della direttiva in materia di:
 - comunicazioni a Stati terzi interessati delle misure adottate in base agli articoli 16 (comunicazioni in materia di navi che presentano rischio potenziale per la navigazione) e 19 (misure relative agli incidenti in mare) e delle misure sanzionatorie a carico di unità estere per violazioni alle regole di condotta derivanti dalla direttiva;
 - informazioni allo Stato interessato delle deficienze di una compagnia nel comunicare con la propria unità in occasione di eventi incidentali ai fini del mantenimento dei requisiti sulla cui base è stato rilasciato il documento di conformità al codice ISM;
 - provvedimenti di revoca dei certificati ISM a seguito della comunicazione da parte di uno Stato membro di gravi inadempienze nella gestione della sicurezza da parte della compagnia.

Alle modifiche strettamente orientate a dare attuazione alle indicazioni pervenute dall'Organo comunitario, sono stati altresì aggiunti interventi sul regime dell'obbligatorietà dell' AIS e sulla deregolamentazione dell'individuazione delle categorie di navi soggette all'obbligo di tenere a bordo le apparecchiature AIS e VDR.

Tali integrazioni si sono rese necessarie per un duplice ordine di motivazioni. Quanto all' AIS, nel corso del pregresso periodo di applicazione del decreto 196/2005, si sono rilevate difficoltà tecniche con particolare riguardo all'installazione delle relative apparecchiature su unità minori adibite a trasporto passeggeri a distanza ravvicinata dalla costa. Tali difficoltà, nella maggior parte dei casi, sono di natura meramente costruttiva, attese le ridotte dimensioni di taluni dei mezzi prima soggetti a tale obbligo.

Oltre a ciò, sussiste un'ulteriore motivazione tecnica afferente, più in generale, al buon funzionamento del sistema AIS. Il numero di navi soggette a monitoraggio non è, infatti, illimitato, attestandosi su una soglia pari a circa 2000 unità che possono essere contemporaneamente assoggettabili al sistema (oltre tale limite si incorre nella c.d. "saturazione degli slots" ovvero dei canali di comunicazione). Ne deriva l'opportunità di regolare il regime dell'obbligatorietà esentando mezzi che per tipologia di impiego, numero di occupanti e distanza operativa da luoghi sicuri possono essere adeguatamente monitorati con i sistemi di comunicazione tradizionali, riservando l' AIS ad unità che sono soggette, per questi profili, a più elevati margini di rischio.

L'esenzione introdotta in tali casi non pregiudica gli standard di sicurezza che caratterizzano tale attività - afferente, ad es., alle brevi tratte effettuate a scopo turistico in prossimità della costa o di isole - tenuto conto della concomitante introduzione di precisi limiti inerenti, oltre che le dimensioni delle unità esentate, anche la tipologia di navigazione svolta (distanza non superiore ad un miglio dalla costa, in periodo estivo ed ore diurne, con condizioni meteo marine assicurate). L'intervento volto a demandare al decreto del Ministro le modifiche future al regime di obbligatorietà dell' AIS e del VDR mira, invece, ad un generale obiettivo di delegificazione in un ambito di disciplina, prettamente tecnico, che necessita di

essere mantenuto costantemente in linea con norme tecniche internazionali ed al passo con l'evoluzione della tecnologia costruttiva e dei sistemi di bordo.

Descrizione dell'articolato

Lo schema di decreto legislativo si compone di un unico articolo che novella le pertinenti parti del decreto legislativo rendendolo conforme ai rilievi mossi dalla Commissione.

Le lettere a, d.2, d.3, e, g.1, g.2, g.3 modificano le parti del decreto di recepimento, laddove si fa riferimento ad armatore, agente o comandante, aggiungendo, in conformità al rilievo n°1, la figura del proprietario, chiamato comunque a rispondere in via oggettiva e solidalmente con gli altri citati soggetti a vario titolo coinvolti nella gestione/conduzione della nave.

La lettera b, in tema di modifiche al regime dell'obbligatorietà del possesso a bordo delle apparecchiature AIS e VDR, introduce la possibilità del ricorso ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di modifica dell'allegato II.

La disposizione, che riprende una facoltà concessa dalla medesima direttiva a ciascuno Stato membro (allegato II, para I, ultimo cpv. : *"Gli Stati membri possono esentare dagli obblighi relativi all'AIS stabiliti nel presente allegato navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 300 adibite al traffico interno"*), è stata introdotta allo scopo di consentire all'Amministrazione di adeguare la normativa tecnica di riferimento ad eventuali esigenze sopravvenute ed è da porsi in relazione alla deroga, contestualmente posta dalla successiva lettera l, in seno all'allegato II del decreto.

La lettera c, a proposito della normativa discendente dall'obbligatorietà del VDR, introduce la possibilità di disciplinare le modalità d'uso dell'apparecchiatura, anche con atto amministrativo a carattere generale, di natura non normativa, in linea, del resto, con la prassi in uso allorché si tratti di norme tecniche rivolte ad una categoria di soggetti che, ancorché ampia, è certamente ben definita/definibile.

La previsione della mera possibilità di far uso al decreto ministeriale tiene conto del rilievo n°2, fondato sul presupposto che l'emanazione del decreto citato risultava posta come obbligatoria, alla luce del decreto di recepimento vigente.

In realtà, anche in tale settore, l'immediata precettività delle norme primarie che prescrivono il possesso a bordo del VDR, consente di rinviare ad un'eventuale norma tecnica che, se necessario, in funzione del consolidarsi di procedure e modalità d'uso uniformi sul piano internazionale, introduca istruzioni sulle procedure tecniche per il mantenimento e la corretta utilizzazione dello strumento.

Resta inteso che anche l'emanazione delle eventuali ulteriori istruzioni e/o direttive da parte dell'amministrazione non potrà prescindere dai vincoli di spesa posti dall'articolo 26 del decreto come integrato dalla lettera i) del presente provvedimento di modifica.

La lettera d, oltre ad introdurre il proprietario tra i soggetti gravati, prevede che la comunicazione relativa alla presenza di merci pericolose a bordo venga inoltrata in relazione al trasporto effettuato con navi di qualunque stazza. Un generale principio di economia e ragionevolezza, che regola l'interpretazione sistematica della normativa di settore, fa sì che le unità interessate siano le medesime già destinatarie, in generale, del decreto legislativo (unità di stazza superiore a 300 tsl salvo, come nel caso di specie, che venga diversamente statuito). L'eccezione lascia tuttavia invariato il regime delle esclusioni già vigente per il decreto



legislativo - articolo 3, comma 2 -, non applicandosi, pertanto, ad unità da guerra, ausiliarie e governative, in servizio pubblico non commerciale, da pesca, tradizionali e da diporto se di lunghezza inferiore a 45 metri, oltre che, per quanto più d'interesse ai fini dell'obbligo in esame, alla presenza a bordo di combustibile fino a 5000 tonnellate, e di altre sostanze presenti a bordo a titolo di scorte ed attrezzature di bordo.

La lettera f riformula l'articolo 24 con un rinvio alla normativa generale in materia di tutela della riservatezza e protezione dei dati personali (d. lgs. 30 giugno 2003, n°196), prevedendo solo come *possibile* l'emanazione di ulteriori specifiche direttive in proposito.

Resta inteso che, anche in tal caso, l'emanazione delle eventuali ulteriori direttive da parte dell'amministrazione non potrà prescindere dai vincoli di spesa posti dall'articolo 26 del decreto come integrato dalla lettera l) del presente provvedimento di modifica.

La lettera g4 aggiunge un comma 4-bis all'articolo 25, recante la disciplina sanzionatoria, con particolare riguardo alle misure amministrative conseguenti alla ricezione di una comunicazione da parte di uno stato membro in materia di gravi deficienze nell'organizzazione della gestione della sicurezza la cui verificata efficienza da titolo al rilascio della certificazione di cui al codice ISM.

La lettera h introduce l'articolo 25 bis che prescrive ulteriori obblighi dello Stato in materia di scambio di informazioni su unità di paesi terzi.

La lettera i integra l'articolo 26 del decreto legislativo di recepimento con un comma che, a completamento della rituale clausola di invarianza economico/finanziaria, pone l'obbligo, per le amministrazioni a vario titolo competenti nel dare attuazione al decreto, di operare avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a normativa vigente.

La lettera l, infine, concernente la modifica dell'allegato II, introduce l'esenzione dall'obbligo di installare a bordo l'apparecchiatura AIS per le navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 150 T., abilitate alla navigazione nazionale litoranea limitata alle acque tranquille (periodo estivo, ore diurne, visibilità buona, un miglio dalla costa entro i limiti del Circondario marittimo) ovvero abilitate a navigazione nazionale locale, limitata ad una distanza di 1 miglio dalla linea di costa ed esclusivamente in ore diurne. La novella, che deve essere letta in relazione alla modifica apportata dalla lettera b, costituisce diretta attuazione della già citata facoltà di introdurre esenzioni prevista dalla direttiva comunitaria a beneficio di ciascuno Stato membro (allegato II, para I, ultimo cpv. : *"Gli Stati membri possono esentare dagli obblighi relativi all'AIS stabiliti nel presente allegato navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 300 adibite al traffico interno"*)

