

CAMERA DEI DEPUTATI

N.139

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE.

(Articolo 19 della legge 4 ottobre 2019, n. 117)

Trasmesso alla Presidenza il 19 dicembre 2019

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2017/2110 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 15 NOVEMBRE 2017, RELATIVA A UN SISTEMA DI ISPEZIONI PER L'ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI SICUREZZA DI NAVI RO-RO DA PASSEGGERI E DI UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI ADIBITE A SERVIZI DI LINEA E CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/16/CE E ABROGA LA DIRETTIVA 1999/35/CE DEL CONSIGLIO

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76, 87, quinto comma, e 117 della Costituzione;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

Vista la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 e, in particolare, l'articolo 19 e l'allegato A n. 9;

Vista la direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio;

Vista la direttiva 1999/35/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea;

Vista la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa al controllo da parte dello Stato di approdo;

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

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616, recante norme in materia di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;

Visto il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali;



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

Visto il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, recante attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri;

Visto il decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, recante attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 1988, n. 447, recante approvazione del codice di procedura penale;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2015, recante adozione delle tariffe per i servizi resi dal Corpo delle capitanerie di porto per le visite specifiche di cui agli articoli 6 e 8, nonché per le verifiche di cui all'articolo 7, comma 2, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 246 del 22 ottobre 2015;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 12 dicembre 2019;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del...;

Su proposta del Ministro per gli affari europei e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per i beni e le attività culturali e per il turismo;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri, battenti bandiera italiana, adibite:
 - a) a servizi di linea tra un porto nazionale e un porto di un Paese terzo;



- b) a servizio di linea in viaggi nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

ART. 2

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:
- a) «amministrazione dello Stato di bandiera»: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri;
 - b) «autorità competente centrale»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera e, per quanto attiene alle attività di prevenzione dell'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, per tali fini, si avvale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera;
 - c) «autorità competente locale»: le Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi di cui all'articolo 2 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione;
 - d) «certificati»:
 - 1) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza, rispettivamente, della SOLAS 1974 e del codice per le unità veloci, come applicabile, unitamente ai pertinenti elenchi dotazioni;
 - 2) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi nazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, unitamente ai pertinenti elenchi dotazioni;
 - e) «codice per le unità veloci» (codice HSC): il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza marittima MSC.36(63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;
 - f) «ispettore»: soggetto appartenente al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, in possesso dei requisiti di cui all'allegato I del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, debitamente autorizzato dall'autorità competente centrale a svolgere le ispezioni di cui al presente decreto;
 - g) «nave ro-ro da passeggeri»: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
 - h) «servizio di linea»: una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
 - i) «società di gestione»: l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e tutte le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), nella versione aggiornata, o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della SOLAS 1974, il proprietario della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri dal proprietario della stessa;
 - l) «SOLAS 1974»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313, compresi i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;
 - m) «unità veloce da passeggeri»: un'unità, come definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 74, che trasporta più di dodici passeggeri;



- n) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto nazionale o tra due porti nazionali;
- o) «visita ai servizi di bordo»: la visita di cui all'articolo 30 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, effettuata tenendo conto degli orientamenti dell'IMO per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, nella versione aggiornata (HSSC).

ART. 3

(Ispezioni pre-avvio)

1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nell'ambito di applicazione del presente decreto, un ispettore designato dall'autorità competente locale effettua un'ispezione pre-avvio consistente in:
 - a) una verifica della conformità ai requisiti riportati nell'allegato I;
 - b) un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta ad accertare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.
2. Nei casi stabiliti con provvedimento dell'autorità competente centrale, l'autorità competente locale chiede alla società di gestione di fornire prova della conformità ai requisiti dell'allegato I antecedentemente all'ispezione pre-avvio, ma comunque nel periodo intercorrente tra i trenta e i dieci giorni precedenti la stessa ispezione pre-avvio.

ART. 4

(Eccezioni all'obbligo dell'ispezione pre-avvio)

1. In caso di ispezioni pre-avvio, l'autorità competente locale può decidere di non applicare taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II pertinenti alle visite ai servizi di bordo effettuate nei sei mesi precedenti. L'autorità competente locale trasferisce le informazioni pertinenti nella banca dati sulle ispezioni conformemente all'articolo 9.
2. L'autorità competente locale che riceve istanza di abilitazione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri a un servizio di linea può tenere conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea disciplinato dal presente decreto. Se l'autorità competente locale ritiene soddisfacenti tali ispezioni e visite e se le stesse sono pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario effettuare le ispezioni di cui all'articolo 3, comma 1.
3. Su richiesta di una società di gestione, l'autorità competente locale può confermare anticipatamente l'accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.
4. Se, a causa di circostanze impreviste, si manifesta l'urgente necessità di sostituire una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per assicurare la continuità del servizio e non ricorrono le condizioni di cui al comma 2, l'autorità competente locale può autorizzare l'avvio dell'esercizio di una nuova nave a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - a) a seguito di un'ispezione visiva e di un controllo documentale, non emergono elementi che fanno ritenere che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non abbiano i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza;
 - b) l'autorità competente locale esegue l'ispezione pre-avvio di cui all'articolo 3, comma 1, entro un mese.

ART. 5

(Ispezioni periodiche)

1. L'autorità competente locale esegue ogni dodici mesi:
 - a) un'ispezione conforme a quanto previsto dall'allegato II;



b) un'ispezione durante lo svolgimento del servizio di linea, non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione di cui alla lettera a), che interessa le voci elencate nell'allegato III e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II, per verificare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

2. Un'ispezione pre-avvio effettuata ai sensi dell'articolo 3 è valida anche come ispezione ai fini del comma 1, lettera a).

3. L'ispezione di cui al comma 1, lettera a), può essere eseguita, a discrezione dell'autorità competente locale, in concomitanza alla visita ai servizi di bordo.

4. L'autorità competente locale sottopone le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione di cui al comma 1, lettera a) ogni volta che esse subiscono riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure quando interviene un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe, l'autorità competente locale, dopo aver valutato le ispezioni precedentemente effettuate sulla nave ro-ro da passeggeri o sull'unità veloce da passeggeri e se le condizioni di sicurezza di esercizio non sono compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri dall'ispezione di cui al comma 1, lettera a).

ART. 6

(Rapporto d'ispezione)

1. Al termine delle ispezioni eseguite ai sensi del presente decreto, l'ispettore redige un rapporto conformemente all'allegato X del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 e ne consegna una copia al comandante.

2. Le informazioni contenute nel rapporto sono inserite nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9.

ART. 7

(Rettifica delle deficienze, fermo e sospensione dell'ispezione)

1. Se durante un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5 sono confermate o rilevate deficienze rispetto ai requisiti della normativa nazionale e internazionale applicabile tali da non costituire, singolarmente o nel loro complesso, un evidente pericolo per la salute o la sicurezza della navigazione o tali da non porre un immediato rischio per la salute o la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, l'autorità competente locale accerta, tramite l'ispettore, che dette deficienze siano corrette secondo modalità e tempistiche stabilite in sede ispettiva.

2. Se, nel corso di un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5, l'ispettore verifica deficienze rispetto ai requisiti della normativa nazionale e internazionale applicabile che costituiscono un evidente pericolo per la salute o la sicurezza della navigazione o costituiscono un immediato rischio per la salute o la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, sottopone la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri a provvedimento di fermo al fine di impedirne la partenza. L'ispettore notifica copia del provvedimento di fermo al comandante e informa immediatamente l'autorità competente locale, al fine del diniego delle spedizioni di cui all'articolo 181 del codice della navigazione, e, ove istituita, l'autorità di sistema portuale di cui all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

3. Se una delle deficienze di cui al comma 2 non può essere prontamente eliminata presso il porto in cui è stata confermata o rilevata, l'autorità competente locale può consentire alla nave o all'unità veloce di raggiungere un cantiere navale idoneo alla pronta eliminazione della deficienza.

4. Il provvedimento di fermo è revocato dall'ispettore in uno dei seguenti casi:

a) quando la deficienza è stata corretta e il pericolo è stato eliminato in modo soddisfacente;

b) quando stabilisce che, a determinate condizioni, la nave o l'unità veloce può riprendere la navigazione o può essere ripreso l'esercizio:



- 1) senza rischi per la sicurezza o la salute dei passeggeri o dell'equipaggio;
- 2) senza rischi per la sicurezza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o per altre navi.

5. Quando le condizioni generali di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sono evidentemente non corrispondenti ai requisiti ad essa applicabili, l'ispettore può sospendere l'ispezione finché la società di gestione non abbia fatto quanto necessario per garantire che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o non costituisca più un rischio immediato per la vita dell'equipaggio e dei passeggeri e per garantire che sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali applicabili alla specifica unità.

6. Nei casi in cui sospende l'ispezione ai sensi del comma 5, l'ispettore sottopone automaticamente la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri a provvedimento di fermo ed effettua le comunicazioni di cui al comma 2. Il provvedimento di fermo è revocato dopo che l'ispezione è stata ripresa e completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al comma 3 4 e all'articolo 8, comma 3.

7. Al fine di non creare intralci al traffico portuale, l'autorità competente locale può autorizzare lo spostamento di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sottoposta a fermo verso un'altra parte del porto, a condizione che lo spostamento sia effettuato in condizioni di sicurezza. A tal fine, le autorità competenti locali e le autorità di sistema portuale agevolano la sistemazione in porto delle navi sottoposte a fermo. In ogni caso, le valutazioni sul traffico portuale non influenzano l'adozione o la revoca dei provvedimenti di fermo.

8. Se, a seguito della presentazione di un ricorso, il provvedimento di fermo di cui ai commi 2 e 6 è revocato o modificato, l'autorità competente centrale aggiorna senza ritardo la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9.

ART. 8

(Disposizioni tariffarie)

1. Se, a seguito di un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5, è adottato un provvedimento di fermo, le spese connesse alle ispezioni sono a totale carico della società di gestione, dell'armatore o del suo rappresentante nel territorio nazionale, in solido con il proprietario.

2. Sono altresì a carico del proprietario, dell'armatore o del suo rappresentante nel territorio nazionale i costi relativi alla sosta in porto dell'unità navale sottoposta a provvedimento di fermo.

3. Il provvedimento di fermo non è revocato finché non è stato effettuato il completo pagamento delle spese e dei costi di cui ai commi 1 e 2 o non è stata data una garanzia sufficiente per il loro rimborso.

4. Alla copertura degli oneri di cui al comma 1 si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con indicazione dei termini e delle modalità di versamento delle medesime tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni tre anni.

5. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 4 affluiscono ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 1.

ART. 9

(Banca dati sulle ispezioni)

1. L'autorità competente locale inserisce tempestivamente nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15



novembre 2017, le informazioni relative alle ispezioni effettuate ai sensi del presente decreto e quelle relative alle deficienze e ai provvedimenti di fermo, non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o è revocato il provvedimento di fermo.

2. Entro settantadue ore dall'inserimento dei dati di cui al comma 1, l'autorità competente locale provvede alla loro convalida, ai fini della pubblicazione nella banca dati sulle ispezioni.

3. L'autorità competente centrale ha accesso a qualsiasi informazione, registrata nella banca dati sulle ispezioni, inerente l'attuazione del sistema ispettivo previsto dal presente decreto e dal decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.

ART. 10

(Sanzioni)

1. Il comandante della nave e la società di gestione che viola il provvedimento di fermo di cui all'articolo 7, commi 2 e 6, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15.000.

2. Salvo che il fatto non costituisca più grave reato:

a) il comandante della nave e gli amministratori della società di gestione che non rispettano le prescrizioni dell'autorità competente locale per il viaggio necessario a raggiungere il cantiere di cui all'articolo 7, comma 3 o che non rispettano le prescrizioni contenute nell'autorizzazione allo spostamento in porto di cui all'articolo 7, comma 7, sono soggetti alla pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione;

b) il comandante della nave e gli amministratori della società di gestione che non rettificano le deficienze rilevate durante una ispezione nei tempi prescritti in sede ispettiva, in ottemperanza all'articolo 7, comma 1, sono soggetti alla pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione.

3. In relazione alle violazioni individuate dal presente decreto, l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è il Capo del compartimento marittimo.

4. All'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative di cui al presente articolo sono competenti gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto, nonché le persone cui le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione.

ART. 11

(Modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53)

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera cc-ter), sono aggiunte le seguenti:

"cc-quater) "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;

cc-quinquies) "unità veloce da passeggeri": una nave quale definita dalla SOLAS 1974, capitolo X, regola 1, che trasporta più di dodici passeggeri;

cc-sexies) "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.";

b) all'articolo 3, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

"1-bis. Il presente decreto si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 19.";



c) all'articolo 16, comma 1, dopo le parole "ai sensi dell'articolo 7" sono inserite le seguenti: "o 19";

d) l'articolo 19 è sostituito dal seguente:

"ART. 19

Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea

1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sono sottoposte a ispezioni in conformità della tempistica e degli altri requisiti stabiliti nell'allegato XV.

2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'autorità competente locale e gli ispettori tengono in debito conto i piani operativi e di manutenzione della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri.

3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'allegato XV, tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 6, 7 ed 8 e per calcolare il rispetto dell'impegno ispettivo annuale. L'ispezione è contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate a norma dell'articolo 9.

4. L'articolo 8, comma 1, lettera a), l'articolo 13, comma 1 e l'articolo 17 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.

5. L'autorità competente locale garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri che sono soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 8, comma 1, lettera b), sono selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'allegato III, parte II, punto 3A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente paragrafo non incidono sull'intervallo di ispezione di cui all'allegato XV, punto 2.

6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore può accettare di essere accompagnato da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro, in qualità di osservatore. Se l'unità navale batte bandiera di uno Stato membro, l'autorità competente locale invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualità di osservatore.";

e) all'articolo 20, il comma 1 è sostituito dai seguenti:

"1. È rifiutato l'accesso ai porti e ancoraggi nazionali a tutte le navi che battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, ovvero battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

1.bis. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano nei casi previsti all'articolo 24, comma 4.

1-ter. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.";

f) all'articolo 28, comma 1, le parole "eseguite in conformità all'articolo 19 ed all'articolo 23, comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "eseguite in conformità all'articolo 20, all'articolo 24, comma 1 e all'allegato IX" e le parole "del 28 ottobre 2009, pubblicato



nella Gazzetta Ufficiale 3 novembre 2009, n. 256" sono sostituite dalle seguenti: "da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Le predette tariffe sono calcolate sulla base del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni tre anni. Fino all'adozione di tale decreto, si applicano le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2009";

g) all'allegato IX, le parole "all'articolo 19" sono sostituite dalle seguenti: "all'articolo 20";

h) dopo l'allegato XIV, è aggiunto l'allegato di cui all'allegato IV del presente decreto.

ART. 12

(Modifica degli allegati)

1. Gli allegati al presente decreto possono essere modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per adeguarli alle modifiche apportate in sede europea ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

ART. 13

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ART. 14

(Disposizioni transitorie e abrogazioni)

1. Fino all'adozione del decreto di cui all'articolo 8, comma 4, si applicano le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2015.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono abrogati:

a) il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28;

b) l'articolo 579, comma 4, del codice della navigazione.

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



REQUISITI SPECIFICI PER LE NAVI IN SERVIZIO DI LINEA

Occorre verificare che:

1. siano fornite al comandante adeguate informazioni circa la disponibilità di sistemi di assistenza alla navigazione da terra e di altre informazioni che possano essergli d'aiuto ai fini di una sicura conduzione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e che il comandante utilizzi tali sistemi di assistenza alla navigazione e di informazione realizzati dagli Stati membri;
2. siano applicate le pertinenti disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 della circolare 699 del MSC «Revised guidelines for passenger safety instructions» del 17 luglio 1995;
3. sia affissa in luogo facilmente accessibile una tabella che indichi l'ordinamento del lavoro a bordo e contenga:
 - a) l'orario di servizio in navigazione e in porto;
 - b) l'orario di lavoro massimo consentito o le ore minime di riposo previsti per il personale di guardia;
4. non sia impedito al comandante di assumere qualsiasi decisione che sia necessaria, secondo il suo giudizio professionale, ai fini della sicurezza della navigazione e delle operazioni, in particolare in caso di maltempo e di mare grosso;
5. il comandante tenga un registro delle attività di navigazione e degli incidenti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza della navigazione;
6. qualsiasi danno o deformazione permanente di porte o portelloni o del fasciame esterno che possa compromettere l'integrità della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e qualsiasi difetto nei dispositivi di chiusura di tali porte siano immediatamente riportati all'amministrazione dello Stato di bandiera e a quella dello Stato di approdo e tempestivamente riparati in maniera giudicata soddisfacente dalle stesse;
7. sia messo a disposizione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri un piano di viaggio aggiornato e che nell'elaborazione del piano di viaggio si tenga conto delle indicazioni contenute nella risoluzione A.893(21) del 25 novembre 1999 «Guidelines for voyage planning» dell'Assemblea dell'IMO;
8. le informazioni generali relative ai servizi e all'assistenza messi a disposizione di persone anziane e disabili a bordo siano portate a conoscenza dei passeggeri e siano messe a disposizione delle persone ipovedenti in formato idoneo.



PROCEDURE PER LE ISPEZIONI

1. Le ispezioni devono garantire l'adempimento degli obblighi di legge imposti da o per conto dello Stato di bandiera, in particolare per quanto riguarda costruzione, suddivisione e stabilità, macchinari e impianti elettrici, carica e stabilità, protezione contro gli incendi, numero massimo di passeggeri, dispositivi di salvataggio e trasporto di merci pericolose, radiocomunicazioni e navigazione. A tal fine, le ispezioni includono:

- l'avviamento del generatore d'emergenza;
- un'ispezione del sistema d'illuminazione d'emergenza;
- un'ispezione della fonte di alimentazione d'emergenza di energia per gli impianti radio;
- una prova dell'impianto di altoparlanti;
- un'esercitazione antincendio che includa la dimostrazione della capacità di utilizzare gli equipaggiamenti da vigile del fuoco;
- il funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due tubolature collegate all'unità principale in funzione;
- la prova dei dispositivi di arresto di emergenza a distanza per l'alimentazione di combustibile alle caldaie e ai motori principali e ausiliari, nonché per i ventilatori;
- la prova dei dispositivi di comando locale e a distanza della chiusura delle serrande tagliafuoco;
- la prova degli impianti di rilevazione e di segnalazione degli incendi;
- la prova della perfetta chiusura delle porte tagliafuoco;
- il funzionamento delle pompe di sentina;
- la chiusura delle porte stagne nelle paratie di compartimentazione mediante i dispositivi di comando locale e a distanza;
- un'esercitazione che dimostri la familiarità dei membri dell'equipaggio con il piano di controllo delle avarie;
- la messa a mare di almeno un battello di emergenza e di un'imbarcazione di salvataggio, l'avvio e la verifica dei loro organi di propulsione e di governo e il recupero di tali mezzi di salvataggio inclusa la loro messa in posizione a bordo;
- il controllo che tutti i mezzi di salvataggio e i battelli di emergenza corrispondono all'inventario;
- la prova della macchina del timone, inclusa quella ausiliare, della nave o dell'unità veloce.

2. Le ispezioni vertono sul controllo della dimestichezza dei membri dell'equipaggio con le procedure di sicurezza e di emergenza, la manutenzione, le modalità di lavoro, la sicurezza dei passeggeri, il servizio di coperta, le operazioni di carico e le operazioni relative ai veicoli e dell'efficienza delle relative funzioni. Va accertato che i marittimi siano in grado di comprendere e, se necessario, di impartire ordini e istruzioni e di rispondere nella lingua comune di lavoro indicata dal giornale di bordo. Devono essere controllati i documenti attestanti che i membri dell'equipaggio hanno effettuato con esito positivo un apposito addestramento, in particolare per quanto riguarda:

- la gestione della folla;



- la dimestichezza con le procedure e gli equipaggiamenti;
- la formazione in materia di sicurezza per il personale demandato ad occuparsi della sicurezza dei passeggeri nei compartimenti loro riservati, in particolare delle persone anziane e disabili, in caso di emergenza;
- la formazione alla gestione delle situazioni di crisi e del comportamento umano.

L'ispezione comprende la verifica che i turni di lavoro non siano tali da sovraccaricare il personale, in particolare quello addetto ai servizi di guardia.

3. I certificati di competenza dei membri dell'equipaggio imbarcati sulle unità che rientrano nell'ambito di applicazione della presente decreto devono essere conformi alle disposizioni del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71.



PROCEDURA PER EFFETTUARE LE ISPEZIONI DURANTE UN SERVIZIO DI LINEA

Nell'effettuare ispezioni durante un servizio di linea, occorre verificare le seguenti informazioni:

1. Informazioni relative ai passeggeri

Occorre verificare che non sia superato il numero di passeggeri che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri («navi») sono abilitate a trasportare e che il sistema di registrazione delle informazioni sui passeggeri ottemperi al decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio. Occorre altresì verificare il modo in cui le informazioni sul numero totale dei passeggeri sono trasmesse al comandante e, ove opportuno, il metodo per includere nel numero totale i passeggeri che effettuano una traversata di andata e ritorno senza scendere a terra.

2. Informazioni relative alla caricazione e alla stabilità

Occorre verificare, se del caso, che siano installate e funzionanti scale di immersione affidabili; che siano adottate misure atte ad assicurare che la nave non sia sovraccarica e che il bordo libero di suddivisione non sia sommerso; che sia correttamente effettuata la valutazione della caricazione e della stabilità; che, ove prescritto, siano pesati i veicoli adibiti al trasporto merci e gli altri carichi e che i relativi dati siano trasmessi alla nave ai fini della valutazione della caricazione e della stabilità; che i piani di controllo in condizioni di avaria siano tenuti affissi e che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti di istruzioni sul controllo delle avarie.

3. Sicurezza della nave ai fini della navigazione

Occorre verificare la procedura di controllo dell'adempimento di tutte le precauzioni necessarie per la sicurezza della nave prima della partenza, che deve includere l'obbligo di segnalare espressamente l'avvenuta chiusura di tutte le porte stagne all'acqua e alle intemperie a fasciame; verificare che tutte le porte sul ponte destinato al trasporto degli autoveicoli siano chiuse prima della partenza della nave oppure che restino aperte solo il tempo strettamente necessario per consentire la chiusura della celata prodiera; verificare i dispositivi di chiusura dei portelloni di prora, di poppa e laterali; verificare che siano installati indicatori luminosi e un sistema di videosorveglianza che consenta di controllare lo stato delle porte del ponte di comando. Qualunque difetto di funzionamento degli indicatori luminosi, in particolare degli interruttori delle porte, deve essere individuato e segnalato.

4. Avvertenze di sicurezza

Occorre verificare che le usuali avvertenze di sicurezza e le istruzioni e indicazioni sulle procedure di emergenza siano comunicate nella forma e nella lingua, o nelle lingue, appropriate; che le usuali avvertenze di sicurezza siano comunicate all'inizio del viaggio e siano udibili in tutti i compartimenti riservati al pubblico, ivi compresi i ponti aperti, ai quali i passeggeri hanno accesso.

5. Annotazioni sul giornale di bordo

Occorre esaminare il giornale di bordo per accertare che sia annotata la chiusura dei portelli di prora e di poppa e delle altre porte stagne e resistenti alle intemperie, le prove delle porte stagne di compartimentazione, le prove delle macchine del timone ecc.; controllare anche che siano annotati i dati relativi al pescaggio, al bordo libero e alla stabilità, nonché la lingua comune dell'equipaggio.

6. Merci pericolose

Occorre verificare che ogni carico di merci pericolose o inquinanti sia trasportato in modo conforme alle leggi e ai regolamenti applicabili e, in particolare, che sia prevista la compilazione di una dichiarazione concernente le merci pericolose e inquinanti unitamente ad un manifesto o ad un



piano di stivaggio che indichi la loro posizione a bordo; che sia consentito il carico di merci sulle navi passeggeri e che le merci pericolose o inquinanti siano debitamente contrassegnate, etichettate, stivate, fissate e segregate. Occorre verificare che gli autoveicoli che trasportano merci pericolose e inquinanti siano adeguatamente contrassegnati e fissati; che, qualora siano trasportate merci pericolose e inquinanti, una copia del relativo manifesto o piano di stivaggio sia disponibile a terra; che il comandante conosca gli obblighi di segnalazione previsti dal decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, le istruzioni sulle procedure di emergenza da seguire e sull'assistenza di pronto soccorso da prestare in caso di sinistro marittimo in cui siano coinvolte merci pericolose o inquinanti marini; che l'impianto di ventilazione dei ponti destinati al trasporto dei veicoli sia costantemente in funzione, che la ventilazione sia aumentata quando i motori dei veicoli sono accesi e che sia provvisto un dispositivo che segnali sul ponte di comando che l'impianto di ventilazione sul ponte degli autoveicoli è funzionante.

7. Fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci

Occorre verificare il sistema con cui sono fissati gli autoveicoli (per esempio mediante stivaggio in blocchi o rizzaggio dei singoli veicoli); che vi siano punti di attacco sufficienti a disposizione; le sistemazioni per il fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci in condizioni o in previsioni di maltempo; l'eventuale metodo di fissaggio degli autobus e dei motocicli; accertare che la nave sia dotata di un manuale per il fissaggio del carico.

8. Ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli

Occorre verificare che i locali di categoria speciale e i locali da carico ro-ro siano costantemente sorvegliati oppure controllati mediante un sistema di videosorveglianza in modo da rilevare eventuali spostamenti degli autoveicoli in caso di maltempo e l'ingresso non autorizzato di passeggeri. Occorre altresì verificare che le porte tagliafuoco e le entrate siano tenute chiuse e che siano esposti i segnali di divieto ai passeggeri di accedere ai ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli o rimanervi mentre la nave è in navigazione.

9. Chiusura delle porte stagne

Occorre verificare che sia seguita la procedura di chiusura delle porte stagne di compartimentazione stabilita dalle istruzioni operative della nave; che siano regolarmente effettuate le prove prescritte; che il dispositivo di manovra delle porte stagne sul ponte di comando sia posizionato, per quanto possibile, sul comando «locale»; che le porte siano tenute chiuse in caso di visibilità limitata o di pericolo; che all'equipaggio siano impartite istruzioni sulla corretta manovra delle porte e che esso sia consapevole dei potenziali pericoli di una manovra errata.

10. Ronde antincendio

Occorre verificare che sia mantenuto un servizio di ronda efficiente che consenta di rilevare tempestivamente ogni principio di incendio. Ciò dovrebbe includere il controllo dei locali di categoria speciale in cui non siano installati impianti fissi di rilevazione e segnalazione degli incendi. Tali locali possono essere sorvegliati come indicato al punto 8.

11. Comunicazioni in caso di emergenza

Occorre verificare che secondo il ruolo di appello vi sia un numero sufficiente di membri dell'equipaggio demandati ad assistere i passeggeri in caso di emergenza e che essi siano facilmente identificabili e in grado di comunicare con i passeggeri in una situazione d'emergenza, tenuto conto di uno o più dei seguenti fattori, secondo le circostanze:

- a) la lingua o le lingue più adatte in funzione delle nazionalità prevalenti dei passeggeri trasportati su una determinata rotta;
- b) la probabilità che la capacità di fornire istruzioni basilari in lingua inglese usando un vocabolario elementare possa servire per comunicare con i passeggeri che necessitano di



assistenza nel caso in cui non vi sia una lingua comune tra i membri dell'equipaggio e i passeggeri;

c) l'eventuale necessità di comunicare in altri modi durante un'emergenza (ad esempio, mediante dimostrazione, segnali gestuali, o richiamando l'attenzione sui luoghi in cui sono dislocate le istruzioni, i punti di raccolta, i dispositivi di salvataggio o i percorsi di evacuazione quando la comunicazione verbale non è praticabile);

d) la completezza delle istruzioni di sicurezza previamente impartite ai passeggeri nella loro madrelingua;

e) le lingue in cui le avvertenze di sicurezza possono essere comunicate durante un'emergenza o un'esercitazione per impartire direttive essenziali ai passeggeri e aiutare l'equipaggio nelle funzioni di assistenza ai passeggeri.

12. *Lingua di lavoro comune tra i membri dell'equipaggio*

Occorre verificare che sia stabilita una lingua di lavoro che assicuri l'efficienza dell'equipaggio in materia di sicurezza e che tale lingua di lavoro sia annotata nel giornale di bordo della nave.

13. *Dotazioni di sicurezza*

Occorre verificare che i mezzi di salvataggio e le dotazioni antincendio, incluse le porte tagliafuoco e gli altri impianti fissi di protezione contro gli incendi, immediatamente ispezionabili, siano mantenuti in buono stato; che i piani per la difesa antincendio siano tenuti affissi o che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti contenenti istruzioni equivalenti; che i giubbotti di salvataggio siano stivati in maniera adeguata e che siano facilmente identificabili i posti in cui sono stivati quelli per bambini; che il carico di veicoli non ostacoli in funzionamento delle dotazioni antincendio, dei dispositivi di arresto di emergenza, delle valvole di scarico a mare ecc. collocati sui ponti per gli autoveicoli.

14. *Strumentazione nautica e installazioni radio*

Occorre verificare che siano funzionanti le strumentazioni nautiche e le installazioni radio, incluse le apparecchiature EPIRB (Emergency position-indicating radio beacons).

15. *Illuminazione d'emergenza supplementare*

Occorre verificare che sia installato un impianto fisso di illuminazione d'emergenza supplementare nei casi previsti dalla legge e che le avarie di tale impianto siano registrate.

16. *Mezzi di sfuggita*

Occorre verificare che i mezzi di sfuggita, comprese le vie di fuga, siano contrassegnati in conformità delle norme applicabili e illuminati attraverso un impianto alimentato sia dal generatore principale che da quello di emergenza; che siano prese misure per mantenere sgombri dagli autoveicoli i percorsi alle vie di fuga situate sui ponti per gli autoveicoli; che le uscite, in particolare quelle dai negozi duty-free che siano state trovate ostruite da merci in eccesso, siano tenute sgombre.

17. *Pulizia dei locali macchine*

Occorre verificare che sia mantenuta la pulizia nei locali macchine secondo le procedure di manutenzione.

18. *Eliminazione dei rifiuti*

Occorre verificare se i sistemi di trattamento e di eliminazione dei rifiuti sono soddisfacenti.

19. *Manutenzione programmata*



Tutte le compagnie devono avere procedure specifiche, con un sistema di manutenzione programmata, per tutte le aree afferenti alla sicurezza, inclusi i portelloni di poppa e di prora e le aperture laterali, i relativi sistemi di chiusura, che comprenda anche la manutenzione dei locali macchine e delle dotazioni di sicurezza. I piani devono prevedere il controllo periodico di tutti gli elementi in modo da mantenere i livelli di sicurezza più elevati. Devono essere previste procedure per la registrazione delle avarie e della conferma dell'avvenuta riparazione delle stesse al fine di assicurare che il comandante e la persona designata a terra all'interno della struttura di gestione della compagnia siano a conoscenza delle avarie e ricevano notifica del fatto che queste sono state riparate entro un dato termine. Il controllo periodico del funzionamento dei sistemi di chiusura dei portelloni di prora esterni ed interni deve includere gli indicatori, i dispositivi di sorveglianza, tutti gli ombrinali nello spazio tra la celata prodiera e il portellone interno e, in particolare, i meccanismi di chiusura e i relativi sistemi idraulici.

20. Controlli da effettuare in corso di viaggio

Nel corso di un viaggio occorre verificare che la nave non sia sovraffollata, che vi sia disponibilità di posti a sedere e che i passaggi, le scale e le uscite di emergenza non siano ingombrati da passeggeri privi di posto a sedere o da bagagli. Occorre altresì verificare che il ponte dei veicoli sia evacuato dai passeggeri prima della partenza della nave e che i passeggeri non possano più accedervi fino al momento immediatamente precedente all'attracco.



“ALLEGATO XV
ISPEZIONE DELLE NAVI RO-RO DA PASSEGGERI E DELLE UNITÀ VELOCI DA
PASSEGGERI IN SERVIZIO DI LINEA

1.1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea cui si applica il presente decreto, l'autorità competente locale effettua un'ispezione conformemente all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, per garantire che la nave o l'unità soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea.

1.2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, l'autorità competente locale può tenere conto delle ispezioni effettuate da un altro Stato membro negli ultimi otto mesi in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea disciplinato dal presente decreto legislativo, a condizione che in ogni caso l'autorità competente locale sia soddisfatta della pertinenza di tali ispezioni precedenti per le nuove condizioni operative e che durante dette ispezioni i necessari requisiti per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea siano stati rispettati.

Non è necessario praticare le ispezioni di cui al punto 1.1 prima che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri cominci l'esercizio del nuovo servizio di linea.

1.3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per la sostituzione al fine di assicurare la continuità del servizio e il punto 1.2. non sia applicabile, l'autorità competente locale può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le condizioni seguenti:

a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e

b) l'autorità competente locale espleta l'ispezione di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, entro un mese.

2. Una volta all'anno, ma non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione precedente, l'autorità competente effettua:

a) un'ispezione, tenuto anche conto dei requisiti dell'allegato II della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, e del regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione, del 20 maggio 2010, a seconda dei casi;

b) un'ispezione durante un servizio di linea. Detta ispezione interessa le voci elencate nell'allegato III del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II del predetto decreto legislativo, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri non è stata sottoposta a ispezione conformemente al punto 2, tale nave o unità è considerata di priorità I.

Un'ispezione conformemente al punto 1.1. è da considerarsi quale ispezione ai fini del punto 2, lettera a), del presente allegato.”

