

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, ha codificato ed, allo stesso tempo rifiuto la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 Marzo 1998, recepita, a sua volta, nell'ordinamento italiano, attraverso il Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n. 45. Tale esigenza sistematica è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare una maggiore chiarezza nelle norme della direttiva 98/18/CE, anche a seguito delle numerose modifiche successive e sostanziali.

A tal proposito, successivamente all'ultima modifica di natura sostanziale delle direttive della Commissione 98/18 e 2003/75/CE (trattandosi la direttiva 2009/45/CE di una mera refusione di un testo già consolidato), sono state apportate modifiche ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni IMO e, tali modifiche risultano essenziali nell'economia normativa della attuale Direttiva 2009/45/CE che, pertanto è stata modificata in tal senso.

Con **D. Lgs. 4 febbraio 2000, n. 45** l'ordinamento interno, come detto, ha dato attuazione alla direttiva 98/18/CE, mentre, con successivi decreti (D. lgs. 23 dicembre 2002, n.291; D. Lgs. 8 marzo 2005, n. 52; D.M. 12 marzo 2004) si è provveduto a recepire nell'ordinamento nazionale le direttive (2002/25/CE; 2003/24/CE; 2003/75/CE) che prevedevano modifiche nell'articolato e la revisione dell'allegato tecnico introdotto dalla direttiva madre 98/18/CE.

La **Direttiva 2010/36/UE della Commissione**, adottata il 1° Giugno 2010, reca nuove modifiche alla Direttiva 98/18/CE del Consiglio, come rifiuta nella sopra citata direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009, introducendo varianti d'ordine tecnico che non ampliano la portata della direttiva madre ma si limitano ad aggiornarla all'evolversi degli strumenti internazionali. Gli elementi innovativi della direttiva, infatti, riguardano, soprattutto, la revisione degli allegati I, II e III.

L'allegato schema è stato predisposto, pertanto, al fine di dare attuazione alla Direttiva in oggetto che modifica, la Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri, a sua volta refusione della direttiva 98/18/CE del Consiglio.

Articolato del provvedimento

Articolo 1

Questo articolo riprende i contenuti, estremamente tecnici, dell'articolo 1 della Direttiva in parola. Sono modifiche della previgente normativa che mirano ad armonizzare le disposizioni unificate al livello I.M.O. con la disciplina comunitaria attualmente in vigore, pertanto non apportano modifiche sostanziali al sistema previgente che continua ad applicarsi nella sua generale essenza. **Inoltre, vengono apportate delle modifiche al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 necessarie al fine di procedere ad un**



adeguamento formale del citato decreto alla terminologia utilizzata agli articoli 239 e 243 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 recante il Codice dell'ordinamento militare evitando, con ciò, possibili dubbi interpretativi.

Articolo 2

L'articolo 2, norma di chiusura, formula i previsti principi di attuazione a carattere non oneroso della direttiva, e della obbligatorietà di osservanza dei suoi contenuti.



RELAZIONE TECNICA

Premessa

La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, ha modificato ed, allo stesso tempo rifuso la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 Marzo 1998, recepita, a sua volta, nell'ordinamento italiano, attraverso il Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

Tale esigenza sistematica è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare una maggiore chiarezza nelle norme della direttiva 98/18/CE, anche a seguito delle numerose modifiche successive e sostanziali.

A tal proposito, successivamente all'ultima modifica di natura sostanziale delle direttive della Commissione 98/18 e 2003/75/CE (trattandosi la direttiva 2009/45/CE di una mera refusione di un testo già consolidato), sono state apportate modifiche ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni IMO e, tali modifiche risultano essenziali nell'economia normativa della attuale Direttiva 2009/45/CE che, pertanto è stata modificata in tal senso.

Con **D. Lgs. 4 febbraio 2000, n. 45** l'ordinamento interno, come detto, ha dato attuazione alla direttiva 98/18/CE, mentre, con successivi decreti (D. lgs. 23 dicembre 2002, n.291; D. Lgs. 8 marzo 2005, n. 52; D.M. 12 marzo 2004) si è provveduto a recepire nell'ordinamento nazionale le direttive (2002/25/CE; 2003/24/CE; 2003/75/CE) che prevedevano modifiche nell'articolato e la revisione dell'allegato tecnico introdotto dalla direttiva madre 98/18/CE.

La **Direttiva 2010/36/UE della Commissione**, adottata il 1° Giugno 2010, reca nuove modifiche alla Direttiva 98/18/CE del Consiglio, come rifusa nella sopra citata direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009, introducendo varianti d'ordine tecnico che non ampliano la portata della direttiva madre ma si limitano ad aggiornarla all'evolversi degli strumenti internazionali. Gli elementi innovativi della direttiva, infatti, riguardano, soprattutto, la revisione dell'allegato I.

Per quanto sopra rappresentato, pertanto, con l'allegato schema si è proceduto a modificare e sostituire i vari articolati e gli allegati I, II e III del d.lgs. 4 febbraio 2000,



n. 45 e introducendo, appunto, le modifiche/sostituzioni che la direttiva 2010/36/UE ha apportato alla direttiva 2009/45/CE il quale scopo è quello di aggiornare la norma comunitaria con le disposizioni impartite in ambito internazionale.

Con il recepimento della direttiva 2010/36/UE non sono previsti maggiori od ulteriori oneri a carico dello Stato.

Il provvedimento allegato non prevede maggiori o ulteriori oneri in quanto, nessun tipo di adeguamento, in generale, è richiesto per le navi già in servizio.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 190, ha avuto esito

be
17/3

POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato



14 MAR. 2012



RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2010/36/UE della commissione del 1° giugno 2010 che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, ha codificato ed, allo stesso tempo rifiuto la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 Marzo 1998, recepita, a sua volta, nell'ordinamento italiano, attraverso il Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

Tale esigenza sistematica è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare una maggiore chiarezza nelle norme della direttiva 98/18/CE, anche a seguito delle numerose modifiche successive e sostanziali.

A tal proposito, successivamente all'ultima modifica di natura sostanziale delle direttive della Commissione 98/18 e 2003/75/CE (trattandosi la direttiva 2009/45/CE di una mera refusione di un testo già consolidato), sono state apportate modifiche ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni IMO e, tali modifiche risultano essenziali nell'economia normativa della attuale Direttiva 2009/45/CE che, pertanto è stata modificata in tal senso.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Con D. Lgs. 4 febbraio 2000, n. 45 l'ordinamento interno, come detto, ha dato attuazione alla direttiva 98/18/CE, mentre, con successivi decreti (D. lgs. 23 dicembre 2002, n.291; D. Lgs. 8 marzo 2005, n. 52; D.M. 12 marzo 2004) si è provveduto a recepire nell'ordinamento nazionale le direttive (2002/25/CE; 2003/24/CE; 2003/75/CE) che prevedevano modifiche nell'articolato e la revisione dell'allegato tecnico introdotto dalla direttiva madre 98/18/CE.

L'articolo 18 della legge 217/2011 ha delegato il governo ad adottare un decreto legislativo di attuazione della direttiva 2010/36/UE della Commissione, del 1° giugno 2010, che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da Passeggeri.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

La direttiva 2010/36/UE modifica, soprattutto nell'allegato tecnico, il preesistente regime normativo delle disposizioni e delle norme di sicurezza per le navi passeggeri adibite a viaggi nazionali, contenuto nella Direttiva 2009/45/CE di rifusione, a sua volta, della Direttiva 98/18/CE e successive modificazioni, recepite, nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 e successive modificazioni; orbene in questo contesto il decreto legislativo di recepimento della direttiva in parola andrà a modificare la preesistente normativa contenuta nel predetto decreto legislativo 45/2000 uniformandosi, così, alle disposizioni comunitarie in materia di norme di sicurezza per le navi passeggeri adibite a viaggi nazionali ivi contenute.



4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, comma 2, lettera h) della Costituzione (Ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione), pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a Statuto speciale nonché degli enti locali.

Il provvedimento, avendo come unico destinatario l'amministrazione statale in qualità di Stato di bandiera per la flotta mercantile non confligge con le attribuzioni regionali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Il decreto non attiene ad aspetti ricadenti nell'ambito della disciplina dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza di cui all'articolo 118 della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Nell'intervento normativo non sono contenute norme di rilegificazione né si è fatto ricorso alla delegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pronunciamenti giurisprudenziali nella materia di cui al provvedimento in esame.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento comunitario in quanto attua gli obiettivi indicati nella direttiva 2010/36/CE e mira alla chiusura della procedura di infrazione 2011/0851, aperta nei confronti dell'Italia a seguito del mancato recepimento della direttiva stessa.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

In merito alla materia risulta aperta la procedura 2011/0851 per "Mancato recepimento della direttiva 2010/36/UE che modifica la direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di



sicurezza per le navi da passeggeri” ed attualmente si è giunti alla fase di messa in mora ai sensi dell'articolo 258 TFUE (ex art. 226 TCE).

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono presenti questioni da cui possano derivare interventi della Corte di Giustizia delle Comunità europee.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono presenti questioni da cui possano derivare interventi della Corte europea dei Diritti dell'uomo.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non sono presenti questioni sulle quali altri Stati membri dell'Unione Europea abbiano regolamentato in maniera differente al puro recepimento della direttiva.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non vi sono nuove definizioni normative introdotte dal testo.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del disegno di legge.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

È stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

L'intervento normativo non comporta effetti abrogativi impliciti; sono presenti abrogazioni derivanti da sostituzioni normative.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.



Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto del provvedimento.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto di differimento o rinvio alcuno ad eventuali atti successivi attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non si ritiene necessario commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche sulla materia oggetto dello schema che si propone, in quanto sono stati utilizzati i dati in possesso dell'amministrazione proponente circa i numeri di sinistri e di eventi incidentali in genere e le conseguenti procedure ed inchieste per l'acclaramento delle cause tecniche e delle deficienze alla base degli eventi.



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2010/36/UE concernente la modifica della direttiva 98/18/CE, come rifiuta dalla direttiva 2009/45/CE, relativa a varianti di ordine tecnico riguardanti la navigazione marittima.

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

A) *Descrizione del quadro normativo vigente*

La direttiva 2010/36 reca modifiche alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, che ha codificato ed, allo stesso tempo rifiuto la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 Marzo 1998, recepita, a sua volta, nell'ordinamento italiano, attraverso il Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n. 45. Tale esigenza sistematica è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare una maggiore chiarezza nelle norme della direttiva 98/18/CE, anche a seguito delle numerose modifiche successive e sostanziali.

A tal proposito, successivamente all'ultima modifica di natura sostanziale delle direttive della Commissione 98/18 e 2003/75/CE (trattandosi la direttiva 2009/45/CE di una mera refusione di un testo già consolidato), sono state apportate modifiche ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni IMO e, tali modifiche risultano essenziali nell'economia normativa della attuale Direttiva 2009/45/CE che, pertanto è stata modificata in tal senso.

B) *Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione*

Il quadro normativo vigente costituisce un settore omogeneo ad elevato contenuto tecnico (disciplina dei requisiti tecnici delle navi a tutela della sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento e condizioni di vita e di lavoro a bordo). La relativa regolamentazione è, pertanto, largamente correlata alla discendente attuazione della normativa e degli strumenti comunitari, oltre che alla corposa normativa tecnica internazionale oggetto delle pertinenti convenzioni.

C) *Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.*



L'intervento regolatorio si prefigge di modificare la disciplina di settore per renderlo maggiormente aderente agli indirizzi degli organi comunitari in tema di prevenzione di incidenti in mare.

Occorre mantenere un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto marittimo in Europa ed occorre effettuare tutti gli sforzi possibili per ridurre il numero di sinistri e incidenti marittimi. L'aggiornamento delle norme tecniche marittime migliora la sicurezza marittima, in quanto concorre a prevenire sinistri che hanno come conseguenze la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marino.

Tale attività investigativa reca obiettivi incrementi in tema di funzionalità del dispositivo di sicurezza marittima e ne derivano positivi riflessi in termini di riduzione dei costi dovuti alle esternalità costituite dal verificarsi di eventi incidentali.

D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.

La trasposizione nell'ordinamento nazionale dei contenuti della Direttiva 2010/36/CE è la fase conclusiva di un processo istruttorio "ascendente" che ha visto il contributo di tutti gli Stati membri. L'obiettivo principale che l'UE persegue con la direttiva da recepire concerne il miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di navigazione mediante organiche e specifiche varianti d'ordine tecnico che aggiornano la direttiva madre in conseguenza dell'evolversi degli strumenti internazionali.

Alla luce dei numeri degli eventi incidentali registrati nell'ultimo anno (20 eventi nell'anno 2010 e 9 da gennaio a maggio 2011), gli obiettivi dell'intervento regolatorio, che saranno valutati in sede di apposita VIR, sono, la diminuzione degli eventi incidentali e l'incremento della sicurezza in materia di sicurezza della navigazione ed in materia di tutela dell'ecosistema costiero.

E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatarie dirette di tale dispositivo sono tutte le unità navali soggette al D.Lgs. 45/2000 strumento, questo, di recepimento della disciplina comunitaria sopra citata. Beneficiari indiretti sono gli operatori del settore, nonché le comunità nazionali e le popolazioni costiere che potranno trarre effetti positivi dalle accresciute capacità di prevenzione di incidenti in mare, e dalla prevenzione delle fonti di rischio per l'incolumità delle equipaggi, ed incrementare la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri.

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati



Non si è proceduto a consultazioni formali delle organizzazioni sindacali di categoria nonché dei destinatari dell'intervento regolatorio ritenendo che i profili dello stesso, non incidono sulle problematiche connesse ad aspetti meritevoli di tutela da parte delle medesime organizzazioni.

Tale valutazione deriva dalla natura dell'intervento che risulta diretto al miglioramento dell'efficacia complessiva della sicurezza marittima nazionale.

Inoltre, la Direttiva rinnova, nei suoi contenuti, un allegato tecnico già, di fatto, nelle sue precedenti versioni, pienamente inserito nel novero delle istruzioni operative per la costruzione delle unità navali soggette al D.Lgs. 45/2000

Si è provveduto, inoltre, ad ascoltare ed a trasporre nella parte discrezionale del testo le richieste pervenute delle varie articolazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e delle altre amministrazioni interessate dall'applicazione dell'intervento regolatorio emerse in sede di apposite riunioni preparatorie. Sono state, inoltre, accolte le richieste del Ministero dell'economia e delle finanze, in merito alla parte di neutralità finanziaria del provvedimento.

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'intervento regolatorio mira come sopra accennato, a dare attuazione alla Direttiva 2010/36/CE che modifica, la Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri.

L'intervento normativo costituisce adempimento di un obbligo dello Stato quale membro dell'Unione europea, pertanto opzione zero esporrebbe lo Stato Italiano ad eventuali procedure d'infrazione della Stessa Unione Europea a seguito del mancato recepimento della suddetta Direttiva.

Alla luce dei dati sui sinistri marittimi, attualmente il livello di sicurezza della navigazione marittima, può essere migliorato. Un mancato intervento regolatorio in materia limiterebbe l'implementazione del livello di sicurezza della navigazione marittima nazionale, in quanto il testo prevede la modifica dell'allegato tecnico inerente i requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri, nuove ed esistenti, adibite ai viaggi nazionali.

Un mancato intervento regolatorio ha come prevedibili effetti una riproposizione del numero di eventi incidentali registrati annualmente, con notevoli costi in termini sociali, ambientali ed economici.

SEZIONE 4 - VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Opzioni alternative di intervento regolatorio

Non si è proceduto a valutare opzioni alternative di merito ritenendo che l'intervento regolatorio così proposto costituisca il migliore strumento per il



raggiungimento degli obiettivi prefissati di corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza, scongiurando eventuali problematiche scaturenti da un non fedele trasposizione del contenuto della direttiva.

Quindi, per gli aspetti sostanziali, non sono emerse soluzioni discordi e pertanto l'amministrazione non ha rilevato la necessità di procedere alla valutazione di opzioni alternative.

SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti

Il metodo e l'analisi per la valutazione degli effetti sono stati valutati a livello Comunitario nella parte ascendente della direttiva. Pertanto non si è proceduto ad una analisi aprioristica della direttiva limitandosi a recepire nell'ordinamento nazionale ciò che è stato stabilito dal legislatore comunitario.

Effetti della nuova disciplina è l'implemento dei requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri, nuove ed esistenti, adibite a viaggi nazionali, tenendo in considerazione quanto emerge dai rapporti operativi acquisiti quotidianamente dai *report* del personale ispettivo che fa capo alla rete organizzativa dell'Amministrazione

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Non risultano svantaggi derivanti dall'intervento regolatorio ma sussistono invece notevoli vantaggi in tema di corretto funzionamento del dispositivo di sicurezza marittima e riduzione dei costi sociali ed economici dovuti alla diminuzione degli incidenti, che possono minare l'incolumità delle equipaggi e la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri nazionali.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti

Nell'allegato 1 dello schema sono indicati tutti gli obblighi che la direttiva in recepimento pone a carico dei soggetti interessati consistenti in:

Punto 1 Disegni costruttivi tenuti a bordo e a terra (R-3-7) - A bordo delle navi costruite a partire dal 1° gennaio 2012 devono essere presenti i disegni costruttivi finali ("as built") e altri disegni indicanti tutte le successive modifiche strutturali;

Punto 15 Istruzioni, addestramento a bordo ed esercitazioni 15 - Copia del manuale d'addestramento deve trovarsi in ciascuna sala da pranzo e sala di ricreazione o in ciascuna cabina dell'equipaggio;

Punto 16 Operazioni - allo scopo di fornire informazioni e istruzioni su come effettuare le operazioni legate al normale funzionamento della nave e alla movimentazione del carico in modo sicuro rispetto ai rischi d'incendio, a bordo della nave devono essere disponibili opuscoli operativi sulle procedure antincendio;

Parte 2, punto 15 Servizi di ronda, impianti di rivelazione e segnalazione di incendi e impianti di informazione pubblica (R 40) - in tutti i locali di alloggio e di



servizio, nelle stazioni di comando e sui ponti scoperti deve essere installato un impianto di informazione pubblica o altro efficace mezzo di comunicazione. Inoltre, si è posta la priorità di non caricare i destinatari diretti ed indiretti di oneri inutili, bensì gli unici oneri presenti sono destinati a favore della collettività in termini di incremento della sicurezza della navigazione, tutela dell'ecosistema costiero.

D) Comparazione con altre opzioni esaminate

Non sono emerse altre opzioni effettivamente praticabili e pertanto non si è proceduto ad alcuna comparazione.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

Le procedure ed i sistemi informativi già esistenti sono in grado di far fronte, autonomamente con specifici mezzi economici, infrastrutturali ed organici che fanno capo al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, alle esigenze di puntuale applicazione immediata del provvedimento senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio comporta oggettivi vantaggi in tema di effetti sul mercato dei trasporti marittimi, traducendosi in un adeguamento dei requisiti tecnici del naviglio mercantile in linea con le previsioni comunitarie.

Inoltre l'intervento regolatorio non prevede livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalla direttiva, poiché non vi sono:

- a) introduzione o mantenimento di requisiti, standard, obblighi e oneri non strettamente necessari per l'attuazione della direttiva;
- b) estensione dell'ambito soggettivo o oggettivo di applicazione delle regole rispetto a quanto previsto dalla direttiva;
- c) maggiori oneri amministrativi per i destinatari ed obblighi informativi;
- d) introduzione o mantenimento di sanzioni, procedure o meccanismi operativi più gravosi o complessi di quelli strettamente necessari per l'attuazione della direttiva.

SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella propria qualità di autorità



competente centrale attraverso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.

B) *Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento.*

Azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento si traducono nell'inserimento nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e nel successivo inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale.

C) *Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio.*

Il controllo ed il monitoraggio sono previsti nelle forme già esistenti attribuite in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ferma restando la prevista competenza del Ministero per le politiche comunitarie circa la vigilanza dei meccanismi comunitari di verifica del corretto adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive.

D) *Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR.*

L'eventuale ulteriore modifica della normativa di settore non potrà che passare attraverso nuove iniziative del legislatore comunitario.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con cadenza biennale si procederà alla prescritta relazione di verifica dell'impatto regolatorio nella quale saranno presi in esame i benefici dell'intervento regolatorio.

Che terrà conto dei seguenti aspetti prioritari:

1. diminuzione degli eventi incidentali;
2. incremento della sicurezza in materia di tutela di sicurezza della navigazione;
3. incremento della sicurezza in materia di tutela dell'ecosistema costiero;
4. analisi del rapporto dei costi – benefici dell'intervento regolatorio.

Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato, il mancato raggiungimento degli obiettivi si procederà alla revisione del provvedimento.

