

dossier

15 gennaio 2020

Schema di Decreto Legislativo relativo alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

Ai sensi dell'Articolo 17 della legge 4 ottobre 2019, n. 117



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

X
V
I
I
I
L
E
G
I
S
L
A
T
U
R
A



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it - [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 199



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

TEL. 06 6760-2614 - ✉ st_trasporti@camera.it - [@CD_trasporti](https://twitter.com/CD_trasporti)

Atti del Governo n. 140

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi dal Servizio Studi della Camera dei deputati

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0133.docx

INDICE

Introduzione

- Il quadro normativo europeo e nazionale in materia di sicurezza delle navi da passeggeri.3
- Il contenuto della direttiva europea e lo schema di decreto legislativo A.G. 140.3

Testo a fronte

Schema di decreto legislativo relativo alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri 11

Introduzione

Il quadro normativo europeo e nazionale in materia di sicurezza delle navi da passeggeri.

La disciplina concernente la sicurezza delle navi da trasporto passeggeri è contenuta, a livello europeo, nella direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, che ha sostituito attraverso un processo di rifusione la precedente direttiva 98/18/CE avente il medesimo oggetto (e che era stata a sua volta oggetto di adeguamento attraverso la direttiva 2003/24/CE).

La direttiva n. 2009/45/CE è stata più volte oggetto di adeguamento dapprima con la direttiva n. 2010/36/UE e, da ultimo, con la direttiva n. 2017/2108/UE che è oggetto di recepimento nell'ordinamento nazionale proprio attraverso lo schema di decreto legislativo all'esame (A.G. 140).

A livello nazionale le disposizioni europee sono state recepite con il decreto legislativo n. 45 del 2000 che, nel suo testo originario, aveva provveduto al recepimento della direttiva 98/18/CE e, successivamente, adeguate con il decreto legislativo n. 52 del 2005 (di recepimento della direttiva 2003/24/CE), quindi con il decreto legislativo n. 93 del 2012 (di recepimento della direttiva n. 2010/36/UE).

Anche con riguardo allo schema di decreto legislativo all'esame il legislatore propone modifiche in forma di novella al testo vigente recependo pressoché testualmente il contenuto della direttiva n. 2017/2108/UE.

Quanto alle modifiche introdotte dalla direttiva oggetto di recepimento va segnalato che si tratta in larga parte di adeguamenti della disciplina derivanti o dalla necessità di precisare l'ambito di applicazione della direttiva medesima, o da specifiche esigenze di chiarimento emerse dalla non coerente applicazione della vigente disciplina da parte dei diversi Stati membri, ovvero infine dalla necessità di allineare alla disciplina internazionale alcune disposizioni e di evitare, nel contempo, ridondanze normative presenti nella vigente formulazione del testo.

Tali ragioni dell'intervento normativo sono peraltro chiaramente descritte nell'ambito dei considerando della direttiva n. 2017/2108/UE.

Il contenuto della direttiva europea e lo schema di decreto legislativo A.G. 140.

Lo schema di decreto legislativo (A.G. 140) all'esame, che consta di **13 articoli**, trasfonde pressoché in termini letterali i contenuti della **direttiva n. 2017/2108/UE** nell'ordinamento nazionale, adeguando ad essa le previsioni del decreto legislativo n. 45 del 2000.

La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con l'articolo 17 della 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 (Allegato A, n. 7).

In ragione di ciò in tale paragrafo si dà conto delle novità introdotte dalla direttiva, spiegando, alla luce dei considerando che precedono il testo della medesima, le ragioni degli interventi normativi e dando conto, in questa sede, solo di eventuali difformità tra il testo della direttiva medesima e lo schema di decreto legislativo.

Si rinvia invece all'allegato testo a fronte per un'analisi puntuale delle singole modifiche apportate al vigente testo del decreto legislativo n. 45 del 2000.

Aggiornamento delle definizioni e ambito applicativo (artt. 1 e 2 schema DLGS)

La Direttiva (UE) 2017/2108, il cui termine per il recepimento è scaduto il 21 dicembre 2019, stabilisce nuove regole e norme di sicurezza per le navi da passeggeri in materia di costruzione, stabilità e protezione contro gli incendi mediante una serie di modifiche alla direttiva 2009/45/CE e in un'ottica di semplificazione.

Sulla base di tali presupposti la direttiva **aggiorna molte definizioni contenute nella direttiva 2009/45/CE** sia in una logica di **semplificazione** (ad esempio vengono rese meno articolate le definizioni concernenti le convenzioni internazionali), sia al introducendo la definizione di alcune tipologie di navi da passeggeri per le quali si ritiene opportuna l'esclusione dall'ambito applicativo della direttiva medesima.

In particolare, **si sottraggono espressamente dal campo di applicazione della direttiva 2009/45/CE:**

- 1) le **navi da passeggeri** di lunghezza **inferiore a 24 metri** (anche se nuove);
- 2) le **imbarcazioni di servizio**, utilizzate per trasferire più di dodici passeggeri da una nave passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;
- 3) le **navi e le unità veloci da passeggeri di servizio off-shore** (che trasportano ad esempio negli impianti *off-shore* personale qualificato non impiegato a bordo per i servizi della nave);
- 4) le **navi a vela**;
- 5) le **unità da diporto**, sia che si tratti di unità veloci sia che si tratti di navi da passeggeri;

Le ragioni di tali **esclusioni** sono precisate dal considerando (1) della direttiva che precisa come "la direttiva 2009/45/CE dovrebbe applicarsi soltanto alle navi e unità veloci da passeggeri per le quali sono state concepite

le norme di sicurezza di tale direttiva. Diversi tipi specifici di navi dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione di tale direttiva, e in particolare le imbarcazioni di servizio (*tender*), le navi a vela e le navi che trasportano, per esempio negli impianti off-shore, personale qualificato non impiegato a bordo per i servizi della nave". Con riferimento alle navi a vela, secondo quanto chiarito dal considerando (3) la loro specifica menzione è volta ad escluderle dall'ambito applicativo della direttiva nel caso in cui, pur essendo dotate di propulsione meccanica, essa sia intesa esclusivamente come propulsione ausiliaria e di emergenza (possibilità che la rigida definizione vigente "navi senza mezzi di propulsione meccanica" non avrebbe potuto contemplare).

Va peraltro segnalato che la definizione di nave a vela introdotta nell'ambito dello schema di decreto legislativo differisce parzialmente da quella inserita nella direttiva. Infatti lo schema di decreto legislativo prevede che la nave a vela sia definita tale solo ove "il rapporto tra superficie velica espressa in metri quadrati e dislocamento massimo espresso in tonnellate risulta essere maggiore di 7" condizione non esplicitata nella definizione contenuta nella direttiva.

Con riguardo alle navi di lunghezza inferiore a 24 metri il considerando (8) ha precisato come "le prescrizioni attuali derivanti dalla convenzione SOLAS del 1974 si sono rivelate difficili da adattare alle piccole navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri. Inoltre le navi di piccole dimensioni sono costruite principalmente in materiali diversi dall'acciaio. Pertanto solo un numero molto limitato di tali navi è stato certificato ai sensi della direttiva 2009/45/CE. In assenza di problematiche specifiche in materia di sicurezza e di norme adeguate previste dalla direttiva 2009/45/CE, le navi di lunghezza inferiore a 24 metri dovrebbero pertanto essere escluse dall'ambito di applicazione di tale direttiva ed essere soggette a norme di sicurezza specifiche stabilite dagli Stati membri, che sono nelle condizioni più favorevoli per valutare le limitazioni locali alla navigazione di tali navi in termini di distanza dalla costa o dal porto e di condizioni meteorologiche. Nello stabilire tali norme, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione gli orientamenti che saranno pubblicati dalla Commissione".

Quanto alla definizione dell'ambito applicativo va infine ricordato il considerando (11) che chiarisce la nuova formulazione dell'articolo 2 che fa esplicitamente riferimento alle navi nuove ed esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri e alle unità veloci da passeggeri, quali destinatarie della direttiva. Si precisa in quella sede che la ragione di tale formulazione è volta a "evitare le conseguenze negative non intenzionali delle attuali disposizioni secondo cui le navi mercantili convertite non possono essere considerate navi da passeggeri nuove".

Lo schema di decreto legislativo A.C. 140 adegua inoltre la **definizione di “tratto di mare”**, oggetto di modifica ai sensi della direttiva, anche con riferimento all'applicazione delle disposizioni in materia di radiocomunicazioni. Si prevede infatti che “ai fini dell'applicazione delle disposizioni in materia di radiocomunicazioni, valgono le definizioni di «tratto di mare» riportate nella regola 1, capitolo IV, della «SOLAS 1974». Tale inciso era già previsto dalla vigente formulazione della direttiva 2009/45/CE ma non era stato inserito nel testo del decreto legislativo n. 45 del 2000.

Le navi costruite con “materiali equivalenti” (artt. 1 e 4, co. 5-ter)

Il testo della direttiva e dello schema di decreto legislativo in esame interviene poi con riferimento alle **navi costruite in alluminio prima del 20 dicembre 2017** introducendo la **nuova definizione di materiale equivalente** riferito alle leghe d'alluminio e a qualsiasi altro materiale non combustibile. Anche le navi costruite con tali materiali **dovranno rispettare i requisiti della direttiva al più tardi a partire dal 22 dicembre 2025**.

Eccezioni sono previste per gli Stati membri che abbiano più di 60 navi passeggeri costruite in lega di alluminio battenti la propria bandiera (nuovo articolo 6, par. 6 e seguenti, della direttiva 2009/45/CE). Tale deroga non è tuttavia applicata all'Italia.

Con riferimento a tale specifica problematica il considerando (5) chiarisce le ragioni dell'intervento normativo: è infatti emerso, nel corso delle verifiche condotte nell'ambito del programma REFIT, che non tutti gli Stati membri certificavano le navi in alluminio ai sensi della direttiva 2009/45/CE e ciò finiva per comportare una situazione di disparità tale da compromettere l'obiettivo di realizzare un elevato livello comune di sicurezza per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali nell'Unione. Pertanto al fine di porre rimedio a tale situazione, dovuta a diverse interpretazioni della definizione di alluminio come materiale equivalente e l'applicabilità delle corrispondenti norme in materia di sicurezza antincendio, risultante in diverse interpretazioni dell'ambito di applicazione della direttiva, la direttiva ha chiarito la definizione di «materiale equivalente».

La classificazione delle zone marine (art. 3 schema D LGS)

Un ulteriore intervento effettuato dalla **direttiva concerne la divisione delle zone marine in differenti categorie** (tratto **A, B, C e D** sulla base della distanza dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea), a ciascuna delle quali **corrisponde un'analogha classificazione per le navi da passeggeri adibite ad operarvi** (nuovo articolo 4 della direttiva 2009/45/CE).

Tale intervento comporta inoltre che, ai sensi dello schema di decreto legislativo all'esame, spetti all'Amministrazione competente (ossia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto) individuare e aggiornare con proprio decreto l'elenco dei tratti di mare e i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda e determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla linea di costa, avvalendosi a questo scopo delle competenze tecniche e scientifiche dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

Requisiti di sicurezza delle navi (artt. 4, 5, 7, 8, 9 e 11 Schema D LGS)

Diversi interventi sono diretti a modificare la disciplina dei **requisiti di sicurezza delle navi** con particolare riguardo alla normativa rispetto alla quale debbono conformarsi le navi di nuova costruzione e quelle esistenti alle quali è applicabile la direttiva.

Si segnala peraltro che i requisiti di sicurezza per ciascuna di esse sono ulteriormente dettagliati nel voluminoso Allegato I, oggetto di limitatissime modifiche testuali ai sensi dell'articolo 11 dello schema di decreto legislativo all'esame.

Viene innanzi tutto **eliminata la distinzione tra navi battenti bandiera di altro Stato membro e navi battenti bandiera nazionale**, prevedendosi anche una specifica possibilità di informare la Commissione nel caso in cui, con riferimento all'ammissione a compiere tratte regolari per navi non battenti bandiera nazionale nei tratti di mare più prossimi alla costa e meno pericolosi (tratte C e D), l'amministrazione dello Stato di approdo imponga norme irragionevoli a detta dello Stato di bandiera. Per le navi appartenenti alle corrispondenti classi C e D viene anche estesa l'applicazione dei requisiti di sicurezza previsti dall'Allegato I (prima limitati al solo capitolo III mentre con la disposizione all'esame si prevede che l'allegato I sia applicabile integralmente ad eccezione dei Capitoli II-1 e II-2).

Una specifica disciplina è prevista (art. 5 dello schema di decreto) per le navi ro-ro di classe A e B per le quali è richiesta la conformità agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 e per le navi ritirate dal servizio che possono continuare a esercitare esclusivamente nei tratti di mare "C" e "D".

Ulteriori interventi di modifica concernono le **modalità secondo le quali devono operare gli Stati membri che ritengano di introdurre requisiti supplementari di sicurezza, misure che consentano equivalenze o esenzioni**. Si prevede un **obbligo di notifica alla Commissione europea** tramite una banca dati (art. 7 dello schema di decreto legislativo). Quest'ultima è istituita e mantenuta dalla Commissione stessa, la quale rende le misure adottate disponibili al pubblico su un Sito Internet (articolo 9, par. 4, della direttiva 2009/45/CE).

La **stessa procedura** deve essere seguita nel caso in cui si prevedano delle **deroghe all'applicazione di tali misure di sicurezza**.

Si prevede espressamente, in questi casi, che se la Commissione adotta, entro sei mesi dalla notifica, atti di esecuzione contenenti la propria decisione che le misure proposte non sono giustificate, l'Amministrazione sia tenuta a modificarle o a non adottarle.

Per quanto riguarda le visite alle navi, l'articolo 8 dello schema, prevede che **tutte le navi da passeggeri**, sia nuove che esistenti, battenti bandiera italiana **siano sottoposte**, oltre che alle **visite** iniziali all'entrata in servizio e periodiche ogni 12 mesi, come in precedenza previsto, anche a **visite aggiuntive quando se ne verifichi la necessità**, effettuate dall'ente tecnico e, per la parte radiocomunicazioni, dagli ispettori del Ministero dello sviluppo economico.

Infine si prevede l'assoggettamento delle unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana, tenute all'obbligo di conformarsi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code), alle visite previste dai rispettivi codici e alcuni adeguamenti della disciplina relativa ai certificati di sicurezza derivanti dalle modifiche sopra descritte.

Sanzioni (art 10 Schema D LGS)

La direttiva prevede **la possibilità che gli Stati membri prevedano sanzioni** per la violazione delle disposizioni previste dalla medesima. In tal caso il Considerando (18) stabilisce che esse siano applicate correttamente e siano efficaci, proporzionate e dissuasive.

In sede di recepimento di tale direttiva, con lo schema di decreto legislativo all'esame, **l'Italia ha ritenuto di prevedere** (aggiungendo un **nuovo articolo 8-bis** da decreto legislativo n. 45 del 2000) **specifiche sanzioni sia di carattere penale che amministrativo**.

In particolare è **sanzionato penalmente il comandante che naviga oltre i limiti della abilitazione della nave, intraprende la navigazione in mancanza dei requisiti di sicurezza ovvero intraprende la navigazione privo dei certificati di sicurezza** o l'autorizzazione all'esercizio di unità veloci in regolare corso di validità.

Sono inoltre sanzionati penalmente (salvo che il fatto non costituisca più grave reato) **il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non ottemperano ai requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta**.

Le **sanzioni amministrative** riguardano il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non sottopongono la nave alle visite indicate all'articolo 7 del decreto legislativo n. 45 del 2000 come modificato dallo schema di decreto legislativo all'esame.

Testo a fronte

**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RELATIVO ALLE DISPOSIZIONI E
NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA PASSEGGERI**

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	Articolo 12 (Modifiche al titolo del decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45)
Attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.	Attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.
	Articolo 1 (Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45)
Articolo 1	Articolo 1
Definizioni	Definizioni
<p>Ai fini del presente decreto e dei suoi allegati si intendono per:</p> <p>a) «convenzioni internazionali»:</p> <p>1) firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva con la legge 23 maggio 1980, n. 313, e con la legge 4 giugno 1982, n. 438, che ha approvato il successivo protocollo del 17 febbraio 1978, e successivi emendamenti in vigore alla data del 17 marzo 1998, di seguito denominata «SOLAS 1974»;</p> <p>2) la convenzione internazionale sulle linee di massimo carico del 1966, resa esecutiva in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777 entrato in vigore il 21 luglio 1968, e successivi emendamenti del 1971 e del 1979,</p>	<p>Ai fini del presente decreto e dei suoi allegati si intendono per:</p> <p>a) «Convenzioni Internazionali»: le seguenti convenzioni, inclusi i rispettivi protocolli e relative modifiche, nella versione aggiornata:</p> <p>1. convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313, di seguito denominata «SOLAS 1974»;</p> <p>2. convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966, resa esecutiva con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, di seguito denominata «LL66»;"</p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
resi esecutivi in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 1984, n. 968, e successivi emendamenti in vigore alla data del 17 marzo 1998, di seguito denominata «LL66»;	
b) «codice sulla stabilità a nave integra»: il codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti della Organizzazione Marittima Internazionale IMO (Code on Intact Stability), contenuto nella risoluzione A.749 (18) dell'Assemblea dell'Organizzazione stessa del 4 novembre 1993, nel testo modificato alla data del 17 marzo 1998;	«b) «codice sulla stabilità a nave integra»: il codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti della Organizzazione Marittima Internazionale IMO, contenuto nella risoluzione A. 749 (18) dell'Assemblea dell'Organizzazione stessa del 4 novembre 1993, o il codice internazionale sulla stabilità a nave integra del 2008 di cui alla risoluzione MSC.267(85) della Organizzazione Marittima Internazionale IMO, del 4 dicembre 2008, nelle versioni aggiornate;
c) «codice per le unità veloci (HSC Code)»: il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci (International Code for Safety of High Speed Craft) adottato dall'IMO con la risoluzione MSC 36(63) del 20 maggio 1994 ovvero il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (International Code for Safety of High-Speed Craft, 2000), contenuto nella risoluzione MSC 97 (73) dell'IMO del dicembre 2000, nelle loro versioni aggiornate	<i>identica</i>
d) «GMDSS»: il sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (Global Maritime Distress and Safety System), definito nel capitolo IV della «SOLAS 1974»;	<i>identica;</i>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
e) «nave da passeggeri»: qualsiasi nave che trasporti più di dodici passeggeri;	<i>identica;</i>
<p>f) «unità veloce da passeggeri»: una unità veloce come definita alla regola 1 del capitolo X della «SOLAS 1974», che trasporti più di dodici passeggeri; non sono considerate unità veloci da passeggeri le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali marittimi delle classi B, C e D, quando:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il loro dislocamento rispetto alla linea di galleggiamento corrisponda a meno di cinquecento metri cubi; 2. e la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 1.4.37 del codice per le unità veloci del 2000, sia inferiore a 20 nodi; 	<p>f) «unità veloce da passeggeri»: una unità veloce come definita alla regola 1 del capitolo X della «SOLAS 1974», che trasporti più di dodici passeggeri; non sono considerate unità veloci da passeggeri le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali marittimi delle classi B, C e D, quando:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il loro dislocamento rispetto alla linea di galleggiamento corrisponda a meno di cinquecento metri cubi; 2. e la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 1.4.38 del codice per le unità veloci del 2000, sia inferiore a 20 nodi;
<p>g) «nave nuova»: una nave la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione, alla data del 1° luglio 1998 o successivamente. Per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ha inizio la costruzione identificabile con una nave specifica; 2. ha avuto inizio, per quella determinata nave, la sistemazione in posto di almeno cinquanta tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori; 	<i>identica;</i>
h) «nave esistente»: una nave che non sia una nave nuova;	<i>identica;</i>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
<p>i) «passeggero»: qualsiasi persona che non sia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il comandante, né un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave per i suoi servizi; 2. un bambino di età inferiore a un anno; 	<p><i>identica;</i></p>
<p>l) «lunghezza della nave»: se non altrimenti definita nell'allegato I, il 96% della lunghezza totale calcolata su un galleggiamento all'85% della più piccola altezza di costruzione misurata dal limite superiore della chiglia oppure la lunghezza misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora all'asse di rotazione del timone al predetto galleggiamento, se tale lunghezza è maggiore. Nelle navi che, secondo progetto, presentano un'inclinazione della chiglia, il galleggiamento al quale si misura tale lunghezza deve essere parallelo al galleggiamento del piano di costruzione;</p>	<p><i>identica;</i></p>
<p>m) «altezza di prora»: l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione «LL66» in quanto distanza verticale sulla perpendicolare avanti, fra il galleggiamento corrispondente al bordo libero estivo assegnato e l'assetto di progetto, e la faccia superiore del ponte esposto a murata;</p>	<p>m) «altezza di prora»: l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione «LL66»;</p>
<p>n) «nave con ponte completo»: una nave provvista di un ponte completo, esposto alle intemperie e al mare, dotato di mezzi permanenti che</p>	<p><i>identica;</i></p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
<p>permettano la chiusura di tutte le aperture nella parte esposta alle intemperie e sotto il quale tutte le aperture praticate nelle fiancate sono dotate di mezzi di chiusura permanenti, stagni almeno alle intemperie. Il ponte completo può essere un ponte stagno o una struttura equivalente a un ponte non stagno, completamente coperto da una struttura stagna alle intemperie, di resistenza sufficiente a mantenere l'impermeabilità alle intemperie e munita di mezzi di chiusura stagni alle intemperie;</p>	
<p>o) «viaggio internazionale»: un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di quello Stato o viceversa;</p>	<p><i>identica</i></p>
<p>p) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro, o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;</p>	<p><i>identica</i></p>
<p>q) «tratti di mare»: le aree marittime nelle quali le classi di navi possono operare per tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo specifico;</p>	<p>q) «tratto di mare»: un tratto di mare o una rotta marittima definiti a norma dell'articolo 3. Tuttavia, ai fini dell'applicazione delle disposizioni in materia di radiocomunicazioni, valgono le definizioni di «tratto di mare» riportate nella regola 1, capitolo IV, della «SOLAS 1974»;</p>
<p>r) «area portuale»: un'area che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici</p>	<p>r) «area portuale»: area diversa da un tratto di mare di giurisdizione che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici</p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
naturali che proteggono un estuario o un'area protetta affine;	naturali che proteggono un estuario o un'area protetta affine;
s) «luogo di rifugio»: qualsiasi area protetta naturalmente o artificialmente che possa essere usata come rifugio da una nave o da un'unità veloce, che si trovi in condizioni di pericolo;	s) abrogata
t) «Amministrazione»: il Ministero dei trasporti e della navigazione - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;	t) «Amministrazione»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;
u) «Autorità marittime»: Comandi periferici secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;	u) <i>identica</i> ;
v) «Stato ospite»: lo Stato membro dai cui porti, o verso i cui porti, una nave o una unità veloce, battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro, effettua viaggi nazionali;	v) «Stato di approdo» : lo Stato membro dai cui porti, o verso i cui porti, una nave o una unità veloce battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro, effettua viaggi nazionali;
z) «organismo riconosciuto»: l'organismo riconosciuto a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314;	z) «organismo riconosciuto»: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio; per le navi e unità veloci da passeggeri nazionali si intende l'ente tecnico di cui alla lettera bb-sexies)
aa) «miglio»: lunghezza equivalente a 1.852 metri;	aa) «miglio»: lunghezza equivalente a 1852 metri;
bb) «onda significativa»: l'onda media corrispondente a un terzo dell'altezza delle onde più alte osservate in un determinato periodo;	bb) <i>abrogata</i> ;
bb-bis) «nave ro/ro da passeggeri»: una nave da passeggeri che trasporta più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di	bb-bis) <i>identica</i> ;

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
categoria speciale, come definiti nella regola II-2/A/2 di cui all'allegato I;	
<i>bb-ter</i>) «età»: età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;	<i>bb-ter</i>) <i>identica</i> ;
<i>bb-quater</i>) «persona a mobilità ridotta»: chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;	<i>bb-quater</i>) «persone a mobilità ridotta»: le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, le persone con disabilità , le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;
<i>bb-quinquies</i>) «altezza significativa d'onda (h_s)»: l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo;	<i>bb-quinquies</i>) <i>identica</i> ;
<i>bb-sexies</i>) «ente tecnico»: l'organismo autorizzato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni.	<i>bb-sexies</i>) «ente tecnico»: l'organismo riconosciuto autorizzato e affidato al quale sono devolute dal ministero delle infrastrutture dei trasporti le attribuzioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340.
	<i>bb-septies</i>) «nave a vela»: una nave a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica come propulsione ausiliaria e di emergenza, dove il rapporto tra superficie velica espressa in metri quadrati e dislocamento massimo espresso in tonnellate risulta essere maggiore di 7;
	<i>bb-octies</i>) «materiale equivalente»: leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile che, per le sue proprietà intrinseche o grazie

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	alla sua coibentazione, al termine della prevista prova standard del fuoco possiede caratteristiche strutturali e di resistenza al fuoco equivalenti a quelle dell'acciaio;
	<i>bb-novies</i>) "prova standard del fuoco": prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo conformemente al metodo di prova specificato nel codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010, di cui alla risoluzione MSC.307(88) dell'IMO, del 3 dicembre 2010, nella versione aggiornata;
	<i>bb-decies</i>) "nave tradizionale": qualsiasi tipo di nave da passeggeri storica progettata prima del 1965 e le relative repliche costruite principalmente con i materiali originali, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e le competenze marittime tradizionali, identificabili insieme come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;
	<i>bb-undecies</i>) "unità da diporto o unità veloce da diporto": un'unità che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;
	<i>bb-duodecies</i>) "imbarcazione di servizio" (<i>tender</i>): un'imbarcazione

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	in dotazione alla nave che è utilizzata per trasferire più di dodici passeggeri da una nave da passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;
	<i>bb-ter decies</i>) "nave di servizio <i>off-shore</i> ": una nave utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale, di cui all'articolo 1, comma 1, punto 49) del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività della nave;
	<i>bb-quater decies</i>) "unità veloce di servizio <i>off-shore</i> ": un'unità utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale di cui all'articolo 1, comma 1, punto 49) del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività dell'unità;
	<i>bb-quinquies decies</i>) "riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità": uno qualsiasi dei seguenti: 1. qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente le dimensioni di una nave, ad esempio l'allungamento mediante l'aggiunta di un nuovo corpo centrale, 2. qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente la capacità di trasporto di passeggeri di una nave, ad esempio la trasformazione di un ponte per autoveicoli in alloggio passeggeri, 3. qualsiasi variazione che aumenti sostanzialmente la vita di esercizio di una nave, ad esempio il rinnovo

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	dell'alloggio passeggeri su un intero ponte, 4 qualsiasi conversione di qualsiasi tipo di nave in una nave da passeggeri;
	<i>bb-sedecies</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 o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dal proprietario della stessa;
	<i>bb-seplies-decies</i>) «navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio»: si intendono le navi ro/ro da passeggeri delle classi "A" e "B": 1. la cui chiglia è stata impostata o si trovava od un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, e 2. non si sono conformate agli articoli 5, 7 e 8, del decreto legislativa 14 marzo 2005, n. 65. entro il 1° ottobre 2010, e 3. sono state destinate alla navigazione nelle classi "C" e "D" a tale data o a una data successiva alla quale hanno raggiunto i trenta anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ottobre 2015.

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	Articolo 2 (Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Articolo 2	Articolo 2
<i>Ambito di applicazione</i>	<i>Ambito di applicazione</i>
1. Le disposizioni del presente decreto si applicano alle navi di seguito indicate indipendentemente dalla loro bandiera, adibite a viaggi nazionali: a) alle navi da passeggeri nuove; b) alle navi da passeggeri esistenti di lunghezza pari o superiore a ventiquattro metri; c) alle unità veloci da passeggeri.	1. Le disposizioni del presente decreto si applicano alle navi da passeggeri nuove ed esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri e alle unità veloci da passeggeri , indipendentemente dalla loro bandiera, adibite a viaggi nazionali.
2. Le Autorità marittime provvedono affinché le navi e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di un Paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti del presente decreto, prima di essere adibite a viaggi nazionali.	2. <i>identico</i>
3. Le disposizioni del presente decreto non si applicano: a) alle seguenti navi da passeggeri:	3. Le disposizioni del presente decreto non si applicano: a) alle seguenti navi da passeggeri:
1. navi militari e da trasporto truppe;	1) navi militari e da trasporto truppe;
	2) navi a vela;
2. navi senza mezzi di propulsione meccanica;	3) navi senza mezzi di propulsione meccanica;
3. navi costruite in materiale non metallico o equivalente non contemplate dalle norme relative alle unità veloci (HSC) di cui alla risoluzione MSC 36(63) ed alla risoluzione MSC.97(73) ovvero unità a sostentamento dinamico (DSC) di cui alla risoluzione A.373 (X);	4) navi costruite in materiale non metallico o equivalente non contemplate dalle norme relative alle unità veloci (HSC) di cui alla risoluzione MSC 36(63) e alla risoluzione MSC.97(73) ovvero unità a sostentamento dinamico (DSC) di cui alla risoluzione A.373 (X);
4. navi in legno di costruzione primitiva;	5) navi in legno di costruzione primitiva;

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
5. originali e singole riproduzioni di navi da passeggeri storiche, progettate prima del 1965, costruite principalmente con i materiali originali;	
	6) navi tradizionali;
	7) unità da diporto;
6. navi da diporto che non sono né saranno dotate di equipaggio e non trasportano più di dodici passeggeri a fini commerciali;	
7. navi che operano esclusivamente nelle aree portuali;	8) navi che operano esclusivamente nelle aree portuali;
	9) unità di servizio <i>off-shore</i> ;
	10) imbarcazioni di servizio;
b) alle seguenti unità veloci da passeggeri:	b) alle seguenti unità veloci da passeggeri:
1. navi militari e da trasporto truppe;	1) unità militari e da trasporto truppe;
2. unità da diporto che non sono dotate di equipaggio e non trasportano più di dodici passeggeri a fini commerciali;	2) unità da diporto;
3. unità che operano esclusivamente nelle aree portuali.	3) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali;
	4) unità di servizio <i>off-shore</i> .
	Articolo 3 (Modifiche all'articolo 3 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Articolo 3	Articolo 3
<i>Classi di navi da passeggeri e categorie di unità veloci da passeggeri</i>	<i>Categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi passeggeri</i>
	1. I tratti di mare sono suddivisi nelle seguenti categorie: a) «tratto A»: tratto di mare al di fuori dei tratti B, C e D; b) «tratto B»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 20 miglia dalla

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	<p>linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma che si trova al di fuori dei tratti C e D;</p> <p>c) «tratto C»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma al di fuori del tratto di mare D, se presente. Inoltre, la probabilità di un'altezza significativa d'onda superiore a 2,5 metri è inferiore al 10% durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva;</p> <p>d) «tratto D»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea e nel quale la probabilità di un'altezza significativa d'onda superiore a 1,5 metri è inferiore al 10% durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico In caso di attività stagionale per esempio un'attività estiva.</p>
1. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui operano:	2. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui possono operare:
«classe A»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali diversi dai viaggi effettuati dalle navi delle classi B, C e D;	a) «classe A»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti A, B, C e D;

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
«classe B»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa;	b) «classe B»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti B, C e D;
«classe C»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa;	c) «classe C»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti C e D;
«classe D»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa.	d) «classe D: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti D.
<p>2. Le unità veloci da passeggeri sono suddivise nelle seguenti categorie:</p> <p>a) «Unità di categoria A»: qualunque unità veloce da passeggeri:</p> <p>1. che operi su di un percorso in cui si sia dimostrato, a soddisfazione degli Stati di bandiera e dei porti interessati, che esiste un'alta probabilità, in caso di evacuazione in qualsiasi punto del percorso, che passeggeri e membri dell'equipaggio possano essere soccorsi in sicurezza entro il minore dei seguenti tempi:</p> <p>a) tempo necessario per preservare le persone che si trovano sui mezzi di salvataggio, dai pericoli di ipotermia, nelle peggiori condizioni ipotizzate,</p> <p>b) tempo appropriato in relazione alle condizioni ambientali ed alla configurazione geografica della zona del percorso. o</p> <p>c) quattro ore;</p>	

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
2. Per le unità veloci da passeggeri si applicano le categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11 del codice per le unità veloci del 1994 ovvero nel capitolo 1, paragrafi 1.4.12 e 1.4.13 del codice per le unità veloci del 2000.	3. Per le unità veloci da passeggeri si applicano le categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11, del codice per le unità veloci del 1994 ovvero nel capitolo 1, paragrafi 1.4.12 e 1.4.13, del codice per le unità veloci del 2000.
2-bis. L'Amministrazione individua ed aggiorna con proprio decreto l'elenco dei tratti di mare suddiviso secondo i criteri di cui al comma 1, delimitando le zone nelle quali le classi di navi da passeggeri possono operare tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo limitato applicando i criteri per le classi di cui al comma 1. Per le navi ro/ro da passeggeri, l'Amministrazione individua ed aggiorna con decreto anche i corrispondenti valori d'altezza significativa d'onda in tali tratti.	4. L'Amministrazione individua e aggiorna con proprio decreto l'elenco dei tratti di mare e i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda suddivisi secondo i criteri di cui al comma 1 e determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla linea di costa.
	5. L'Amministrazione, per la predisposizione del decreto di cui al comma 4, si avvale delle competenze tecniche e scientifiche dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).
2-ter. L'Amministrazione rende disponibili le informazioni di cui al comma 3 in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'Amministrazione comunica alla Commissione europea il sito in cui dette informazioni sono state inserite e tutte le modifiche ad esse apportate, con le relative motivazioni.	6. L'Amministrazione rende disponibili le informazioni di cui al comma 4 in una banca dati pubblica, accessibile sul proprio sito Internet, e comunica alla Commissione europea il sito in cui dette informazioni sono state inserite e tutte le modifiche a esse apportate.

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	Articolo 4 (Modifiche all'articolo 4 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Articolo 4	Articolo 4
<i>Requisiti di sicurezza</i>	<i>Requisiti di sicurezza</i>
1. Le navi da passeggeri e le unità veloci da passeggeri nuove e esistenti adibite a viaggi nazionali, devono essere conformi alle norme in materia di sicurezza stabilite dal presente decreto.	1. <i>identico</i>
2. Per quanto riguarda le navi da passeggeri, nuove ed esistenti, delle classi A, B, C e D:	2. Per quanto riguarda le navi da passeggeri, nuove ed esistenti, delle classi A, B, C e D:
a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario, degli impianti elettrici e automatici devono essere conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto;	a) <i>identica</i>
b) si applicano le disposizioni del capitolo IV, e relativi emendamenti GMDSS del 1988, e dei capitoli V e VI della «SOLAS 1974»;	b) <i>identica</i>
c) si applicano le disposizioni per le apparecchiature di navigazione di cui alle regole 17, 18, 19, 20 e 21, del Capitolo V della Convenzione «SOLAS 1974», nella sua versione aggiornata. Gli equipaggiamenti marittimi elencati nell'allegato A.1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407 e successive modificazioni, e conformi alle disposizioni del decreto stesso, sono considerati conformi anche alle disposizioni in materia di approvazione del tipo di	c) <i>abrogata;</i>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
cui alla regola 18.1, Capitolo V, della Convenzione «SOLAS 1974».	
3. Per quanto riguarda le navi da passeggeri nuove:	3. Per quanto riguarda le navi da passeggeri nuove:
<p>a) requisiti generali:</p> <p>1. Le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della «SOLAS 1974» e ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I. Per quanto riguarda le regole la cui interpretazione è lasciata, a norma della «SOLAS 1974», alla discrezionalità dell'amministrazione, si applicano le interpretazioni contenute nell'allegato I;</p>	a) <i>identica</i>
<p>2. Le navi da passeggeri nuove delle classi B, C e D devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I:</p> <p>b) requisiti relativi alle linee di massimo carico:</p> <p>1. Le navi da passeggeri nuove di lunghezza pari o superiore a 24 metri devono essere conformi alla convenzione «LL66»;</p>	2. <i>identico</i>
2. i criteri che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quelli della convenzione «LL66» si applicano, per quanto riguarda la lunghezza e la classe, alle navi nuove di lunghezza inferiore a 24 metri;	2. <i>abrogato</i>
3. in deroga a quanto previsto ai paragrafi b)1 e b)2, le navi da passeggeri nuove di classe D sono esonerate dall'osservanza del	3. in deroga a quanto previsto al comma 2, lettera b), punto 1 le navi da passeggeri nuove di classe D sono esonerate dall'osservanza

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione «LL66»;	del requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione «LL66»;
4. le navi da passeggeri nuove dalle classi A, B, C e D sono provviste di ponte completo.	4. <i>identico.</i>
4. Per quanto riguarda le navi da passeggeri esistenti:	4. Per quanto riguarda le navi da passeggeri esistenti:
a) le navi da passeggeri esistenti di classe A devono essere conformi alle regole applicabili alle navi da passeggeri esistenti, definite nella «SOLAS 1974» e ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I. Per quanto riguarda le regole la cui interpretazione è lasciata dalla «SOLAS 1974» alla discrezionalità dei singoli Stati, si applicano le interpretazioni contenute nell'allegato I;	a) <i>identica;</i>
b) le navi da passeggeri esistenti di classe B devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati nel presente decreto e nell'allegato I;	b) <i>identica;</i>
c) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dal capitolo III dell'allegato I, nonché dalla legge 5 giugno 1962. n. 616 e dal decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435. Prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D battenti bandiera di altro Stato membro possano essere adibite a viaggi nazionali regolari, lo Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dell'Amministrazione	c) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I, con esclusione dei Capitoli II-1 e II-2 , nonché dalla legge 5 giugno 1962. n. 616 e dal decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435. Prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D battenti bandiera di altro Stato possano essere adibite a viaggi nazionali regolari, lo Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dell'Amministrazione

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
sull'equivalenza del livello di sicurezza previsto dalle citate norme;	sull'equivalenza del livello di sicurezza previsto dalle citate norme;
	c-bis) se l'Amministrazione ritiene irragionevoli le norme imposte dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c), ne informa immediatamente la Commissione.
d) le navi che subiscono riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità e conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove di cui al comma 3, lettera a). I cambiamenti apportati a una nave esistente al solo scopo di adeguarla a una norma di sicurezza superiore non sono considerati cambiamenti di grande entità;	d) abrogata;
e) se non altrimenti disposto nella «SOLAS 1974», le disposizioni di cui alla lettera a) e, se non altrimenti disposto dall'allegato I, le disposizioni di cui alle lettere b) e c) non si applicano ad una nave la cui chiglia era stata impostata o che si trovava a un equivalente stadio di costruzione: 1. a una data anteriore al 1° gennaio 1940: fino al 1° luglio 2006; 2. al 1° gennaio 1940 o a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1962: fino al 1° luglio 2007; 3. al 1° gennaio 1963 o a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1974: fino al 1° luglio 2008;	e) abrogata;

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
<p>4. al 1° gennaio 1975 o a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1984: fino al 1° luglio 2009;</p> <p>5. al 1° gennaio 1985 o a una data posteriore, ma anteriore alla data di entrata in vigore del presente decreto: fino al 1° luglio 2010.</p>	
<p>5. Per quanto riguarda le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di altro Stato membro:</p>	<p>5. Per quanto riguarda le unità veloci da passeggeri:</p>
<p>a) le unità veloci da passeggeri costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grande entità dal 1° gennaio 1996, devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalle regole X/2 e X/3 della Convenzione «SOLAS 1974», a meno che:</p>	<p>a) <i>identica</i></p>
<p>1) la chiglia sia stata impostata o si trovasse ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al giugno 1998;</p>	<p>1) <i>identico</i></p>
<p>2) la consegna e la commessa siano avvenute anteriormente al dicembre 1998;</p>	<p>2) <i>identico</i></p>
<p>3) siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (Code of Safety for Dynamically Supported Craft, DSC Code), di cui alla risoluzione A.373 (X) dell'IMO, modificata dalla risoluzione MSC.37(63) dell'IMO;</p>	<p>3) siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (Code of Safety for Dynamically Supported Craft, DSC Code), di cui alla risoluzione A.373 (X) dell'IMO, nella versione aggiornata;</p>
<p>b) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 in base ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci continuano</p>	<p>b) <i>identica</i></p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
l'attività certificata a norma di tale codice;	
c) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996, non conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci e conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico possono essere ammesse a viaggi nazionali in tratti di mare italiani solo previo accordo dell'Amministrazione;	c) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996, non conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC code) e conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code) possono essere ammesse a viaggi nazionali in tratti di mare italiani: 3.1 qualora già adibite a dei viaggi al 4 giugno 1998 e, 3.2 solo previo accordo dell'Amministrazione.
d) i processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative apparecchiature sono conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto.	d) <i>identica</i>
	5-bis. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità e le conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove stabiliti al comma 3, lettera a). Le trasformazioni apportate a una nave al solo scopo di adeguarla a uno standard che assicuri una maggiore capacità di sopravvivenza non sono considerate cambiamenti di grande entità.
	5-ter. Le navi costruite in materiale equivalente prima del 20 dicembre 2017 si conformano ai requisiti del

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	presente decreto entro il 22 dicembre 2025.
<p>6. Per quanto riguarda le unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana:</p> <p>a) le unità veloci da passeggeri costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grande entità dal 1° gennaio 1996, devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalle regole X/2 e X/3 della Convenzione "SOLAS 1974", a meno che:</p> <p>1) la chiglia sia stata impostata o si trovasse ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al giugno 1998;</p> <p>2) la consegna e la commessa siano avvenute anteriormente al dicembre 1998;</p> <p>3) siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (Code of Safety for Dynamically Supported Craft, DSC Code), di cui alla risoluzione A.373 (X) dell'IMO, modificata dalla risoluzione MSC.37 (63) dell'IMO;</p> <p>b) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 in base ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci e quelle già in esercizio alla data di entrata in vigore del presente decreto, continuano l'attività certificata secondo la normativa ad esse applicabile;</p> <p>c) i processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative</p>	<p>6. <i>abrogato</i></p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
apparecchiature devono essere conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto.	
	Articolo 5 (Modifiche all'articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Articolo 4-bis	Articolo 4-bis
<i>Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri</i>	<i>Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri</i>
1. Fermo restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri di classe A, B e C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8, del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2003/25/CE .	1. Fermi restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri di classe C , la cui chiglia è stata impostata o si trova o un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B , devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 .
	2. Le navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio possono continuare a esercitare esclusivamente nei tratti di mare “C” e “D”.
2. Fermo restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri delle classi A e B, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8, del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2003/25/CE, entro il 1° ottobre 2010, tranne il caso in cui siano ritirate dal servizio a tale data	

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
o a una data successiva alla quale raggiungono trenta anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ottobre 2015.	
3. Per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2003/25/CE, richiamato negli articoli 5, 7 e 8 del medesimo decreto, è impiegata l'altezza significativa d'onda (h_s). I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del 10%.	
4. La nave che segue una rotta che incrocia più di un tratto di mare, con diverse altezze significative d'onda, deve soddisfare i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2003/25/CE, richiamato negli articoli 5, 7 e 8 del medesimo decreto, relativi al più elevato valore dell'altezza significativa d'onda individuato per tali tratti.	
	Articolo 6 (Modifiche all'articolo 4-ter del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Articolo 4-ter	Articolo 4-ter
<i>Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta.</i>	<i>Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta.</i>
1. Fatto salvo quanto previsto nel decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 , e oltre ai pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi	1. <i>identico</i>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
<p>da passeggeri di classe A, B, C e D e le unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico, al fine di garantire un accesso sicuro alle persone a mobilità ridotta, devono:</p> <p>a) se la chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, essere conformi, per quanto fattibile, agli orientamenti contenuti nell'allegato III;</p> <p>b) se la chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, procedere all'effettuazione delle necessarie modifiche applicando gli orientamenti di cui all'allegato III per quanto ragionevole e possibile, in termini economici, secondo quanto previsto nel piano d'azione nazionale di cui al comma 3.</p>	
<p>2. L'Amministrazione consulta e coopera con le associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta in merito all'attuazione degli orientamenti contenuti nell'allegato III.</p>	<p>2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti consulta e coopera con le associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta in merito all'attuazione degli orientamenti contenuti nell'allegato III.</p>
<p>3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora un piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti alle navi e unità veloci la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, da comunicare alla Commissione europea entro il 17 maggio 2005.</p>	<p>3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora un piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti alle navi e unità veloci la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004.</p>
<p>4. L'Amministrazione entro il 17 maggio 2006 informa la Commissione europea in merito</p>	<p>4. abrogato</p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
all'attuazione del presente articolo, per tutte le navi da passeggeri di cui al comma 1, lettera a), per le navi da passeggeri di cui al comma 1, lettera b), autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri e per tutte le unità veloci da passeggeri.	
5. Le verifiche sulla costruzione delle navi nuove e sulle modifiche strutturali alle navi esistenti per l'adeguamento alle prescrizioni del presente articolo competono all'ente tecnico.	5. Le verifiche della conformità delle navi nuove e dell'adeguamento delle navi esistenti alle prescrizioni del presente articolo competano all'ente tecnico.
	Articolo 7 (Modifiche all'articolo 5 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Articolo 5	Articolo 5
<i>Equivalenze ed esenzioni.</i>	<i>Equivalenze ed esenzioni.</i>
	1. Se l'Amministrazione, anche in concorso con altri Stati membri, ritiene che i requisiti di sicurezza applicabili devono essere migliorati in determinate situazioni a causa di specifiche circostanze locali e se tale esigenza è debitamente comprovata, adotta le misure atte a migliorare i suddetti requisiti, applicando la procedura di cui al comma 3.
1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, notificato alla Commissione europea, possono essere adottate misure che consentono l'equivalenza alle regole contenute nell'allegato I, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto le suddette regole, nonché, a condizione che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza, misure atte a esonerare le navi	2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, applicando la procedura di cui al comma 3 , possono essere adottate: a) misure che consentono l'equivalenza a taluni requisiti specifici del presente decreto , purché tali equivalenze siano efficaci almeno quanto i suddetti requisiti : b) a condizione che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza,

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel presente decreto, quando siano adibite, nelle acque territoriali, inclusi i tratti di mare arcipelagici riparati dagli effetti del mare aperto, a viaggi nazionali sottoposti a talune condizioni operative, quali la probabilità di un'onda significativa inferiore, l'osservanza di limiti stagionali, la circostanza che la navigazione sia effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, la durata limitata dei viaggi, ovvero la vicinanza di servizi di pronto intervento.	misure atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel presente decreto, quando siano adibite, nelle acque territoriali, inclusi i tratti di mare arcipelagici riparati dagli effetti del mare aperto, a viaggi nazionali sottoposti a talune condizioni operative, quali più basse condizioni di altezza d'onda significativa , l'osservanza di limiti stagionali, la circostanza che la navigazione da effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, la durata limitata dei viaggi, ovvero la vicinanza di servizi di pronto intervento.
	3. Se l'Amministrazione adotta le misure di cui ai commi 1 e 2, si attiene alle disposizioni di cui ai commi da 4 a 8.
	4. L'Amministrazione notifica alla Commissione le misure che intende adottare fornendo le precisazioni sufficienti a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato.
	5. Se la Commissione adotta, entro sei mesi dalla notifica, atti di esecuzione contenenti la propria decisione che le misure proposte non sono giustificate, l'Amministrazione è tenuta a modificarle o a non adottarle.
	6 Le misure adottate sono espressamente specificate nel decreto di cui al comma 2 e comunicate alla Commissione e agli altri Stati membri.

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	7. Le suddette misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera che battono o alla nazionalità o al luogo dove ha sede la società di gestione.
	8. Le misure di cui al comma 2, atte a esonerare le navi dall'osservanza di alcuni requisiti specifici indicati nel presente decreto, si applicano solo finché ricorrono tali condizioni specifiche.
	9. L 'Amministrazione notifica le misure di cui ai commi 4 e 6 mediante la banca dati che la Commissione istituisce e mantiene a tal fine e a cui la Commissione e l'Amministrazione hanno accesso.
Articolo 6 (Clausola di salvaguardia)	<i>Non modificato</i>
<p>1. L'Amministrazione, qualora ritenga che una nave da passeggeri o un'unità veloce adibita a viaggi nazionali all'interno dello Stato, per quanto conforme alle disposizioni del presente decreto, costituisca un rischio di grave pericolo per la sicurezza delle persone o delle cose, oppure dell'ambiente, può sospendere l'attività ovvero Imporre misure di sicurezza aggiuntive finché il pericolo non sia scongiurato, dandone informazione alla Commissione europea e agli altri Stati membri.</p>	

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	Articolo 8 (Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Articolo 7	Articolo 7
Visite	Visite
<p>1. Le navi da passeggeri nuove battenti bandiera italiana sono sottoposte dalle Autorità marittime alle seguenti visite:</p> <p>a) una visita iniziale prima che la nave entri in servizio;</p> <p>b) una visita periodica ogni dodici mesi;</p> <p>c) visite occasionali.</p>	<p>1. Le navi da passeggeri battenti bandiera italiana sono sottoposte, con le modalità di cui al comma 3, alle seguenti visite:</p> <p>a) una visita iniziale prima che la nave entri in servizio;</p> <p>b) una visita periodica ogni dodici mesi;</p> <p>c) visite addizionali quando se ne verifichi la necessità.</p>
<p>2. Le navi da passeggeri esistenti battenti bandiera italiana sono sottoposte dalle Autorità marittime alle seguenti visite:</p> <p>a) una visita iniziale, prima che la nave sia adibita a viaggi nazionali in uno Stato ospite, o entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto quando adibita a viaggi nazionali nello Stato;</p> <p>b) una visita periodica ogni dodici mesi;</p> <p>c) visite occasionali.</p>	
<p>3. Le unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana tenute a conformarsi, in base alle disposizioni dell'art. 4, comma 6, ai requisiti del codice per le unità veloci (HSC), sono sottoposte dalle Autorità marittime alle visite previste dal codice stesso.</p>	<p>2. Le unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana, tenute a conformarsi, in base alle disposizioni dell'articolo 4, comma 5, ai requisiti del codice per le unità veloci (HSC code) e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana, tenute a conformarsi, in base alle disposizioni dell'articolo 4, comma 5, ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code), sono</p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	sottoposte alle visite previste dai rispettivi codici con le modalità di cui al comma 3.
4. Le visite di cui ai commi 1, 2 e 3 sono effettuate con le modalità e con le procedure di cui al capo IV della legge 5 giugno 1962, n. 616, e dal titolo II, capitolo I, del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, nonché seguendo le procedure e orientamenti specificati nella Risoluzione IMO A.997(25) e successive modificazioni «Orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di ispezione e certificazione, 2007», o procedure finalizzate a conseguire il medesimo obiettivo.	3. Le visite di cui ai commi 1 e 2 sono effettuate dall'ente tecnico e, per la parte radiocomunicazioni, dagli ispettori del Ministero dello sviluppo economico, seguendo le procedure e gli orientamenti specificati nella risoluzione IMO A.997(25) e successive modificazioni "Orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di ispezione e certificazione, 2007" o procedure finalizzate a conseguire il medesimo obiettivo.
5. Per quanto non previsto nel presente articolo, continuano ad applicarsi le norme contenute nella legge 5 giugno 1962, n. 616.	4. <i>identico</i>
	Articolo 9 (Modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Articolo 8	Articolo 8
<i>Certificati</i>	<i>Certificati</i>
1. Le navi da passeggeri nuove ed esistenti sono provviste di un certificato di sicurezza per le navi da passeggeri secondo il modello riportato nell'allegato II rilasciato dalle Autorità marittime al termine della visita iniziale di cui all'art. 7, comma 1, lettera a), e comma 2, lettera a).	1. Le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfano i requisiti del presente decreto devono essere in possesso di un certificato di sicurezza per le navi da passeggeri in conformità al presente decreto. Il formato del certificato è conforme all'allegato II ed è rilasciato dalle Autorità marittime al termine della visita iniziale di cui all'articolo 7, comma 1, lettera a).
2. Il certificato di sicurezza per le navi da passeggeri è rilasciato per un	2. Il certificato di sicurezza per le navi da passeggeri è rilasciato per un

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
<p>periodo non superiore a dodici mesi. La validità del certificato può essere prorogata dalle Autorità marittime per una durata massima di un mese a decorrere dalla data di scadenza del certificato stesso. Quando è stata concessa una proroga il periodo di validità del certificato decorre dalla data di scadenza prima della proroga. Il certificato di sicurezza delle navi da passeggeri è rinnovato al termine della visita periodica di cui all'art. 7, comma 1 lettera b), e comma 2, lettera b).</p>	<p>periodo non superiore a dodici mesi. La validità del certificato può essere prorogata dalle Autorità marittime per una durata massima di un mese a decorrere dalla data di scadenza del certificato stesso. Quando è stata concessa una proroga il periodo di validità del certificato decorre dalla data di scadenza prima della proroga. Il certificato di sicurezza delle navi da passeggeri è rinnovato al termine della visita periodica di cui all'art. 7, comma 1 lettera b).</p>
<p>3. Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC), il certificato di sicurezza e l'autorizzazione all'esercizio per unità veloci sono rilasciati dalle Autorità marittime. Le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 già in esercizio alla data di entrata in vigore del presente decreto, continuano ad essere certificate secondo la normativa ad esse applicabile.</p>	<p>3. Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC code) e dal codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code), il certificato di sicurezza e l'autorizzazione all'esercizio per unità veloci, sono rilasciati dalle Autorità marittime.</p>
<p>4. Prima di rilasciare l'autorizzazione all'esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato ospite, l'Amministrazione concorda con detto Stato le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché queste siano riportate nell'autorizzazione all'esercizio.</p>	<p>4. Prima di rilasciare l'autorizzazione all'esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato di approdo, l'Amministrazione concorda con detto Stato le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché queste siano riportate nell'autorizzazione all'esercizio.</p>
<p>5. Le esenzioni concesse a una nave o ad una unità veloce a norma e in conformità delle disposizioni dell'art.</p>	<p>5. Le misure di sicurezza supplementari, le equivalenze e le esenzioni concesse a una nave o ad</p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
5, devono figurare sul certificato della nave o dell'unità.	una unità veloce a norma e in conformità delle disposizioni dell'art. 5, devono figurare sul certificato della nave o dell'unità.
6. Sono validi il certificato di sicurezza per unità veloci da passeggeri e l'autorizzazione all'esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, nonché il certificato di sicurezza per navi da passeggeri, rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.	6. Sono validi il certificato di sicurezza per unità veloci da passeggeri e l'autorizzazione all'esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, nonché il certificato di sicurezza per navi da passeggeri di cui al presente articolo , rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.
7. Le Autorità marittime possono ispezionare ogni nave da passeggeri o unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali ed accertare la validità dei certificati e documenti pertinenti presenti a bordo.	7. abrogato
8. Tutto l'equipaggiamento marittimo di cui all'allegato A.1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, conforme alle disposizioni del medesimo decreto è considerato conforme anche alle disposizioni del presente decreto, anche qualora l'allegato I preveda che detto equipaggiamento debba essere approvato e sottoposto a prove a soddisfazione dello Stato di bandiera.	8. Tutto l'equipaggiamento marittimo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 , conforme alle disposizioni del medesimo decreto, è considerato conforme anche alle disposizioni del presente decreto.
	Articolo 10 (Sanzioni)
	Dopo l'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2000 n. 45, è inserito il seguente:
	Articolo 8-bis (Sanzioni)

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	<p>1. Salvo che il fatto non costituisca più grave reato, il comandante della nave che:</p> <p>a) naviga oltre i limiti della abilitazione della nave di cui all'articolo 3, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a 1.032 euro;</p> <p>b) intraprende la navigazione in mancanza dei requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1.032;</p> <p>c) intraprende la navigazione privo dei certificati, di cui all'articolo 8, in regolare corso di validità, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a euro 1.032.</p>
	<p>2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non ottemperano ai requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta di cui all'articolo 4-ter sono puniti con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1.032.</p>
	<p>3. Il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non sottopongono la nave alle visite previste dall'articolo 7, sono puniti con la sanzione amministrativa da euro 5.000 a euro 15.000.</p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
	4. 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.
	5. 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.
	Articolo 11 (Modifiche all'allegato I del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)
Allegato I	Allegato I
<i>Punto 13.1, comma 1, capitolo II-2, parte A</i>	<i>Punto 13.1, comma 1, capitolo II-2, parte A</i>
<p>13. Piani di controllo antincendio (R 20) NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C e D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B: 1 In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rilevazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a</p>	<p>13. Piani di controllo antincendio (R 20) NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C e D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B: 1 In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rilevazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a</p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
<p>«sprinkler», dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato ospite, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.</p>	<p>«sprinkler», dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato di approdo, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.</p>
<i>Capitolo 3.2, Tabella, nota 1</i>	<i>Capitolo 3.2, Tabella, nota 1</i>
<p>Possono essere mezzi collettivi di salvataggio imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, conformemente alle disposizioni della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e/o in condizioni</p>	<p>Possono essere mezzi collettivi di salvataggio imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, conformemente alle disposizioni della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e/o in condizioni</p>

Decreto legislativo 4 febbraio 2000. n. 45	Schema di decreto legislativo A.G. 140
meteomarine favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro ospitante non si opponga	meteomarine favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro di approdo non si opponga
	Articolo 13 (Clausola di invarianza finanziaria)
	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.