



Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 Atto del Governo 139

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	139
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE (139)
Norma di riferimento:	Articolo 19, della legge 4 ottobre 2019, n. 117

	Senato	Camera
Date:		
presentato:	19/12/2019	19/12/2019
annuncio:	08/01/2020	08/01/2020
assegnazione:	08/01/2020	08/01/2020
termine per l'espressione del parere:	17/02/2020	17/02/2020
Commissione competente:	8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)	IX Trasporti
Rilievi di altre Commissioni	5 ^a Commissione permanente (Bilancio) 14 ^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)	V Bilancio (ai sensi ex art. 96-ter, co.2) XIV Politiche dell'Unione Europea (ai sensi ex art. 126, co, 2)

Premessa

Lo schema di decreto legislativo in esame è volto a recepire la [Direttiva \(UE\) 2017/2110](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa ad un sistema di **ispezioni** per l'esercizio in condizioni di **sicurezza** di **navi ro-ro** da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE (relativa al controllo da parte dello Stato di approdo) e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea).

Nella Relazione illustrativa si legge che la direttiva in recepimento è nata dall'esigenza, da parte del legislatore europeo, di aggiornare la normativa in materia di condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea - risalente al 1999 - ai progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo dello Stato d'approdo posto in atto dalla [Direttiva 2009/16/CE](#) (Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa al controllo da parte dello Stato di approdo), nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del Memorandum d'intesa di Parigi del 1982 (Paris MOU: il memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua versione aggiornata).

La medesima Direttiva, inoltre, al fine di ridurre gli oneri amministrativi gravanti sui proprietari delle navi, nonché di razionalizzare gli sforzi richiesti alle amministrazioni marittime degli Stati membri, ha inteso snellire e semplificare, sistematizzandolo, un quadro normativo caratterizzato da sovrapposizioni e duplicazioni, come emerso dal controllo qualità condotto in sede europea nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (iniziativa REFIT).

La principale novità recata dalla Direttiva in recepimento è costituita dalla razionalizzazione delle 'visite', partendo dalla considerazione che la maggior parte degli Stati membri usa già combinare le visite

obbligatorie con altri tipi di visite e ispezioni (dello Stato di bandiera e/o dello Stato di approdo). Pertanto, al fine di ridurre l'onere ispettivo e di massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi, pur nel rispetto degli standard di sicurezza, la Direttiva 2017/2110 fa rientrare nel solo ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri soggette alle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo.

L'ambito di applicazione della Direttiva in esame, invece, si limita alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri in linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto in un paese terzo quando la bandiera battuta dall'unità è la stessa dello Stato membro in questione. Altro elemento di novità è dato dal passaggio del regime delle "visite" a quello delle "ispezioni". Nella Relazione illustrativa si legge che 'la [direttiva 1999/35/CE](#) (Direttiva 1999/35/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea) faceva riferimento alle «visite» impropriamente, in quanto il termine «visita» è usato nelle convenzioni internazionali per indicare l'obbligo dello Stato di bandiera di monitorare la conformità delle navi alle norme internazionali e rilasciare o rinnovare, ove ne ricorrano i presupposti, i certificati. Diversamente, il regime di controllo che si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri in servizio di linea deve esser considerato quale vera e propria «ispezione»'.

La **delega** per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 è stata conferita al Governo con l'articolo 19 della [Legge n. 117 del 2019](#), 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. 9).

Il citato articolo 19, nel recare i principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva, precisa che nell'esercizio della delega il Governo è tenuto a seguire, oltre ai principi e criteri direttivi generali, anche i seguenti principi e criteri direttivi specifici:

- a) abrogare il [D. Lgs. n. 28 del 2001](#), recante '*Attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi*';
- b) adeguare le disposizioni del [D. Lgs. n. 53 del 2011](#), recante '*Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri*', con abrogazione espressa delle disposizioni superate;
- c) prevedere misure sanzionatorie penali efficaci, proporzionate e dissuasive in caso di inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea;
- d) prevedere sanzioni amministrative efficaci, proporzionate e dissuasive, consistenti nel pagamento di una somma da 500 euro a 15.000 euro, in caso di violazioni diverse da quelle di cui alla lettera c) in materia di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea;
- e) individuare nel capo del compartimento marittimo l'autorità competente a ricevere il rapporto previsto dall'articolo 17, primo comma, della [Legge n. 689 del 1981](#) (Recante *Modifiche al sistema penale*) per gli illeciti amministrativi in materia di condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea.

Lo schema di decreto in esame si compone di **14 articoli** e **4 allegati**.

Contenuto

Lo schema di decreto legislativo in esame si compone di 14 articoli e di quattro allegati.

L'**articolo 1** stabilisce che le disposizioni dello schema di decreto si applichino alle navi battenti bandiera italiana che effettuano **servizi di linea**:

- **tra un porto nazionale ed un porto di un Paese terzo**;
- in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A, come individuate dal decreto legislativo n. 45 del 2000, art. 3. Fanno parte di tale classe A le **navi passeggeri adibite a viaggi nazionali** (da e verso lo stesso porto nazionale o tra due porti nazionali) ad esclusione delle navi che, effettuando tali viaggi: navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa (navi di classe B); navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa (navi di classe C); navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa (navi di classe D).

L'**articolo 2** reca le **definizioni**. Si segnala qui solamente che deve intendersi per **nave ro-ro** da passeggeri quella nave che può caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri. Oltre alle navi ro-ro possono effettuare servizio di linea le **unità veloci** - come definite dal capitolo X Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74), resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313 - che possono ospitare più di dodici passeggeri.

Il capitolo X della Convenzione SOLAS 1974, in vigore dal 1° gennaio 1996, prevede l'applicazione delle

disposizioni di cui al "codice HSC" sulla sicurezza delle imbarcazioni veloci (*International Code of Safety for High-Speed Craft - HSC Code*). Per ulteriori informazioni si veda la pagina del sito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) dedicata alle [unità navali veloci](#).

Gli **articoli da 3 a 7** recano la disciplina concernente le **ispezioni**.

L'**articolo 3** disciplina le attività ispettive **precedenti l'avvio dell'attività di servizio di linea** (c.d. ispezioni pre-avvio). Ai sensi del **comma 1**, l'ispettore designato dalle autorità competenti locali (Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi, secondo l'art. 2, co. 1, lett. c) dello schema di decreto in esame) deve:

- verificare il rispetto dei requisiti specifici previsti per le navi che effettuano servizi di linea, dettagliati nell'**allegato I** annesso allo schema di decreto;
- effettuare un'ispezione secondo le procedure definite dall'**allegato II**, al fine di accertare che le navi soddisfino i criteri di sicurezza previsti per il servizio di linea.

In sintesi, l'**allegato I** prevede che siano verificati:

- il possesso, da parte del **comandante**, di tutte le informazioni utili alla sicura conduzione della nave e la sua piena facoltà di assumere tutte le decisioni necessarie secondo il suo giudizio professionale;
- l'applicazione delle **regole per la sicurezza** stabilite dal Comitato della sicurezza marittima (MSC) dell'Organizzazione marittima internazionale - [IMO](#) (con particolare riferimento alla circolare [MSC/Circ.699 Revised guidelines for passenger safety instructions](#));
- l'affissione della tabella contenente l'**ordinamento del lavoro di bordo**;
- la tenuta del **registro delle attività e degli incidenti rilevanti ai fini della sicurezza** da parte del comandante;
- la presenza di eventuali **danni o deformazioni** di strutture della nave (ad es. portelloni o fasciame) rilevanti per la sicurezza;
- la disponibilità del **piano di viaggio aggiornato**, redatto secondo i criteri di cui alla risoluzione [IMO A.893\(21\)](#) del 25 novembre 1999 *Guidelines for voyage planning*;
- la disponibilità per i passeggeri - anche ipovedenti - delle indicazioni circa i **servizi per persone anziane o disabili**.

L'**allegato II** reca le **procedure** per le verifiche, in sede di ispezione, di specifici **requisiti della nave** (relativi a macchinari, impianti elettrici, dispositivi antincendio e di salvataggio, trasporto merci pericolose, messaggi radio e navigazione) e di **requisiti dell'equipaggio** (quali dimestichezza dei membri con le procedure di sicurezza e di emergenza, la manutenzione, procedure di lavoro, servizio di coperta, operazioni di carico e le operazioni relative ai veicoli). Deve inoltre essere disponibile la **certificazione** relativa al possesso, da parte dell'equipaggio della nave ispezionata, dei **requisiti minimi di formazione della gente di mare** di cui al [decreto legislativo n. 71 del 2015](#) (recante attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE).

Il **comma 2** dell'art. 3 in parola prevede che l'autorità competente locale possa richiedere alla società di gestione di fornire prova del rispetto dei requisiti di cui all'allegato I in anticipo rispetto all'ispezione pre-avvio, comunque nel periodo intercorrente tra i trenta e i dieci giorni precedenti, secondo quanto stabilito da un provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera ("autorità competente centrale" ai sensi dell'art. 2, co. 1, lett. b) dello schema di decreto).

L'**articolo 4** disciplina le **eccezioni agli obblighi di ispezione pre-avvio**. Ai fini del rispetto di quanto previsto dagli allegati I e II, l'autorità competente locale può tenere conto delle risultanze di **visite ai servizi di bordo** effettuate nei sei mesi precedenti, inviando le relative informazioni alla banca dati delle ispezioni secondo quanto stabilito dall'art. 9 dello schema di decreto (**comma 1**).

La "visita ai servizi di bordo" è finalizzata al controllo sulla preparazione degli equipaggi e sulla organizzazione ed efficienza dei servizi di bordo. Essa è disciplinata dall'articolo 30 del [d.P.R. n. 435 del 1991](#) ("Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare"). Si effettua sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate e viene effettuata con cadenza annuale.

Quando l'autorità competente ritiene soddisfacenti gli **elementi acquisiti nel corso di ispezioni o visite precedentemente effettuate ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea**, ove tali elementi siano pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario effettuare le ispezioni pre-avvio (**comma 2**). Secondo il **comma 3**, l'autorità competente locale può confermare anticipatamente l'accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative, su **richiesta della società di gestione**.

Infine, il **comma 4** prevede che, in **casi urgenti** e al fine di **assicurare la continuità del servizio di linea**, l'autorità competente locale può autorizzare l'utilizzo di una nuova nave, in sostituzione di una precedente, quando:

- a) a seguito di un'**ispezione visiva** e di un **controllo documentale** non emergano elementi che fanno ritenere che la nave non rispetti i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza;
- b) venga comunque eseguita l'ispezione pre-avvio **entro un mese**.

L'**articolo 5**, dedicato alle **ispezioni periodiche**, prevede, in via generale, che un'ispezione, effettuata secondo le procedure previste dall'allegato II venga effettuata **ogni dodici mesi** (a tal fine è conteggiata anche l'ispezione pre-avvio). Essa può essere eseguita in concomitanza con la visita ai servizi di bordo. Inoltre, **non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi**, si può disporre un'ulteriore ispezione per verificare che una nave in servizio di linea continui a soddisfare i requisiti di sicurezza richiesti. Tale ispezione dovrà riguardare le voci elencate nell'**allegato III** e un numero di voci - "sufficiente" secondo il giudizio professionale dell'ispettore incaricato - degli allegati I e II.

L'ispezione è disposta ogni volta che le navi sono sottoposte a riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo ovvero quando interviene un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. In tale ultimo caso l'autorità locale può dispensare la nave dall'ispezione sulla base delle risultanze di ispezioni o visite precedenti.

L'**allegato III** citato reca la procedura per effettuare le **ispezioni durante il servizio di linea**. Esso prevede la verifica delle seguenti voci:

1. Informazioni relative ai passeggeri, con particolare riferimento al loro numero in relazione alla capienza della nave;
2. Informazioni relative alla caricazione e alla stabilità della nave, con particolare riferimento all'affidabilità delle scale di immersione, alla corretta verifica del carico e del peso dei veicoli trasporto merci, alla verifica del bordo libero (distanza tra il livello del mare ed il ponte stagno più alto);
3. Sicurezza della nave ai fini della navigazione, con riferimento alla verifica delle informazioni necessarie per la sicurezza, agli indicatori luminosi e ai sistemi di videosorveglianza;
4. Avvertenze di sicurezza, con particolare riferimento alla comprensibilità e conoscibilità delle stesse (forma e lingue di tali avvertenze nonché loro udibilità in tutti i settori della nave);
5. Annotazioni sul giornale di bordo, ad esempio concernenti le chiusure dei portelli e delle porte stagne, il pescaggio, il bordo libero e alla stabilità, la lingua comune dell'equipaggio;
6. Merci pericolose (documentazione necessaria, contrassegni dei veicoli che le contengono, procedure da seguire in caso di emergenza);
7. Fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci;
8. Ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli, da monitorare anche con sistemi di videosorveglianza;
9. Chiusura delle porte stagne;
10. Ronde antincendio;
11. Comunicazioni in caso di emergenza, anche per la verifica che vi sia un numero adeguato di unità di personale in grado di comunicare con i passeggeri in caso di emergenza e che tale personale sia facilmente identificabile;
12. Lingua di lavoro comune tra i membri dell'equipaggio;
13. Dotazioni di sicurezza (antincendio, giubbotti di salvataggio, accessibilità delle dotazioni anche in relazione alla presenza di veicoli nelle navi ro-ro);
14. Strumentazione nautica e installazioni radio;
15. Illuminazione d'emergenza supplementare;
16. Mezzi di sfuggita, ivi comprese le vie di fuga, con verifica della loro segnalazione e dell'accessibilità delle stesse;
17. Pulizia dei locali macchine;
18. Eliminazione dei rifiuti
19. Manutenzione programmata di tutti i sistemi e strutture che sono necessari alla sicurezza;
20. Controlli da effettuare in corso di viaggio (sovraffollamento, posti a sedere, sgombero delle vie di fuga, uscita dei passeggeri dal ponte dei veicoli prima della partenza ecc).

L'**articolo 6** disciplina il **rapporto sull'ispezione**. Esso dovrà essere conforme a quanto previsto dall'allegato X del decreto legislativo n. 53 del 2011. Copia del rapporto è consegnata al **comandante della nave** e le informazioni in esso contenute sono trasmesse alla **banca dati delle ispezioni** di cui all'art. 9 dello schema di decreto in esame.

L'allegato X del d.lgs. n. 53 del 2011 ("Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri") elenca le informazioni minime da includere nel rapporto, suddivise in informazioni di carattere generale, informazioni sull'ispezione, informazioni supplementari in caso di fermo dell'imbarcazione.

L'**articolo 7**, concernente la rettifica delle deficienze, il fermo e la sospensione dell'ispezione, si compone di **8 commi**.

Il **comma 1** stabilisce che, se nel corso di un'ispezione vengono confermate o rilevate delle deficienze

rispetto ai requisiti della normativa applicabile, l'autorità competente locale accerti, tramite l'ispettore, che esse siano corrette secondo modalità e tempistiche stabilite in sede ispettiva dalla medesima autorità. Tutto ciò qualora le predette deficienze siano tali da non costituire, singolarmente o nel loro complesso, un evidente pericolo per la salute o la sicurezza della navigazione o tali da non porre un immediato rischio per la salute o la vita dei passeggeri o dell'equipaggio.

Viceversa, quando le deficienze confermate o rilevate in sede di ispezione rappresentano un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o costituiscono un rischio immediato per la salute o la vita, per l'unità navale, per l'equipaggio o i passeggeri, si dispone - ai sensi del **comma 2** - che l'ispettore sottoponga la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri a provvedimento di fermo, impedendone conseguentemente la navigazione. Si prevede che l'ispettore notifichi copia del provvedimento di fermo al comandante e informi immediatamente l'autorità competente locale, al fine del diniego delle spedizioni di cui all'articolo 181 del Codice della navigazione, e, ove istituita, l'autorità di sistema portuale di cui all'articolo 6 della Legge n. 84 del 1994 (Recante *Riordino della legislazione in materia portuale*).

Il richiamato articolo 181 del Codice della navigazione, nel disciplinare il *Rilascio delle spedizioni*, stabilisce che la nave non possa partire se non ha ricevuto le spedizioni da parte del comandante del porto o dell'autorità consolare (comma 1). Il rilascio delle spedizioni si effettua mediante apposizione del visto - con indicazione dell'ora e della data - sulla dichiarazione integrativa di partenza che viene consegnata in copia, o trasmessa con mezzi elettronici, al comandante della nave, il quale è tenuto a conservarla tra i documenti di bordo fino al successivo approdo (comma 2). Le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia, da quelle per la sicurezza della navigazione, nonché agli obblighi relativi alle visite ed alle prescrizioni impartite dalle competenti autorità. Del pari le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha compiuto gli adempimenti sanitari, fiscali e doganali ovvero non ha provveduto al pagamento dei diritti portuali, al versamento delle cauzioni eventualmente richieste a norma delle vigenti disposizioni di legge o regolamentari, nonché in tutti gli altri casi previsti da disposizioni di legge (comma 3).

Si ricorda che il citato articolo 6 della Legge n. 84 del 1994 istituisce le seguenti Autorità di sistema portuale: a) del Mare Ligure occidentale; b) del Mare Ligure orientale; c) del Mar Tirreno settentrionale; d) del Mar Tirreno centro-settentrionale; e) del Mar Tirreno centrale; f) dei Mari Tirreno meridionale e Ionio; g) del Mare di Sardegna; h) del Mare di Sicilia occidentale; i) del Mare di Sicilia orientale; l) del Mare Adriatico meridionale; m) del Mare Ionio; n) del Mare Adriatico centrale; o) del Mare Adriatico centro-settentrionale; p) del Mare Adriatico settentrionale; q) del Mare Adriatico orientale. q-bis) dello Stretto. Si ricorda, altresì, che il comma 5 del medesimo articolo 6 configura l'Autorità di sistema portuale quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Giova, altresì, rammentare che l'Autorità di sistema portuale è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 12 della medesima legge del 1994.

Nei casi in cui una deficienza riscontrata dall'ispettore non possa essere prontamente eliminata presso il porto di conferma o rilevazione, in base **comma 3** l'autorità competente locale può consentire la navigazione al solo fine di raggiungere un cantiere navale idoneo alla pronta eliminazione della deficienza.

Il **comma 4** disciplina i casi in cui l'ispettore può procedere alla revoca del fermo, ovvero:

- a) quando la deficienza è stata corretta e il pericolo è stato eliminato in modo soddisfacente;
- b) quando stabilisce che, a determinate condizioni, la nave o l'unità veloce può riprendere la navigazione o può essere ripreso l'esercizio senza rischi per la sicurezza o la salute dei passeggeri o dell'equipaggio e senza rischi per la sicurezza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o per altre navi.

Il **comma 5** prevede che, quando le condizioni generali dell'unità navale ispezionata sono evidentemente non corrispondenti ai requisiti ad essa applicabili, l'ispettore possa sospendere l'ispezione finché la società di gestione non abbia provveduto ad effettuare gli interventi necessari a garantire che l'unità non rappresenti più un evidente pericolo, non costituisca più un rischio immediato e sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali applicabili alla specifica unità. Nei casi di sospensione dell'ispezione, si prevede, ai sensi del **comma 6**, che l'ispettore sottoponga automaticamente l'unità navale a provvedimento di fermo (revocato dopo che l'ispezione sia stata ripresa e completata con esito positivo) ed effettui le comunicazioni di cui al comma 2.

Al fine di assicurare la normale operatività portuale ed evitare intralci al relativo traffico, il **comma 7** riconosce all'autorità competente locale il potere di autorizzare lo spostamento di un'unità navale sottoposta a fermo verso un'altra parte del porto, consentendone quindi una navigazione limitata, a condizione tale operazione venga effettuata in condizioni di sicurezza.

Infine, il **comma 8** stabilisce che se, a seguito della presentazione di un ricorso, il provvedimento di fermo viene revocato o modificato, l'autorità competente centrale aggiorni senza ritardo la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9 dello schema di decreto in esame.

L'**articolo 8** reca **disposizioni tariffarie** e si compone di **5 commi**.

Il **comma 1** stabilisce che le spese sostenute dall'amministrazione per l'effettuazione delle ispezioni a seguito di un provvedimento di fermo sono **a totale carico della società di gestione**, dell'**armatore** o del suo **rappresentante** nel territorio nazionale, **in solido con il proprietario**.

Il **comma 2** specifica che sono parimenti a carico del proprietario, dell'armatore o del relativo rappresentante nello Stato, i costi relativi alla sosta in porto della nave sottoposta a provvedimento di fermo, il quale - ai sensi del **comma 3** - non è revocabile sino al completo pagamento delle spese e dei costi

predetti ovvero non sia stata fornita garanzia sufficiente per il relativo rimborso.

Il **comma 4** prevede che alla copertura degli oneri connessi all'effettuazione delle ispezioni, si provveda, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della [Legge n. 234 del 2012](#) (Recante *Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea*), mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, con indicazione dei termini e delle modalità di versamento delle tariffe, le quali dovranno essere calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e aggiornate con cadenza almeno triennale.

Il richiamato articolo 30 della Legge n. 234 del 2012, nel disciplinare i *Contenuti della legge di delegazione europea e della legge europea*, stabilisce, al comma 4, che gli oneri relativi a prestazioni e a controlli da eseguire da parte di uffici pubblici, ai fini dell'attuazione delle disposizioni dell'Unione europea di cui alla legge di delegazione europea per l'anno di riferimento e alla legge europea per l'anno di riferimento, sono posti a carico dei soggetti interessati, ove ciò non risulti in contrasto con la disciplina dell'Unione europea, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso. Tali tariffe sono predeterminate e pubbliche.

Infine il **comma 5** statuisce che le entrate derivanti dalla riscossione delle citate tariffe affluiscono ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività ispettive.

L'**articolo 9** concerne la **Banca dati sulle ispezioni**, disciplinata all'articolo 10 della Direttiva (UE) 2017/2110 in recepimento, prevedendo - al **comma 1** - che l'autorità competente locale provveda ad inserire tempestivamente in tale banca dati le informazioni relative alle ispezioni effettuate, comprese quelle relative alle deficienze e ai provvedimenti di fermo, non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o è revocato il provvedimento di fermo. Il **comma 2** precisa che, entro 72 ore dall'inserimento dei dati, l'autorità competente locale provveda alla relativa **convalida**, ai fini della pubblicazione nella banca dati sulle ispezioni, elaborata e mantenuta aggiornata dalla Commissione e ad alla quale sono collegati tutti gli Stati membri.

Infine il **comma 3** stabilisce che l'autorità competente centrale abbia **accesso** a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni, inerente l'attuazione del sistema ispettivo previsto sia dal provvedimento in esame che dal citato [D. Lgs. n. 53 del 2011](#).

Il richiamato articolo 10 della Direttiva (UE) 2017/2110 in recepimento, nel disciplinare la *Banca dati sulle ispezioni*, prevede che: '1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni a cui tutti gli Stati membri sono collegati e che contiene tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva. Tale banca dati sarà basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE e ha funzionalità simili.

2. Gli Stati membri provvedono a che siano trasferite senza ritardo nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva, comprese quelle relative alle carenze e ai provvedimenti di fermo, non appena sia ultimato il rapporto sull'ispezione o sia revocato il provvedimento di fermo. Per quanto concerne gli elementi oggetto di tali informazioni, si applicano, *mutatis mutandis*, le disposizioni dell'allegato XIII della direttiva 2009/16/CE.

3. Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.

4. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato inerente all'attuazione della presente direttiva sulla base dei dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri.

5. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni che sia pertinente per l'attuazione del sistema ispettivo previsto dalla presente direttiva e dalla direttiva 2009/16/CE'.

L'**articolo 10** introduce un **sistema sanzionatorio** per punire e scoraggiare le inosservanze delle norme sulla sicurezza della navigazione di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea. In particolare, il **comma 1** prevede che, in caso di violazione del provvedimento di fermo, per il comandante della nave e la società di gestione l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria di importo variabile da un minimo di 500 a un massimo di 15.000 euro.

Inoltre, in base al **comma 2**, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, il comandante della nave e gli amministratori della società di gestione di una nave sottoposta a fermo che non rispettano le prescrizioni dell'autorità competente locale per il viaggio necessario a raggiungere un cantiere o che non rispettano le prescrizioni contenute nell'autorizzazione allo spostamento in ambito portuale, sono soggetti alla pena prevista dall'articolo 1231 del Codice della navigazione, consistente nell'arresto fino a tre mesi ovvero nell'irrogazione di un'ammenda fino a euro 206. L'applicazione della medesima pena è prevista per la mancata rettifica delle deficienze rilevate durante un'ispezione nei tempi prescritti in sede ispettiva.

Il richiamato articolo 1231 del Codice della navigazione, nel disciplinare l'*Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione*, stabilisce che chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a euro 206.

Il **comma 3** individua nel Capo del compartimento marittimo l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della [Legge n. 689 del 1981](#) in relazione alle violazioni individuate nel provvedimento in

esame, mentre il **comma 4** riconosce in capo agli ufficiali e agli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle **Forze di polizia** e al **Corpo delle Capitanerie di porto**, nonché alle persone cui le leggi e i regolamenti attribuiscono funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione, la competenza nell'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative.

Il rapporto al quale si riferisce il comma 3 è il rapporto che, ai sensi del richiamato art. 17 della Legge del 1981 di modifica al sistema penale, il funzionario o l'agente che ha accertato la violazione deve presentare, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, all'ufficio periferico cui sono demandati attribuzioni e compiti del Ministero nella cui competenza rientra la materia alla quale si riferisce la violazione o, in mancanza, al prefetto.

Al fine di dare attuazione all'articolo 14 della direttiva in recepimento, l'**articolo 11** del provvedimento in esame apporta una serie di modifiche al D. Lgs. n. 53 del 2011, già citato, con il quale è stata recepita la direttiva 2009/16/CE, modificata dal predetto articolo 14 della direttiva in recepimento. In particolare:

- la **lettera a)** aggiunge tre nuove lettere (*cc-quater*, *cc-quinquies* e *cc-sexies*) all'articolo 2, comma 1, del D. Lgs. n. 53 del 2011, già citato, al fine di introdurre e aggiornare alcune definizioni, per renderle coerenti con l'attuale quadro normativo. In particolare, la lettera *cc-quater*) reca la definizione di '**nave ro-ro da passeggeri**' quale nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri; la lettera *cc-quinquies*) introduce il concetto di '**unità veloce da passeggeri**' come nave quale definita dalla SOLAS 1974, capitolo X, regola I, che trasporta più di 12 passeggeri; infine, la nuova lettera *cc-sexies*) inserisce la definizione di '**servizio di linea**' quale serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

- la **lettera b)** aggiunge il nuovo comma 1-*bis* all'articolo 3, al fine di inserirvi la previsione dell'applicazione del decreto legislativo in questione anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea, per introdurre le ispezioni durante la navigazione (*in service*);

- la **lettera c)** interviene sul comma 1 dell'articolo 16 del D. Lgs. del 2011, concernente le *Ispezioni iniziali e dettagliate*, al fine di estendere la possibilità di comprendere nella programmazione delle visite, ai sensi dell'articolo 7, anche le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri in servizio di linea;

- la **lettera d)** sostituisce interamente l'articolo 19 del D. Lgs. n. 53 del 2011, al fine di dettare una nuova disciplina sulle **ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri** in servizio di linea. In particolare, prevedendo che: a) all'atto di pianificare le ispezioni della predetta tipologia di unità navali, l'autorità competente locale e gli ispettori tengano in debito conto i piani operativi e di manutenzione delle medesime unità; b) se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'allegato XV, tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini delle successive programmazioni delle ispezioni e contribuisce al calcolo del rispetto dell'impegno ispettivo di ciascuno Stato membro, essendo contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate da ciascuno Stato membro; c) alcune specifiche norme non trovino applicazione per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione ai sensi dell'articolo 19 medesimo; d) durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore può accettare di essere accompagnato da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro, in qualità di osservatore. Nel caso in cui l'unità batta bandiera di uno Stato membro, lo Stato di approdo invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualità di osservatore;

In ordine alle norme richiamate, si ricorda che l'art. 8, in materia frequenza delle ispezioni, prevede al comma 1 che l'autorità competente locale provvede a sottoporre le navi che fanno scalo nei porti o negli ancoraggi nazionali ad ispezioni periodiche o ad ispezioni supplementari secondo i criteri indicati: tra questi, la lettera a) fa riferimento a ispezioni periodiche ad intervalli di tempo prestabiliti a seconda del rispettivo profilo di rischio conformemente all'allegato III, parte I. La frequenza delle ispezioni periodiche diminuisce con il diminuire del rischio. Per le navi ad alto rischio tale intervallo non supera i sei mesi. L'art. 13 concerne la Comunicazione preventiva di arrivo delle navi, prevedendo che l'armatore, l'agente o il comandante di una nave diretta verso un porto o ancoraggio nazionale, che ai sensi dell'articolo 17 sia assoggettabile ad ispezione estesa, provvede a dare comunicazione all'autorità competente locale dell'arrivo della stessa, possibilmente utilizzando strumenti elettronici, in conformità delle disposizioni di cui all'allegato IV. L'art. 17 in materia di ispezioni estese stabilisce che sono assoggettabili ad ispezione estesa in conformità dell'allegato III, parte II, punti 3A e 3B le seguenti categorie di navi: a) navi a profilo di rischio elevato; b) navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni; c) navi a profilo di rischio elevato o navi passeggeri, petroliere, gasiere, chimichiere o portarinfusa di età superiore a dodici anni, in caso di fattori di priorità assoluta o imprevisti; d) navi sottoposte a nuove ispezioni a seguito di un provvedimento di rifiuto di accesso emesso in conformità dell'articolo 20. 2. L'armatore o il comandante della nave provvede affinché, nel piano operativo di bordo, venga destinato un tempo sufficiente per consentire lo svolgimento dell'ispezione estesa. Ferme restando le misure di controllo necessarie per motivi di sicurezza, la nave resta nel porto fino al completamento dell'ispezione. Dopo aver ricevuto il preavviso di arrivo di una nave assoggettabile ad ispezione periodica estesa, l'autorità competente locale comunica alla nave se l'ispezione estesa non sarà effettuata. Si rinvia, per le finalità di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, a quanto

previsto dall'allegato VII.

- la **lettera e)**, intervenendo sull'articolo 20 del D. Lgs. n. 53 del 2011 (ne sostituisce il comma 1 con i commi 1, 1-*bis* e 1-*ter*) modifica la norma sul rifiuto di accesso ai porti nazionali, in particolare prevedendone l'applicabilità a tutte le navi che battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera o nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi, specificando che il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso;

- le **lettere f) e g)** intervengono, rispettivamente, sull'articolo 28, comma 1, del D. Lgs. n. 53 del 2011 e sull'allegato IX, al fine di correggere alcuni refusi ivi presenti. In particolare, il vigente art. 28, co. 1, erroneamente rinvia, in tema di spese inerenti alle ispezioni, agli articoli 19 e 23, comma I, in luogo degli articoli 20 e 24 (come da specifica contenuta nell'allegato IX). Analogamente, viene corretto il refuso contenuto nell'allegato IX che al punto I fa riferimento all'articolo 19 in luogo dell'articolo 20, comma 1 (sebbene il riferimento riportato sotto la rubrica dell'allegato citi correttamente l'articolo 20). Le suddette norme prevedono che siano poste a carico dei privati interessati le spese relative alle ispezioni di cui ai richiamati articoli 19 e 23, comma I, le cui tariffe sono attualmente stabilite con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2009, che a sua volta rinvia al comma 5 dell'articolo 10 del decreto ministeriale n. 305/2003 inerente la revoca dei provvedimenti di fermo disciplinati, dagli articoli 20 e 24 del D. Lgs. n. 53 del 2011 (e non dagli articoli 19 e 23 inerenti, invece, l'attività ispettiva ordinaria). Coerentemente, si ritiene necessario espungere il riferimento al richiamato decreto del 28 ottobre 2009, lasciando invece il rinvio ad un decreto da emanarsi, a cura dei competenti Ministri, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della disposizione in esame. Si prevede che: le tariffe saranno calcolate sulla base del costo effettivo del servizio e aggiornate con cadenza almeno triennale; che sino all'adozione di tale decreto, continueranno ad applicarsi le tariffe di cui al richiamato decreto del 2009;

- infine, la **lettera h)** inserisce l'allegato XV, concernente le ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea, che prevede le frequenze e le modalità delle ispezioni, nonché i casi di esenzione e di sostituzione urgente di una nave adibita ad un servizio di linea.

L'**articolo 12** disciplina la procedura necessaria ad apportare **eventuali modifiche agli allegati** allo schema di decreto in esame, al fine di adeguarli alle modifiche apportate in sede europea ai sensi dell'articolo 36 della [Legge n. 234 del 2012](#) (Recante Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea). A tale scopo, l'articolo in commento dispone che ciò avvenga con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il richiamato articolo 36 della Legge n. 234 del 2012, nel disciplinare gli Adeguamenti tecnici e atti di esecuzione dell'Unione europea, prevede, al comma 1, che alle norme dell'Unione europea non autonomamente applicabili, che modificano modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico di direttive già recepite nell'ordinamento nazionale, e agli atti di esecuzione non autonomamente applicabili, adottati dal Consiglio dell'Unione europea o dalla Commissione europea in esecuzione di atti dell'Unione europea già recepiti o già efficaci nell'ordinamento nazionale, venga data attuazione, nelle materie di cui all'articolo 117, secondo comma, della Costituzione, con decreto del Ministro competente per materia, il quale ne dà tempestiva comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri o al Ministro per gli affari europei. Il comma 1-*bis* stabilisce che, in relazione a quanto disposto dall'articolo 117, quinto comma, della Costituzione, i provvedimenti in esame possono essere adottati nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano al fine di porre rimedio all'eventuale inerzia dei suddetti enti nel dare attuazione a norme dell'Unione europea. In tale caso, i provvedimenti statali adottati si applicano, per le regioni e per le province autonome nelle quali non sia ancora in vigore la rispettiva normativa di attuazione, a decorrere dalla scadenza del termine stabilito per l'attuazione della pertinente normativa europea e perdono comunque efficacia dalla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione o provincia autonoma. I provvedimenti recano l'esplicita indicazione della natura sostitutiva del potere esercitato e del carattere cedevole delle disposizioni in essi contenute.

Si ricorda che l'articolo 12 della direttiva in recepimento con riferimento all'modifica degli allegati prevede che alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 riguardo alla modifica degli allegati della presente direttiva, al fine di tener conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO, e di migliorare le specifiche tecniche alla luce dell'esperienza maturata.

L'**articolo 13** reca la consueta clausola di invarianza finanziaria, stabilendo - al **comma 1** - che dall'attuazione dello schema di decreto in esame non debbano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e - al **comma 2** - che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal provvedimento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'**articolo 14** reca disposizioni transitorie e abrogazioni.

In particolare, il **comma 1** dispone che, sino all'adozione del decreto tariffario di cui all'articolo 8, comma 4, si continui ad applicare le tariffe previste dal [Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 25 settembre 2015](#), recante Adozione delle tariffe per i servizi resi dal Corpo delle capitanerie di porto per le visite specifiche di cui agli articoli 6 e 8, nonché per le verifiche di cui all'articolo 7, comma 2, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.

Questo reca l'importo delle varie tariffe applicabili e disposizioni concernenti le modalità di pagamento.

Il **comma 2**, invece, stabilisce l'abrogazione, con decorrenza dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, sia del [D. Lgs. n. 28 del 2001](#) (con il quale era stata data attuazione della Direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, e che recava la disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi), sia del comma 4 dell'articolo 579 del Codice della navigazione, concernente l'"Inchiesta formale", che era stato inserito nel predetto Codice dall'articolo 14, comma 1, del citato D. Lgs. del 2001.

Il richiamato articolo 579 del Codice della navigazione stabilisce, al comma 1, che l'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro è disposta dal direttore marittimo o dall'autorità consolare competenti, ad istanza degli interessati o delle associazioni sindacali che li rappresentano, e deve essere disposta d'ufficio se dal processo verbale di inchiesta sommaria o da informazioni attendibili risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo o per colpa. Il comma 2 prevede che, se l'autorità competente ritiene di non disporre d'ufficio l'inchiesta, fa di ciò dichiarazione motivata in calce al processo verbale di inchiesta sommaria, che trasmette al ministro per le comunicazioni. Il comma 3 stabilisce che l'inchiesta formale può essere disposta anche se il sinistro riguarda una nave che batte bandiera straniera. L'**abrogando comma 4**, infine, statuisce che l'inchiesta formale è sempre disposta per accertare le cause e le circostanze per cui un sinistro si è verificato quando interessa navi da carico o passeggeri, ivi comprese quelle di bandiera comunitaria, in acque soggette alla sovranità italiana, con l'obiettivo di un costante miglioramento delle condizioni di sicurezza, per la salvaguardia della vita umana in mare e dell'ambiente marino.

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi del Senato della Repubblica

Senato: Dossier n. 198

Camera: Atti del Governo n. 139

15 gennaio 2020

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti

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.

TR0136