

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 (nel prosieguo "direttiva") relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio.

La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con l'articolo 19 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. 9).

Le disposizioni del presente schema, in virtù dei contenuti in esso richiamati, non presentano problematiche di rilievo costituzionale. Il provvedimento, infatti, non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, comma 2, lettera b), della Costituzione (ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione) e, pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, infatti, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla sicurezza della navigazione marittima.

Quadro normativo di riferimento

La direttiva 2017/2110 è nata dall'esigenza 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 - che risale al 1999 - in considerazione dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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).

Inoltre, dal controllo di qualità condotto in sede europea nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (iniziativa REFIT, che mira a rendere la legislazione dell'Unione europea più semplice e meno costosa), è emerso un quadro normativo con un certo grado di sovrapposizioni e di duplicazioni tale da richiedere snellimento e semplificazione normativa, al fine di ridurre gli oneri amministrativi che gravano sui proprietari delle navi, nonché per razionalizzare gli sforzi richiesti alle amministrazioni marittime degli Stati membri.

La principale novità introdotta è, infatti, la razionalizzazione delle visite, partendo proprio dalla considerazione che la maggior parte degli Stati membri usa, ove possibile, già combinare le diverse visite obbligatorie con altri tipi di visite e ispezioni (dello Stato di bandiera e/o dello Stato di approdo). Pertanto, al fine di ridurre ulteriormente l'onere ispettivo e di massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi, pur nel pieno 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 nuova direttiva, 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.

La periodicità delle visite rimane quella della precedente direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999 (una volta ogni dodici mesi, una visita specifica e una visita durante un servizio di linea). Tuttavia, il controllo di qualità REFIT ha dimostrato che detta periodicità non sempre veniva rispettata: si è conseguentemente stabilito di chiarire che le due ispezioni annuali devono svolgersi



regolarmente, a intervalli con cadenza approssimativamente semestrale e con l'intervallo tra tali ispezioni consecutive non inferiore a quattro mesi e non superiore a otto mesi.

Altro elemento di novità è dato dal passaggio del regime delle "visite" a quello delle "ispezioni". Infatti, la direttiva 1999/35/CE 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 essere considerato quale vera e propria «ispezione».

Per tutto quanto precede, nel dettare le nuove disposizioni occorre abrogare il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28 con il quale era stata data attuazione alla 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 la disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi, abrogata dalla direttiva 2017/2110.

Si specifica inoltre che ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, è stata richiesta l'esenzione dall'A.I.R. in relazione al ridotto impatto dell'intervento e in presenza delle seguenti condizioni, congiuntamente considerate.

L'esenzione è stata concessa per le seguenti motivazioni.

I costi di adeguamento sono di scarsa entità in relazione ai singoli destinatari, tenuto conto anche della loro estensione temporale. Attraverso la differenziazione dei campi di applicazione tra la nuova normativa sulle ispezioni e la normativa di recepimento della direttiva 2009/16/CE (il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53), si eviteranno sovrapposizioni tra diverse tipologie di ispezioni con conseguente riduzione del numero delle stesse e dei relativi oneri amministrativi.

Il numero dei destinatari dell'intervento risulta esiguo ed individuato negli operatori di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri in servizio di linea, che così vedranno semplificati gli adempimenti richiesti per l'esercizio della linea in termini di riduzione delle visite previste a bordo.

L'attuazione della nuova normativa non comporta l'impiego di risorse pubbliche, presentando elementi di sostanziale neutralità finanziaria nonché di carattere meramente procedimentale, tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'intervento non comporta inoltre costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo e particolari oneri informativi.

Infine, l'intervento ha una limitata incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato, non comportando aggravii o costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo, così come sulle attività di controllo da parte dell'Autorità marittima in quanto rientranti tra quelle già espletate.

Analisi dell'articolato

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

L'articolo 1 (Ambito di applicazione) delinea il campo di applicazione del decreto, specificandone l'applicazione alle sole navi italiane. Restano escluse le navi soggette alle ispezioni a cura dello Stato di approdo, effettuate in attuazione della direttiva 2009/16/CE. Conseguentemente, il presente decreto si applica ai traghetti ro-ro e alle unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana e adibiti a servizi di linea tra i porti nazionali o tra un porto nazionale e un porto di un Paese terzo.

L'articolo 2 (Definizioni) reca le definizioni utili all'applicazione dello schema di decreto in esame, al fine di semplificare la lettura del testo, adeguandole a quelle utilizzate nella legislazione europea o internazionale (IMO) ed armonizzandole con quelle utilizzate nella direttiva 2009/16/CE.

L'articolo 3 (Ispezioni pre-avvio) definisce un sistema di ispezioni incentrato sulla nave e precedente rispetto all'inizio del servizio di linea. Sono quindi eliminate le c.d. verifiche iniziali per



nave e compagnia, previste dagli articoli 4 e 5 della direttiva 1999/35/CE (articoli 4 e 5 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28). In particolare, la norma prevede che prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea, l'autorità marittima - tramite un ispettore - effettua un'ispezione pre-avvio consistente in una verifica della conformità ai requisiti riportati nell'allegato I e un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta a sincerarsi che l'unità navale soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea. Al fine di agevolare le ispezioni, si prevede inoltre che nei casi stabiliti con provvedimento dell'autorità competente centrale, le società di gestione devono fornire prova della conformità dell'unità navale ai requisiti dell'allegato I, antecedentemente all'ispezione pre-avvio ed esattamente nel periodo intercorrente tra i trenta e i dieci giorni precedenti ad essa. Detto ultimo termine è stato introdotto perché ritenuto congruo per consentire da parte dell'amministrazione procedente la preventiva disamina e valutazione della documentazione prodotta dalla società di gestione.

L'articolo 4 (*Eccezioni all'obbligo dell'ispezione pre-avvio*) prevede alcune eccezioni alle disposizioni generali concernenti l'obbligo di sottoporre l'unità navale a ispezione pre-avvio. L'autorità marittima può infatti decidere di non applicare taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II, inerenti le visite o ispezioni annuali ai servizi di bordo dello Stato di bandiera effettuate nei sei mesi precedenti. La visita ai servizi di bordo è prevista dall'articolo 30 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 e, di fatto, si può considerare equivalente alla visita prevista dall'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva ed effettuata tenendo in considerazione le procedure e le linee guida per le visite specificate nel HSSC. Inoltre, quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, l'autorità marittima può tenere conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate in relazione a detta unità navale ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea e, qualora si ritenga soddisfatta dell'esito delle suddette precedenti visite, può disporre l'esenzione dall'ispezione di pre-avvio. Infine si prevede che laddove, a causa di circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri in sostituzione di altra unità al fine di assicurare la continuità del servizio, l'autorità marittima può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che un'ispezione visiva e un controllo documentale facciano ritenere che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i necessari requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza e che, comunque, l'ispezione pre-avvio sia effettuata entro un mese. Si vuole così assicurare che la continuità dei servizi di linea non venga interrotta da eventi imprevisti che rendano non operative unità navali già destinate a detto servizio.

L'articolo 5 (*Ispezioni periodiche*) prevede che le unità siano soggette a ispezioni periodiche ogni dodici mesi, una conformemente all'allegato II e una durante un servizio di linea, che non deve coincidere con quella precedente. Si prevede infatti che l'ispezione durante il servizio di linea deve essere effettuata non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione effettuata conformemente all'allegato II e deve interessare le voci elencate nell'allegato III e, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II. Al fine di non duplicare le attività ispettive e di controllo, si prevede inoltre che l'ispezione di pre-avvio è valida anche quale ispezione annuale da effettuarsi conformemente all'allegato II e che l'autorità competente locale può effettuare detta ultima ispezione contestualmente alla visita ai servizi di bordo di cui all'articolo 30 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435. Infine, si prevede che le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri sono soggette ad un'ispezione conformemente all'allegato II ogni volta che subiscano riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure qualora sia intervenuto un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. In detto ultimo caso, tuttavia, l'autorità marittima, dopo aver preso in considerazione le ispezioni precedentemente effettuate e appurato che le condizioni di sicurezza di



esercizio dell'unità navale non siano compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare dall'effettuazione di una nuova ispezione.

L'articolo 6 (*Rapporto d'ispezione*) prevede che l'ispettore rediga un rapporto conformemente all'allegato X del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 e ne consegni copia al comandante dell'unità navale ispezionata. Le informazioni contenute nel rapporto di ispezione sono inserite nella banca dati europea sulle ispezioni di cui all'articolo 9.

L'articolo 7 (*Rettifica delle deficienze, fermo e sospensione dell'ispezione*) prevede che se durante un'ispezione sono confermate o rilevate delle deficienze rispetto alle previsioni della normativa applicabile, l'autorità competente locale accerta, tramite l'ispettore, che dette deficienze siano corrette secondo modalità e tempistiche stabilite dalla stessa autorità a seguito dell'ispezione medesima. In caso di deficienze che 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, l'ispettore sottopone la suddetta unità a provvedimento di fermo, impedendone conseguentemente la navigazione. Il fermo può essere revocato solo dopo che la deficienza sia stata corretta e il pericolo sia stato eliminato in modo soddisfacente. Nei casi in cui una deficienza riscontrata dall'ispettore non può essere prontamente eliminata presso il porto in cui è stata rilevata ad esempio, per mancanza di un cantiere navale idoneo ad effettuare il necessario intervento), l'autorità competente locale può consentire la navigazione al solo fine di raggiungere un cantiere navale idoneo. Si prevede inoltre che quando le condizioni generali dell'unità navale ispezionata sono evidentemente non corrispondenti ai requisiti ad essa applicabili, l'ispettore può 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. Conseguentemente, nei casi di sospensione dell'ispezione l'unità navale è sottoposta a provvedimento di fermo, revocato solo dopo che l'ispezione è stata ripresa e completata con esito positivo. Viene inoltre presa in considerazione l'ipotesi che il provvedimento di fermo possa creare intralci al traffico portuale. L'occupazione prolungata di una banchina da parte di una nave soggetta a fermo può infatti interferire con la normale operatività portuale, spesso condizionata dalla limitatezza degli spazi e delle banchine destinate al carico e allo scarico delle merci. Si prevede pertanto che l'autorità competente locale può autorizzare lo spostamento di un'unità navale sottoposta a fermo verso un'altra parte del porto, consentendone quindi una navigazione alquanto limitata, a condizione che lo spostamento possa essere effettuato in condizioni di sicurezza. Infine, si prevede che se, a seguito della presentazione di un ricorso, il provvedimento di fermo è revocato o modificato, l'autorità competente centrale aggiorna senza ritardo la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9.

L'articolo 8 (*Disposizioni tariffarie*) prevede 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 nello Stato, in solido con il proprietario. Viene inoltre espressamente previsto che sono a carico del proprietario, dell'armatore o del suo rappresentante nello Stato i costi relativi alla sosta in porto della nave sottoposta a provvedimento di fermo, che non può essere revocato sino al completo pagamento delle spese e dei costi di cui sopra descritti. Alla copertura delle spese connesse all'effettuazione delle ispezioni, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, si provvede mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni. Le tariffe dovranno essere calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e aggiornate almeno ogni tre anni.

L'articolo 9 (*Banca dati sulle ispezioni*) prevede che l'autorità competente locale inserisce tempestivamente nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 della direttiva le informazioni relative alle ispezioni effettuate, comprese quelle relative alle deficienze e ai provvedimenti di fermo, non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione. La suddetta banca dati è elaborata e mantenuta aggiornata dalla Commissione e ad essa sono collegati tutti gli Stati membri. Entro settantadue ore dall'iscrizione dei dati, che come accennato è immediatamente successivo alla



compilazione del rapporto di ispezione, l'autorità competente locale provvede alla loro convalida, ai fini della pubblicazione. Infine, si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera ha accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni inerente l'attuazione del sistema ispettivo previsto sia dal presente decreto che dal decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.

L'articolo 10 (*Sanzioni*) introduce un sistema sanzionatorio per punire e scoraggiare le inosservanze di norme sulla sicurezza della navigazione di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea. In particolare, si prevede che il comandante della nave e la società di gestione che viola il provvedimento di fermo è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15000. Inoltre, il comandante della nave e la 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; la stessa pena è prevista per la mancata rettifica delle deficienze rilevate durante un'ispezione nei tempi prescritti dell'autorità competente locale. Ciò al fine di armonizzare detto regime sanzionatorio a quello già previsto per fattispecie analoghe e non operare, pertanto, una disparità di trattamento a fronte di condotte illecite assimilabili. La norma individua, inoltre, nel Capo del compartimento marittimo l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689 in relazione alle violazioni individuate nel decreto, prevedendo infine che all'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative sono competenti, in particolare, gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto.

L'articolo 11 (*Modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53*) dà attuazione all'articolo 14 della direttiva, che modifica la direttiva 2009/16/CE, recepita con il decreto legislativo n. 53 del 2011. In particolare:

- a) vengono aggiornate alcune definizioni, al fine di renderle coerenti con l'attuale quadro normativo;
- b) si inserisce 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*);
- c) si estende 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;
- d) viene sostituito l'articolo 19 del decreto legislativo, che detta una nuova disciplina sulle ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e sulle unità veloci da passeggeri in servizio di linea. In particolare, la norma prevede che:
 - all'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, devono essere tenuti in debito conto i piani operativi e di manutenzione dell'unità navale;
 - 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 di ispezione di ciascuno Stato membro, essendo contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate da ciascuno Stato membro;
 - alcune specifiche norme non trovano 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;
 - durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore dello Stato di approdo 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.

e) viene modificata 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;

f) vengono apportate modifiche per correggere dei refusi presenti nell'articolo 28, comma 1, che erroneamente rinvia, in tema di spese inerenti alle ispezioni, agli articoli 19 e 23, comma 1 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 1 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 infatti che sono poste a carico dei privati interessati le spese relative alle ispezioni di cui ai richiamati articoli 19 e 23, comma 1, 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, appunto dagli articoli 20 e 24 del decreto legislativo n. 53 del 2011 (e non dagli articoli 19 e 23 inerenti, invece, l'attività ispettiva ordinaria). Coerentemente, si ritiene necessario espungere lo specifico riferimento al richiamato decreto del 28 ottobre 2009, lasciando invece il rinvio ad un decreto da emanarsi, a cura dei competenti Ministri, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Le predette tariffe saranno calcolate sulla base del costo effettivo del servizio e aggiornate almeno ogni tre anni. Si prevede altresì che fino all'adozione di tale decreto, continueranno ad applicarsi le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2009;

g) viene inserito l'allegato XV concernente le ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea, che prevede, in sintesi, 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 (*Modifica degli allegati*) prevede, analogamente ad altri provvedimenti di recepimento di direttive europee, che gli allegati al decreto possono essere modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al fine dell'adeguamento alle modifiche apportate in sede europea.

L'articolo 13 (*Disposizioni finanziarie*) reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 14 (*Disposizioni transitorie e abrogazioni*) prevede che fino all'adozione del decreto tariffario di cui all'articolo 8, comma 4, continueranno ad applicarsi le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2015. Si prevede, inoltre, l'abrogazione del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, con il quale era stata recepita la direttiva 1999/35/CE, abrogata dalla direttiva (UE) 2017/2110, nonché del comma 4 dell'articolo 579 del codice della navigazione, che era stato inserito dall'articolo 14, comma 1, del richiamato decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.

L'allegato I recepisce l'Allegato I della direttiva per dettare requisiti specifici delle navi in servizio di linea. La sussistenza di detti requisiti è verificata in sede di ispezione di pre-avvio.

L'allegato II recepisce l'Allegato II della direttiva per dettare le procedure per le ispezioni, specificando in modo analitico le materie, le procedure e la documentazione oggetto di verifica da parte degli ispettori in sede di ispezione pre-avvio o periodica.

L'allegato III recepisce l'Allegato III della direttiva per dettare le procedure delle ispezioni durante un servizio di linea.



L'allegato IV inserisce l'Allegato XV al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 per dettare disposizioni sulle ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea rientranti nel campo di applicazione del suddetto decreto legislativo.





TABELLA DI CONCORDANZA

Testo della direttiva (UE) 2017/2110	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>ARTICOLO 1 Ambito di applicazione</p> <p>1. La presente direttiva si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite: a) a servizi di linea tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo quando la bandiera battuta dalla nave è la stessa di quella dello Stato membro in questione; o b) a servizio di linea in viaggi nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.</p> <p>2. La presente direttiva non si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE.</p> <p>3. Gli Stati membri possono applicare la presente direttiva alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea in viaggi nazionali in tratti di mare diversi da quelli menzionati al paragrafo 1, lettera b).</p> <p>4. Gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi da passeggeri o unità veloci da passeggeri contemplate dalla presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma. Gli Stati membri privi di porti marittimi comunicano alla Commissione entro il 21 dicembre 2019 il totale delle unità e il numero di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri che hanno fatto scalo nei loro porti durante il triennio di cui al primo comma e la informano annualmente delle eventuali variazioni intervenute nelle cifre summenzionate.</p>	<p>ARTICOLO 1 <i>(Ambito di applicazione)</i></p> <p>1. Il presente decreto si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri, battenti bandiera italiana, adibite: a) a servizi di linea tra un porto nazionale e un porto di un Paese terzo; b) a servizio di linea in viaggi nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.</p>	<p>Il comma 2 della direttiva non necessita di esplicito recepimento in quanto al comma 1 dello schema è già specificato che il decreto si applica alle sole navi italiane</p> <p>Il comma 3 della direttiva prevede la facoltà di estendere l'ambito di applicazione delle disposizioni.</p> <p>La disposizione non si applica allo Stato italiano</p>
<p>ARTICOLO 2 Definizioni</p>	<p>ARTICOLO 2 <i>(Definizioni)</i></p>	



Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- 1) «nave ro-ro da passeggeri»: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
- 2) «unità veloce da passeggeri»: un'unità, quale definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 74, che trasporti più di dodici passeggeri;
- 3) «SOLAS 1974»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, compresi i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;
- 4) «codice per le unità veloci»: il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza marittima MSC.36(63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;
- 5) «HSSC»: gli orientamenti dell'IMO per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, nella versione aggiornata;
- 6) «servizio di linea»: una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi: a) in base a un orario pubblicato; oppure b) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- 7) «tratto di mare»: qualsiasi tratto di mare o rotta marittima come stabilito a norma dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE;
- 8) «certificati»:
 - a) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza della SOLAS 1974 o, rispettivamente, del codice per le unità veloci, unitamente ai pertinenti registri degli equipaggiamenti allegati;
 - b) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi nazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente alla direttiva 2009/45/CE unitamente ai pertinenti registri degli equipaggiamenti allegati;
- 9) «amministrazione dello Stato di bandiera»: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri;
- 10) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

- a) «amministrazione dello Stato di bandiera»: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri;
- b) «autorità competente centrale»: il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera e, per quanto attiene alle attività di prevenzione dell'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, per tali fini, si avvale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera;
- c) «autorità competente locale»: le Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi di cui all'articolo 2 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione;
- d) «certificati»:
 - 1) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza, rispettivamente, della SOLAS 1974 e del codice per le unità veloci, come applicabile, unitamente ai pertinenti elenchi dotazioni;
 - 2) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi nazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, unitamente ai pertinenti elenchi dotazioni;
- e) «codice per le unità veloci» (codice HSC): il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza marittima MSC.36(63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;
- f) «ispettore»: soggetto appartenente al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, in possesso dei requisiti di cui all'allegato I del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, debitamente autorizzato dall'autorità competente centrale a svolgere le ispezioni di cui al presente decreto;
- g) «nave ro-ro da passeggeri»: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
- h) «servizio di linea»: una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto



<p>verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;</p> <p>11) «compagnia»: l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e tutte le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), nella versione aggiornata, o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della SOLAS 1974, il proprietario della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri dal proprietario della stessa;</p> <p>12) «ispettore»: un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente dello Stato membro a svolgere le ispezioni di cui alla presente direttiva e che risponde a tale autorità competente e soddisfa i criteri minimi specificati nell'allegato XI della direttiva 2009/16/CE;</p> <p>13) «autorità competente dello Stato membro»: l'autorità designata dallo Stato membro conformemente alla presente direttiva e responsabile dei compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva.</p>	<p>regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;</p> <p>l) «società di gestione»: l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e tutte le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), nella versione aggiornata, o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della SOLAS 1974, il proprietario della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri dal proprietario della stessa;</p> <p>l) «SOLAS 1974»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313, compresi i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;</p> <p>m) «unità veloce da passeggeri»: un'unità, come definita alla regola I del capitolo X della SOLAS 74, che trasporta più di dodici passeggeri;</p> <p>n) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto nazionale o tra due porti nazionali;</p> <p>o) «visita ai servizi di bordo»: la visita di cui all'articolo 30 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, effettuata tenendo conto degli orientamenti dell'IMO per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, nella versione aggiornata (HSSC).</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 3 Ispezioni pre-avvio</p> <p>1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nell'ambito di applicazione della presente direttiva, le autorità competenti degli Stati membri effettuano un'ispezione pre-avvio consistente in:</p> <p>a) una verifica della conformità ai requisiti riportati nell'allegato I; e</p> <p>b) un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta a sincerarsi che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.</p> <p>2. L'ispezione pre-avvio è effettuata da un ispettore.</p> <p>3. Su richiesta di uno Stato membro, le compagnie forniscono prova della conformità ai requisiti dell'allegato I antecedentemente</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 3 (Ispezioni pre-avvio)</p> <p>1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nell'ambito di applicazione del presente decreto, un ispettore designato dall'autorità competente locale effettua un'ispezione pre-avvio consistente in:</p> <p>a) una verifica della conformità ai requisiti riportati nell'allegato I;</p> <p>b) un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta ad accertare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.</p> <p>2. Nei casi stabiliti con provvedimento dell'autorità competente centrale, l'autorità competente locale chiede alla società di gestione di</p>	



<p>all'ispezione pre-avvio, ma comunque non prima di un mese dall'inizio della stessa.</p>	<p>fornire prova della conformità ai requisiti dell'allegato I antecedentemente all'ispezione pre-avvio, ma comunque nel periodo intercorrente tra i trenta e i dieci giorni precedenti la stessa ispezione pre-avvio.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 4 Eccezioni all'obbligo dell'ispezione pre-avvio</p> <p>1. In caso di ispezioni pre-avvio, uno Stato membro può decidere di non applicare taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II pertinenti alle visite o ispezioni annuali dello Stato di bandiera effettuate nei sei mesi precedenti, purché siano state rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo. Gli Stati membri trasferiscono le informazioni pertinenti nella banca dati sulle ispezioni conformemente all'articolo 10.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 4 <i>(Eccezioni all'obbligo dell'ispezione pre-avvio)</i></p> <p>1. In caso di ispezioni pre-avvio, l'autorità competente locale può decidere di non applicare taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II pertinenti alle visite ai servizi di bordo effettuate nei sei mesi precedenti. L'autorità competente locale trasferisce le informazioni pertinenti nella banca dati sulle ispezioni conformemente all'articolo 9.</p>	
<p>2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, lo Stato membro può tenere conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea coperto dalla presente direttiva. A condizione che lo Stato membro sia soddisfatto di tali ispezioni e visite precedenti e che queste siano pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario praticare le ispezioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, prima che inizi l'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri nel nuovo servizio di linea.</p>	<p>2. L'autorità competente locale che riceve istanza di abilitazione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri a un servizio di linea può tenere conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea disciplinato dal presente decreto. Se l'autorità competente locale ritiene soddisfacenti tali ispezioni e visite e se le stesse sono pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario effettuare le ispezioni di cui all'articolo 3, comma 1.</p>	
<p>3. Su richiesta di una compagnia, gli Stati membri possono confermare anticipatamente il loro accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.</p>	<p>3. Su richiesta di una società di gestione, l'autorità competente locale può confermare anticipatamente l'accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.</p>	
<p>4. Laddove, a causa di circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri di rimpiazzo per assicurare la continuità del servizio e il paragrafo 2 non si applichi, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:</p> <p>a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfino i necessari requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza;</p> <p>e b) lo Stato membro espleta l'ispezione pre-avvio di cui all'articolo</p>	<p>4. Se, a causa di circostanze impreviste, si manifesta l'urgente necessità di sostituire una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per assicurare la continuità del servizio e non ricorrono le condizioni di cui al comma 2, l'autorità competente locale può autorizzare l'avvio dell'esercizio di una nuova nave a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:</p> <p>a) a seguito di un'ispezione visiva e di un controllo documentale, non emergono elementi che fanno ritenere che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non abbiano i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza;</p> <p>b) l'autorità competente locale esegue l'ispezione pre-avvio di cui</p>	



3, paragrafo 1, entro un mese.	all'articolo 3, comma 1, entro un mese.	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 5 Ispezioni regolari</p> <p>1. Una volta in ogni periodo di dodici mesi gli Stati membri eseguono:</p> <p>a) un'ispezione conformemente all'allegato II; e</p> <p>b) un'ispezione durante un servizio di linea, che avvenga non prima di quattro mesi ma non oltre otto mesi dall'ispezione di cui alla lettera a) e che interessi le voci elencate nell'allegato III e riguardi, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza. Un'ispezione pre-avvio ai sensi dell'articolo 3 è da considerarsi quale un'ispezione ai fini della lettera a).</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 5 <i>(Ispezioni periodiche)</i></p> <p>1. L'autorità competente locale esegue ogni dodici mesi:</p> <p>a) un'ispezione conforme a quanto previsto dall'allegato II;</p> <p>b) un'ispezione durante lo svolgimento del servizio di linea, non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione di cui alla lettera a), che interessa le voci elencate nell'allegato III e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II, per verificare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.</p>	
<p>2. L'ispezione di cui alla lettera a) del paragrafo 1 può essere eseguita, a discrezione dello Stato membro, in concomitanza o unitamente alla visita annuale da parte dello Stato di bandiera a condizione che siano rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure le procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo.</p>	<p>2. Un'ispezione pre-avvio effettuata ai sensi dell'articolo 3 è valida anche come ispezione ai fini del comma 1, lettera a).</p> <p>3. L'ispezione di cui al comma 1, lettera a), può essere eseguita, a discrezione dell'autorità competente locale, in concomitanza alla visita ai servizi di bordo.</p>	
<p>3. Gli Stati membri sottopongono le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione conformemente all'allegato II ogni volta che esse subiscano riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure qualora sia intervenuto un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe, lo Stato membro, dopo aver preso in considerazione le ispezioni precedentemente effettuate sulla nave ro-ro da passeggeri o sull'unità veloce da passeggeri e purché le condizioni di sicurezza di esercizio di tale nave o unità non siano compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri dall'ispezione richiesta nella prima frase del presente paragrafo.</p>	<p>4. L'autorità competente locale sottopone le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione di cui al comma 1, lettera a) ogni volta che esse subiscono riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure quando interviene un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe, l'autorità competente locale, dopo aver valutato le ispezioni precedentemente effettuate sulla nave ro-ro da passeggeri o sull'unità veloce da passeggeri e se le condizioni di sicurezza di esercizio non sono compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri dall'ispezione di cui al comma 1, lettera a).</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 6 Rapporto d'ispezione</p> <p>1. Una volta completata ciascuna delle ispezioni eseguite ai sensi della presente direttiva, l'ispettore redige un rapporto conformemente all'allegato IX della direttiva 2009/16/CE.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 6 <i>(Rapporto d'ispezione)</i></p> <p>1. Al termine delle ispezioni eseguite ai sensi del presente decreto, l'ispettore redige un rapporto conformemente all'allegato X del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 e ne consegna una copia al</p>	



<p>2. Le informazioni contenute nel rapporto sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10. Anche il comandante riceve copia del rapporto d'ispezione.</p>	<p>comandante. 2. Le informazioni contenute nel rapporto sono inserite nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9.</p>	
<p style="text-align: center;">Articolo 7 Rettifica delle carenze, fermo e sospensione dell'ispezione</p> <p>1. Gli Stati membri si accertano che siano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente alla presente direttiva.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 7 <i>(Rettifica delle deficienze, fermo e sospensione dell'ispezione)</i></p> <p>1. Se durante un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5 sono confermate o rilevate deficienze rispetto ai requisiti della normativa nazionale e internazionale applicabile tali da non costituire, singolarmente o nel loro complesso, un evidente pericolo per la salute o la sicurezza della navigazione o tali da non porre un immediato rischio per la salute o la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, l'autorità competente locale accerta, tramite l'ispettore, che dette deficienze siano corrette secondo modalità e tempistiche stabilite in sede ispettiva.</p>	
<p>2. In caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o costituiscono un rischio immediato per la salute o la vita, per la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri, per l'equipaggio e i passeggeri, l'autorità competente dello Stato membro assicura che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri sia sottoposta a un provvedimento che ne impedisce la partenza («provvedimento di fermo»). Il comandante riceve copia di tale provvedimento.</p>	<p>2. Se, nel corso di un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5, l'ispettore verifica deficienze rispetto ai requisiti della normativa nazionale e internazionale applicabile che costituiscono un evidente pericolo per la salute o la sicurezza della navigazione o costituiscono un immediato rischio per la salute o la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, sottopone la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri a provvedimento di fermo al fine di impedirne la partenza. L'ispettore notifica copia del provvedimento di fermo al comandante e informa immediatamente l'autorità competente locale, al fine del diniego delle spedizioni di cui all'articolo 181 del codice della navigazione, e, ove istituita, l'autorità di sistema portuale di cui all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.</p>	
<p>3. Il provvedimento di fermo non è revocato fino a quando la carenza non sia stata corretta e il pericolo non sia stato eliminato in modo soddisfacente per l'autorità competente dello Stato membro o fino a che l'autorità competente dello Stato membro stabilisca che, a determinate condizioni, la nave o unità veloce può riprendere il mare o l'esercizio può essere ripreso senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o senza rischi per la nave ro-ro da passeggeri o per l'unità veloce da passeggeri o per le altre navi.</p>	<p>4. Il provvedimento di fermo è revocato dall'ispettore in uno dei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none">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: <ul style="list-style-type: none">1) senza rischi per la sicurezza o la salute dei passeggeri o dell'equipaggio;2) senza rischi per la sicurezza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o per altre navi.	
<p>4. Qualora una carenza di cui al paragrafo 2 non possa essere prontamente corretta presso il porto in cui essa è stata confermata o rivelata, l'autorità competente dello Stato membro può consentire di permettere alla nave o unità veloce di raggiungere un cantiere navale</p>	<p>3. Se una delle deficienze di cui al comma 2 non può essere prontamente eliminata presso il porto in cui è stata confermata o rilevata, l'autorità competente locale può consentire alla nave o all'unità veloce di raggiungere un cantiere navale idoneo alla pronta</p>	



idoneo dove la carenza possa essere prontamente corretta.	eliminazione della deficienza.	
5. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sono manifestamente inferiori alle norme, l'autorità competente dello Stato membro può sospendere l'ispezione di tale nave o unità finché la compagnia non abbia fatto quanto necessario per garantire che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o non costituisca più un rischio immediato per la vita dell'equipaggio e dei passeggeri e che ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni internazionali.	5. Quando le condizioni generali di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sono evidentemente non corrispondenti ai requisiti ad essa applicabili, l'ispettore può sospendere l'ispezione finché la società di gestione non abbia fatto quanto necessario per garantire che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o non costituisca più un rischio immediato per la vita dell'equipaggio e dei passeggeri e per garantire che sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali applicabili alla specifica unità.	
6. Se l'autorità competente dello Stato membro sospende l'ispezione conformemente al paragrafo 5, la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri è automaticamente sottoposta a fermo. Il provvedimento di fermo è revocato una volta che l'ispezione sia stata ripresa ed efficacemente completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 9, paragrafo 2.	6. Nei casi in cui sospende l'ispezione ai sensi del comma 5, l'ispettore sottopone automaticamente la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri a provvedimento di fermo ed effettua le comunicazioni di cui al comma 2. Il provvedimento di fermo è revocato dopo che l'ispezione è stata ripresa e completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al comma 4 e all'articolo 8, comma 3.	
7. Al fine di alleggerire la congestione portuale, l'autorità competente dello Stato membro può autorizzare che una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri sottoposta a fermo sia spostata verso un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione portuale non costituisce un elemento da prendere in considerazione nel decidere se imporre o revocare un provvedimento di fermo. Le autorità o gli enti portuali agevolano la sistemazione delle navi sottoposte a fermo.	7. Al fine di non creare intralci al traffico portuale, l'autorità competente locale può autorizzare lo spostamento di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sottoposta a fermo verso un'altra parte del porto, a condizione che lo spostamento sia effettuato in condizioni di sicurezza. A tal fine, le autorità competenti locali e le autorità di sistema portuale agevolano la sistemazione in porto delle navi sottoposte a fermo. In ogni caso, le valutazioni sul traffico portuale non influenzano l'adozione o la revoca dei provvedimenti di fermo.	
ARTICOLO 8 Diritto di ricorso 1. La compagnia ha il diritto di ricorrere contro il provvedimento di fermo emanato dall'autorità competente dello Stato membro. Il ricorso non sospende il provvedimento di fermo, a meno che il diritto nazionale non preveda misure provvisorie. Gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure in conformità della legislazione nazionale. 2. L'autorità competente dello Stato membro informa del diritto di ricorso e delle procedure applicabili il comandante della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri sottoposta a provvedimento di fermo. [...]		La disposizione non è stata recepita, in quanto già prevista dalla normativa nazionale in materia di provvedimenti e di ricorsi amministrativo
2. [...] Se, a seguito di un ricorso, il provvedimento di fermo è	ARTICOLO 7	



<p>revocato o modificato, gli Stati-membri assicurano che la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 sia aggiornata di conseguenza senza ritardo.</p>	<p>8. Se, a seguito della presentazione di un ricorso, il provvedimento di fermo di cui ai commi 2 e 6 è revocato o modificato, l'autorità competente centrale aggiorna senza ritardo la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 9 <i>Spese</i></p> <p>1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 3 e 5 confermino o rivelino carenze che giustificano un provvedimento di fermo, tutte le spese connesse alle ispezioni sono a carico della compagnia.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 8 <i>(Disposizioni tariffarie)</i></p> <p>1. Se, a seguito di un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5, è adottato un provvedimento di fermo, le spese connesse alle ispezioni sono a totale carico della società di gestione, dell'armatore o del suo rappresentante nel territorio nazionale, in solido con il proprietario.</p> <p>4. Alla copertura degli oneri di cui al comma 1 si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con indicazione dei termini e delle modalità di versamento delle medesime tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni tre anni.</p> <p>5. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 4 affluiscono ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 1.</p> <p style="text-align: center;">ARTICOLO 14 <i>(Disposizioni transitorie e abrogazioni)</i></p> <p>1. Fino all'adozione del decreto di cui all'articolo 8, comma 4, si applicano le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2015.</p>	
	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 8</p> <p>2. Sono altresì a carico del proprietario, dell'armatore o del suo rappresentante nel territorio nazionale i costi relativi alla sosta in porto dell'unità navale sottoposta a provvedimento di fermo.</p>	<p>La previsione ricalca quella di cui all'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53</p>
<p>2. Il provvedimento di fermo non è revocato finché non sia provveduto al completo pagamento o non sia data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.</p>	<p>3. Il provvedimento di fermo non è revocato finché non è stato effettuato il completo pagamento delle spese e dei costi di cui ai commi 1 e 2 o non è stata data una garanzia sufficiente per il loro rimborso.</p>	



<p style="text-align: center;">ARTICOLO 10 Banca dati sulle ispezioni</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 9 <i>(Banca dati sulle ispezioni)</i></p>	<p>L'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva, concerne oneri a carico della Commissione</p>
<p>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.</p>	<p>1. L'autorità competente locale inserisce tempestivamente nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, le informazioni relative alle ispezioni effettuate ai sensi del presente decreto e quelle relative alle deficienze e ai provvedimenti di fermo, non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o è revocato il provvedimento di fermo.</p>	
<p>3. Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.</p>	<p>2. Entro settantadue ore dall'inserimento dei dati di cui al comma 1, l'autorità competente locale provvede alla loro convalida, ai fini della pubblicazione nella banca dati sulle ispezioni.</p>	
<p>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.</p>		<p>L'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva, concerne oneri a carico della Commissione</p>
<p>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.</p>	<p>3. L'autorità competente centrale ha accesso a qualsiasi informazione, registrata nella banca dati sulle ispezioni, inerente l'attuazione del sistema ispettivo previsto dal presente decreto e dal decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 11 Sanzioni</p> <p>Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per assicurare l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 10 <i>(Sanzioni)</i></p> <p>1. Il comandante della nave e la società di gestione che viola il provvedimento di fermo di cui all'articolo 7, commi 2 e 6, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15.000.</p> <p>2. Salvo che il fatto non costituisca più grave reato:</p> <p>a) il comandante della nave e gli amministratori della società di gestione che non rispettano le prescrizioni dell'autorità competente locale per il viaggio necessario a raggiungere il cantiere di cui all'articolo 7, comma 3 o che non rispettano le prescrizioni contenute nell'autorizzazione allo spostamento in porto di cui all'articolo 7, comma 7, sono soggetti alla pena prevista dall'articolo 1231 del codice</p>	



	<p>della navigazione;</p> <p>b) il comandante della nave e gli amministratori della società di gestione che non rettificano le deficienze rilevate durante una ispezione nei tempi prescritti in sede ispettiva, in ottemperanza all'articolo 7, comma 1, sono soggetti alla pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione.</p> <p>3. In relazione alle violazioni individuate dal presente decreto, l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è il Capo del compartimento marittimo.</p> <p>4. All'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative di cui al presente articolo sono competenti gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto, nonché le persone cui le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione.</p>	
<p>ARTICOLO 12 Procedura di modifica</p> <p>1. 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.</p> <p>2. In circostanze eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, o di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 riguardo alla modifica della presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.</p> <p>Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima scadenza del periodo stabilito a livello internazionale per l'accettazione tacita della modifica in questione o della data prevista per l'entrata in vigore di detto emendamento. Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detto atto delegato gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.</p>		<p>L'articolo 12 della direttiva, concerne oneri a carico della Commissione</p>



<p style="text-align: center;">ARTICOLO 13 Esercizio della delega</p> <p>1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.</p> <p>2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.</p> <p>3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.</p> <p>4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.</p> <p>5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.</p> <p>6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.</p>		L'articolo 12 della direttiva, concerne oneri a carico della Commissione
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 14 Modifiche della direttiva 2009/16/CE</p>		L'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110 modifica la direttiva 2009/16/CE, recepita con decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 - Vedere tabella allegata
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 15</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 14</p>	



Abrogazione	<i>(Disposizione transitorie e abrogazioni)</i>	
La direttiva 1999/35/CE è abrogata. I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.	2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono abrogati: a) il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28; b) l'articolo 579, comma 4, del codice della navigazione.	
ARTICOLO 16 Riesame La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 21 dicembre 2026.		
ARTICOLO 17 Recepimento 1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 21 dicembre 2019 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione. Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri. 2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.		L'articolo 17 della direttiva disciplina il recepimento da parte degli Stati membri
ARTICOLO 18 Entrata in vigore La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.		L'articolo 18 della direttiva disciplina l'entrata in vigore della stessa
ARTICOLO 19 Destinatari Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.		L'articolo 19 della direttiva individua i destinatari
ALLEGATO I	ALLEGATO I	
ALLEGATO II	ALLEGATO II	
ALLEGATO III	ALLEGATO III	
	ARTICOLO 11 <i>(Modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53)</i>	L'articolo 11 dello schema modifica il decreto legislativo 24 marzo 2011, n.



		53, in attuazione dell'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110 - Vedere tabella allegata
	ARTICOLO 12 <i>(Modifica degli allegati)</i> 1. Gli allegati al presente decreto possono essere modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per adeguarli alle modifiche apportate in sede europea ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.	La disposizione riproduce il contenuto dell'articolo 18, comma 1, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28
	ARTICOLO 13 <i>(Disposizioni finanziarie)</i> 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.	L'articolo 13 dello schema è relativo alla clausola di invarianza finanziaria del decreto legislativo
	ARTICOLO 15 <i>(Entrata in vigore)</i> 1. Il presente decreto entra in vigore il trentesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.	L'articolo 15 dello schema è relativo all'entrata in vigore del decreto legislativo

Testo della direttiva 2009/16/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110	Testo del decreto legislativo 53/2011 coordinato con le modifiche apportate dall'articolo 11 dello schema di decreto legislativo	Note
ARTICOLO 2 Definizioni Ai fini della presente direttiva s'intende per: [...]	ARTICOLO 2 Definizioni 1. Ai fini del presente decreto si intendono per: [...] l-bis.	Art. 14, punto 1), della direttiva e art. 11, comma 1, lettera a), dello schema



Testo della direttiva 2009/16/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110	Testo del decreto legislativo 53/2011 coordinato con le modifiche apportate dall'articolo 11 dello schema di decreto legislativo	Note
<p>25. "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;</p> <p>26. "unità veloce da passeggeri": una nave quale definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 1974, nella versione aggiornata, e che trasporti più di dodici passeggeri;</p> <p>27. "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:</p> <p>i) in base a un orario pubblicato; oppure</p> <p>ii) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.</p>	<p>[...]</p> <p>cc-quater): "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;</p> <p>cc-quinques) "unità veloce da passeggeri": una nave quale definita dalla SOLAS 1974, capitolo X, regola 1, che trasporta più di dodici passeggeri;</p> <p>cc-sexies): "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.";</p>	
<p>ARTICOLO 3 Ambito di applicazione</p> <p>[...]</p> <p>La presente direttiva si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 14 bis.</p> <p>[...]</p>	<p>ARTICOLO 3 Campo di applicazione</p> <p>[...]</p> <p>1-bis. Il presente decreto si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 19.</p> <p>[...]</p>	<p>Art. 14, punto 2), della direttiva e art. 11, comma 1, lettera b), dello schema</p>
<p>ARTICOLO 13 Ispezioni iniziali e ispezioni dettagliate</p> <p>Gli Stati membri provvedono affinché le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 12 o dell'articolo 14 bis siano sottoposte a un'ispezione iniziale o a un'ispezione più dettagliata come segue:</p> <p>[...]</p>	<p>ARTICOLO 16 Ispezioni iniziali e dettagliate</p> <p>1. Le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 7 o 19 sono sottoposte ad un'ispezione iniziale nel corso della quale l'ispettore provvede almeno a:</p> <p>[...]</p>	<p>Art. 14, punto 3), della direttiva e art. 11, comma 1, lettera c), dello schema</p>
<p>ARTICOLO 14 bis Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea</p> <p>1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea possono essere sottoposte a ispezioni in conformità della tempistica e degli altri requisiti stabiliti nell'allegato XVII.</p> <p>2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri</p>	<p>ARTICOLO 19 Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea</p> <p>1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sono sottoposte a ispezioni in conformità della tempistica e degli altri requisiti stabiliti nell'allegato XV.</p> <p>2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o</p>	<p>Art. 14, punto 4), della direttiva e art. 11, comma 1, lettera d), dello schema</p>



Testo della direttiva 2009/16/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110	Testo del decreto legislativo 53/2011 coordinato con le modifiche apportate dall'articolo 11 dello schema di decreto legislativo	Note
<p>o di un'unità veloce da passeggeri, gli Stati membri tengono debito conto dei piani operativi e di manutenzione della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri.</p> <p>3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'allegato XVII, tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro. Essa è contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 5.</p> <p>4. L'articolo 9, paragrafo 1, l'articolo 11, lettera a), e l'articolo 14 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.</p> <p>5. L'autorità competente garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri che sono soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 11, lettera b), siano selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'allegato I, parte II, punto 3 A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente paragrafo non incidono sull'intervallo di ispezione di cui all'allegato XVII, paragrafo 2.</p> <p>6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore dell'autorità competente dello Stato di approdo 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.</p>	<p>di un'unità veloce da passeggeri, l'autorità competente locale e gli ispettori tengono in debito conto i piani operativi e di manutenzione della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri.</p> <p>3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'allegato XV, tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 6, 7 ed 8 e per calcolare il rispetto dell'impegno ispettivo annuale. L'ispezione è contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate a norma dell'articolo 9.</p> <p>4. L'articolo 8, comma 1, lettera a), l'articolo 13, comma 1 e l'articolo 17 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.</p> <p>5. L'autorità competente locale garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri che sono soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 8, comma 1, lettera b), sono selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'allegato III, parte II, punto 3A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente paragrafo non incidono sull'intervallo di ispezione di cui all'allegato XV, punto 2.</p> <p>6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore può accettare di essere accompagnato da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro, in qualità di osservatore. Se l'unità batte bandiera di uno Stato membro, l'autorità competente locale invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualità di osservatore.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 15.</p> <p style="text-align: center;">Orientamenti e procedure in materia di sicurezza</p> <p style="text-align: center;">[...]</p> <p>3. Le disposizioni dell'articolo 14 della presente direttiva relative alle ispezioni estese si applicano ai traghetti roll on/roll off e alle unità veloci da passeggeri di cui all'articolo 2, lettere a) e b), della direttiva 1999/35/CE.</p> <p>Se una nave è stata oggetto di una visita ai sensi degli articoli 6 e 8 della direttiva 1999/35/CE effettuata da uno Stato ospitante che non sia lo Stato di bandiera della nave, tale visita specifica è registrata</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 19</p> <p>Ispezioni a traghetti ro-ro ed unità veloci da passeggeri di cui al decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28</p> <p>1. Le disposizioni dell'articolo 17 relative alle ispezioni estese si applicano anche ai traghetti roll on/roll off ed alle unità veloci da passeggeri di cui all'articolo 1, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.</p> <p>2. La visita effettuata ai sensi degli articoli 6 e 8 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, è inserita, a seconda dei casi, come ispezione dettagliata o estesa nella banca dati dell'attività ispettiva da calcolarsi ai</p>	<p>Art. 14, punto 5), della direttiva e art. 11, comma 1, lettera d), dello schema</p>



Testo della direttiva 2009/16/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110	Testo del decreto legislativo 53/2011 coordinato con le modifiche apportate dall'articolo 11 dello schema di decreto legislativo	Note
<p>come ispezione più dettagliata o estesa, a seconda dei casi, nella banca dati sulle ispezioni o presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 della presente direttiva e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro, essendo interessate tutte le voci di cui all'allegato VII della presente direttiva. Senza pregiudizio di un divieto di esercizio deciso nei confronti di un traghetto roll on/roll off o di un'unità veloce da passeggeri ai sensi dell'articolo 10 della direttiva 1999/35/CE, si applicano, ove opportuno, le disposizioni della presente direttiva in materia di correzione delle carenze, fermo, rifiuto di accesso, seguite da ispezioni, fermi e rifiuto di accesso.</p>	<p>fini dell'osservanza della percentuale di navi da ispezionare. 3. Si applicano le disposizioni del presente decreto in materia di correzione delle deficienze, fermo, rifiuto di accesso, senza che ciò rilevi ai fini dell'eventuale emanazione del divieto di esercizio previsto dal decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, nei confronti di traghetti roll on/roll off e di unità veloci da passeggeri.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 16 Provvedimenti di rifiuto di accesso riguardanti alcune navi</p> <p>1. Uno Stato membro vigila affinché a tutte le navi che: — battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate o hanno formato oggetto di un divieto di esercizio, ai sensi della direttiva 1999/35/CE, più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi; oppure — battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate o hanno formato oggetto di un divieto di esercizio, ai sensi della direttiva 1999/35/CE, più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi; sia rifiutato l'accesso ai suoi porti e ancoraggi, tranne nei casi previsti dall'articolo 21, paragrafo 6. 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 o in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.</p> <p>1. Uno Stato membro rifiuta l'accesso ai propri porti e ancoraggi a tutte le navi che: — battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 20 Provvedimenti di rifiuto di accesso</p> <p>1. È rifiutato l'accesso ai porti nazionali alle navi che: a) battono bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi ne comporta l'inclusione nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi; b) nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, sono state fermate o sono state destinatario due volte di divieto di esercizio, ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28; oppure; c) battono bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi; d) nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi sono state fermate o sono state destinatario due volte di un divieto di esercizio, ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.</p> <p>1. È rifiutato l'accesso ai propri porti e ancoraggi nazionali a tutte le navi che battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, ovvero battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di</p>	<p>Art. 14, punto 6), della direttiva e art. 11, comma 1, lettere e) e f)), dello schema</p>



Testo della direttiva 2009/16/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110	Testo del decreto legislativo 53/2011 coordinato con le modifiche apportate dall'articolo 11 dello schema di decreto legislativo	Note
<p>nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure</p> <p>— battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.</p> <p>Il primo comma non si applica alle situazioni descritte all'articolo 21, paragrafo 6.</p> <p>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.</p> <p>[...]</p>	<p>Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.</p> <p>1.bis. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano nei casi previsti all'articolo 24, comma 4.</p> <p>1-ter. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.</p> <p>[...]</p>	
	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 28 Rimborso delle spese</p> <p>1. Le spese inerenti alle ispezioni di cui agli articoli 16 e 17, qualora queste accertino o confermino deficienze che giustifichino il fermo della nave, ed alle ispezioni eseguite in conformità all'articolo 20, all'articolo 24, comma 1 e all'allegato IX, sono poste a carico dell'armatore, del raccomandatario marittimo o di altro suo rappresentante nello Stato, in solido con il proprietario, in conformità alle tariffe stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Le predette tariffe sono calcolate sulla base del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni tre anni. Fino all'adozione di tale decreto, si applicano le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2009.</p>	<p>La modifica è stata apportata per correggere un refuso contenuto nel decreto legislativo n. 53 del 2011</p>
	<p style="text-align: center;">ALLEGATO IX (punto 1)</p>	<p>La modifica è stata apportata limitatamente al punto 1 per</p>



Testo della direttiva 2009/16/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110	Testo del decreto legislativo 53/2011 coordinato con le modifiche apportate dall'articolo 11 dello schema di decreto legislativo	Note
	<p>1. In presenza delle condizioni di cui all'articolo 20, comma 1, l'autorità competente locale del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che sarà immediatamente applicabile dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa immediatamente applicabile dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le deficienze che hanno portato al fermo siano state corrette.</p>	<p>correggere un refuso contenuto nel decreto legislativo n. 53 del 2011</p>
ALLEGATO XVII	ALLEGATO XV	
<p>ISPEZIONE DELLE NAVI RO-RO DA PASSEGGERI E DELLE UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI IN SERVIZIO DI LINEA</p> <p>1.1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea cui si applica la presente direttiva, gli Stati membri effettuano un'ispezione conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2110 (*) per garantire che la nave o l'unità soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea.</p> <p>1.2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, lo Stato membro interessato può tenere conto delle ispezioni effettuate da un altro Stato membro negli ultimi otto mesi in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea coperto dalla presente direttiva, a condizione che in ogni caso lo Stato membro sia soddisfatto della pertinenza di tali ispezioni precedenti per le nuove condizioni operative e che durante dette ispezioni i necessari requisiti per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea siano stati rispettati. Non è necessario praticare le ispezioni di cui al punto 1.1 prima che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri cominci l'esercizio del nuovo servizio di linea.</p> <p>1.3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per la sostituzione al fine di assicurare la continuità del servizio e il punto 1.2. non sia applicabile, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le condizioni seguenti:</p> <p>a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a</p>	<p>ISPEZIONE DELLE NAVI RO-RO DA PASSEGGERI E DELLE UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI IN SERVIZIO DI LINEA</p> <p>1.1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea cui si applica il presente decreto, l'autorità competente locale effettua un'ispezione conformemente all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, per garantire che la nave o l'unità soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea.</p> <p>1.2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, l'autorità competente locale può tenere conto delle ispezioni effettuate da un altro Stato membro negli ultimi otto mesi in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea disciplinato dal presente decreto legislativo, a condizione che in ogni caso l'autorità competente locale sia soddisfatta della pertinenza di tali ispezioni precedenti per le nuove condizioni operative e che durante dette ispezioni i necessari requisiti per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea siano stati rispettati.</p> <p>Non è necessario praticare le ispezioni di cui al punto 1.1 prima che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri cominci l'esercizio del nuovo servizio di linea.</p> <p>1.3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per la sostituzione al fine di assicurare la continuità del servizio e il punto 1.2. non sia applicabile, l'autorità</p>	<p>Art. 14, punto 7), della direttiva e art. 11, comma 1, lettera g), dello schema</p>



Testo della direttiva 2009/16/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 14 della direttiva (UE) 2017/2110.	Testo del decreto legislativo 53/2011 coordinato con le modifiche apportate dall'articolo 11 dello schema di decreto legislativo	Note
<p>preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e</p> <p>b) lo Stato membro espleta l'ispezione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2110 entro un mese.</p> <p>2. Una volta all'anno, ma non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione precedente, gli Stati membri effettuano:</p> <p>a) un'ispezione, tenuto anche conto dei requisiti dell'allegato II della direttiva (UE) 2017/2110 e del regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione, a seconda dei casi; e</p> <p>b) un'ispezione durante un servizio di linea. Detta ispezione interessa le voci elencate nell'allegato III della direttiva (UE) 2017/2110 e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II della direttiva (UE) 2017/2110, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.</p> <p>3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri non è stata sottoposta a ispezione conformemente al punto 2, tale nave o unità è considerata di priorità I.</p> <p>4. Un'ispezione conformemente al punto 1.1. è da considerarsi quale ispezione ai fini del punto 2, lettera a), del presente allegato.</p>	<p>competente locale può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le condizioni seguenti:</p> <p>a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e</p> <p>b) l'autorità competente locale espleta l'ispezione di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, entro un mese.</p> <p>2. Una volta all'anno, ma non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione precedente, l'autorità competente effettua:</p> <p>a) un'ispezione, tenuto anche conto dei requisiti dell'allegato II della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, e del regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione, del 20 maggio 2010, a seconda dei casi;</p> <p>b) un'ispezione durante un servizio di linea. Detta ispezione interessa le voci elencate nell'allegato III del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II del predetto decreto legislativo, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.</p> <p>3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri non è stata sottoposta a ispezione conformemente al punto 2, tale nave o unità è considerata di priorità I.</p> <p>Un'ispezione conformemente al punto 1.1. è da considerarsi quale ispezione ai fini del punto 2, lettera a), del presente allegato.</p>	

RELAZIONE TECNICA

Descrizione dell'innovazione normativa

Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

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

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Ministro per gli affari europei e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Concertanti: Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per i beni e le attività culturali e per il turismo.

C) Tipologia dell'atto:

La legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2018 e, in particolare, l'articolo 19 e l'Allegato A, n. 9, prevede il recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio. Al momento, la materia risulta ancora disciplinata dal decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, con il quale era stata recepita la direttiva 1999/35/CE, abrogata dalla nuova direttiva.

L'intervento regolatorio si prefigge la razionalizzazione delle visite, partendo proprio dalla considerazione che la maggior parte degli Stati membri, ove possibile, combina le diverse visite obbligatorie con altri tipi di visite e ispezioni (dello Stato di bandiera e/o dello Stato di approdo). Pertanto, al fine di ridurre ulteriormente l'onere ispettivo e di massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi, pur nel pieno 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 nuova direttiva, 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.

Per quanto riguarda le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri in linea tra uno Stato membro e un paese terzo, la direttiva 2009/16/CE dovrebbe applicarsi quando la bandiera battuta non è la stessa dello Stato membro in questione.

Altro elemento di novità è dato dal passaggio del regime delle "visite" a quello delle "ispezioni". Infatti, la direttiva 1999/35/CE 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 essere considerato quale vera e propria «ispezione».

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 13).



E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rileva il contenuto dell'articolo 13 dello schema che, oltre a recare la norma in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività delle altre Amministrazioni interessate al presente decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli e degli allegati dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

Individua la tipologia di navi rientranti nell'ambito di applicazione del provvedimento. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

L'articolo riguarda le definizioni. In particolare, la norma individua i soggetti che interverranno ai fini dell'applicazione delle norme, riconoscendo a tal fine, come "autorità competente centrale" il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera e, per quanto attiene alle attività di prevenzione dell'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, come "autorità competente locale": le Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi di cui all'articolo 2 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione e come "ispettore" un soggetto appartenente al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, autorizzato a svolgere le ispezioni di cui al presente decreto. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLI 3, 4, 5, 6 e 7

Le norme sono relative alle ispezioni pre-avvio ed alle relative eccezioni, alle ispezioni periodiche e alla redazione e registrazione del rapporto di ispezione. Dette attività ispettive sono effettuate dal personale "ispettore" prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in servizio di linea e, successivamente, con le periodicità indicate dalla norma. Al riguardo, si evidenzia come dalla disposizione non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività ispettive condotte nei confronti delle unità navali disciplinate dal presente schema di decreto rientrano già nell'ambito dei controlli inerenti la materia della sicurezza della navigazione, già svolte dal Corpo delle Capitanerie di porto quale Amministrazione di bandiera (attività di *Flag State*), che comporta controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile. Nello specifico, le attività in questione sono già svolte ai sensi degli articoli da 3 a 8 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28 e prevedono l'impiego di personale del Corpo delle Capitanerie di porto dislocato tra i diversi Comandi territoriali. A livello centrale, l'Autorità



competente è il 6° Reparto del Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto - Sicurezza della navigazione.

ARTICOLO 8

L'articolo è relativo alle disposizioni tariffarie. Le visite previste dalla direttiva non costituiscono elemento di novità rispetto al previgente regime ispettivo di cui al decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, inclusa la reinspezione della nave in caso di fermo della stessa per gravi deficienze contemplata dall'articolo 9 dello stesso decreto. Infatti riguardo a quest'ultima, il comma 1 disciplina il caso in cui a seguito di un'ispezione è adottato un provvedimento di fermo, disponendo che le spese connesse alle relative ispezioni sono a totale carico della società di gestione, dell'armatore o del suo rappresentante nello Stato, in solido con il proprietario. Invero, come già attualmente avviene, se a seguito di una visita vengono riscontrate delle deficienze tali da giustificare un provvedimento di fermo della nave, si assegna un termine per la regolarizzazione, decorso il quale l'ispettore tornerà nuovamente a bordo per verificare l'eliminazione. I costi della nuova ispezione sono a carico dei soggetti sopra indicati, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva. Detta previsione, che mira esclusivamente ad assicurare il pieno rispetto della normativa sulla sicurezza della navigazione e dalla quale esula qualsiasi attività affittiva, riproduce quella, di analogo tenore, già contenuta nel decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28 (abrogato e sostituito dal presente provvedimento) che nell'articolo 9, comma 5, prevede che le spese sostenute per le reinspezioni sono poste a carico della società sulla base del costo effettivo del servizio reso, secondo tariffe e modalità stabilite con apposito decreto. Inoltre, la suddetta disposizione è pressoché identica a quella applicabile, ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, alle navi straniere. Al comma 2 viene specificato che sono altresì a carico del proprietario, dell'armatore o del suo rappresentante nello Stato i costi relativi alla sosta in porto dell'unità navale sottoposta a provvedimento di fermo (senza, pertanto, che detti costi possano in alcun modo gravare sulla finanza pubblica). Il comma 4 prevede, pertanto, che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe nonché dei termini e delle modalità di versamento delle medesime tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni tre anni. Il comma 5 dispone che le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 4 affluiscono ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 1. Pertanto, con riferimento alla predisposizione delle citate specifiche tariffe, calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio per lo svolgimento delle attività, appunto, sottoposte a tariffe, si assicura l'idoneità del meccanismo tariffario a fornire effettiva copertura ai costi complessivi indicati, anche sotto il profilo dell'allineamento temporale fra uscite ed entrate. Le attività poste a carico dell'amministrazione, infatti, sono successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte degli interessati. Infine, il comma 6 prevede che fino all'adozione del decreto tariffario di cui al comma 4, si applicano le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2015.

ARTICOLO 9

L'articolo è inerente l'inserimento delle informazioni relative alle ispezioni nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017, nonché la loro convalida. Tale previsione non rappresenta una novità essendo il processo di registrazione dell'esito delle ispezioni già previsto dalla direttiva 1999/35/CE del Consiglio del 29 aprile 1999. Infatti il collegamento alla suddetta banca dati è già esistente e operativo e le autorità competenti locali provvedono, già all'attualità, all'inserimento delle informazioni relative



alle ispezioni effettuate e quelle relative alle deficienze e ai provvedimenti di fermo, non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o è revocato il provvedimento di fermo. A tali fini, l'accesso alla banca dati in questione da parte del personale autorizzato avviene mediante utilizzo dell'ordinaria connessione internet, con accesso al sistema da remoto utilizzando le specifiche credenziali. L'accesso avviene pertanto dalle postazioni informatiche in datazione, utilizzando l'ordinaria connessione internet a disposizione degli uffici. L'intervento normativo non necessita pertanto di potenziamenti della rete esistente, che è già in grado di supportare attività d'istituto ben più complesse. Dall'attuazione della presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che si provvede ai relativi compiti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 10

L'articolo contiene le norme sanzionatorie, necessarie per assicurare il rispetto di prescrizioni e comportamenti che tendono a tutelare in maniera concreta interessi primari connessi alla sicurezza della navigazione. In particolare, vengono puniti quei comportamenti, non conformi alle presenti disposizioni, connessi al mancato rispetto dei provvedimenti di fermo, alle prescrizioni inerenti la navigazione per la sola finalità del raggiungimento del luogo ove è ubicato un cantiere che possa porre in essere gli interventi necessari a ristabilire la sicurezza dell'unità navale o la mancata ottemperanza dell'obbligo di rettifica delle deficienze riscontrate nel corso di un'ispezione. La disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, potendo, al contrario, determinare eventuali nuove entrate, in relazione a quei comportamenti sanzionati in via amministrativa, che, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non sono stimate. Viene inoltre individuato il Capo del Compartimento marittimo quale autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689. Al riguardo, si precisa che gli effetti della disposizione non incidono rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, in quanto la predetta attività, eseguita con l'impiego di personale dipendente, costituisce una funzione ordinariamente già svolta nel quadro delle attività di istituto previste dal codice della navigazione e dalle altre norme inerenti la sicurezza della navigazione, già svolte compatibilmente con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente. In tema di potestà sanzionatoria, si evidenzia infatti che la competenza attribuita al Capo del Compartimento marittimo in tema di illeciti amministrativi ai sensi dell'art. 17 della legge n. 689 del 1981 è dettata dalla specificità tecnica della tipologia delle violazioni. Pur non essendo possibile determinare *ex ante* il numero delle sanzioni amministrative che potranno essere irrogate alla luce della normativa in questione, si evidenzia che le stesse non costituiscono fonte di criticità nel quadro delle capacità di trattazione delle pratiche cui l'Amministrazione è in grado di far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Il Capo del Compartimento marittimo esercita già la funzione sanzionatoria per altre materie (pesca, diporto, etc.) e, per quanto qui particolarmente interessa, per la sicurezza della navigazione, per cui è già dotato di uffici che, per competenze e dotazioni, sono in grado di svolgere la funzione in esame. A ciò occorre aggiungere che a seguito della contestazione delle infrazioni previste dalla normativa in questione, permane in capo al trasgressore la facoltà di definire il contenzioso, in via amministrativa, entro sessanta giorni dalla contestazione, quindi senza l'avvio del procedimento sanzionatorio ed estinguendo immediatamente il procedimento medesimo, senza alcun incumbente, in tal caso, in capo al Capo del Compartimento marittimo.

ARTICOLO 11

La disposizione apporta modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, integrandone le definizioni e dettando nuove disposizioni in merito al diniego di accesso ai porti a determinate categorie di navi con specifiche carenze in tema di sicurezza della navigazione. Dette disposizioni



hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Al comma 1, lettera d), si effettua la sostituzione dell'articolo 19 del richiamato decreto legislativo n. 53 del 2011, dettando nuove disposizioni in merito alle ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea. Si tratta, pertanto, di attività già svolte dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto ai sensi delle vigenti disposizioni contenute nel decreto legislativo n. 53 del 2011 e, conseguentemente, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La copertura dei costi è infatti assicurata dal decreto previsto all'articolo 28 del medesimo decreto legislativo n. 53 del 2011. Al riguardo, si provvede ad apportare modifiche al citato articolo 28, comma 1, per correggerne dei refusi. Detto articolo erroneamente rinvia, in tema di spese inerenti alle ispezioni, agli articoli 19 e 23, comma 1 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 1 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 infatti che sono poste a carico dei privati interessati le spese relative alle ispezioni di cui ai richiamati articoli 19 e 23, comma 1, 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, appunto dagli articoli 20 e 24 del decreto legislativo n. 53 del 2011 (e non dagli articoli 19 e 23 inerenti, invece, l'attività ispettiva ordinaria). Coerentemente, si ritiene necessario espungere lo specifico riferimento al richiamato decreto del 28 ottobre 2009, lasciando invece il rinvio ad un decreto da emanarsi, a cura dei competenti Ministri, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Le predette tariffe saranno calcolate sulla base del costo effettivo del servizio e aggiornate almeno ogni tre anni. Si prevede altresì che fino all'adozione di tale decreto, continueranno ad applicarsi le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2009.

ARTICOLO 12

L'articolo disciplina le procedure di modifica degli allegati al presente schema di decreto. La norma è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 13

L'articolo introduce la clausola di invarianza finanziaria. Lo schema di decreto in esame non prevede alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle Amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato. Alla luce di quanto illustrato, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stato comunque previsto il presente articolo contenente espressamente la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

ARTICOLO 14

L'articolo è relativo alle abrogazioni di norme, irrilevanti rispetto alla presente relazione tecnico-finanziaria.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuovi o maggiori oneri.



Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 13).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per la finanza pubblica.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 13).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche. Dall'introduzione delle nuove sanzioni descritte in relazione all'articolo 10 potrebbero, al contrario, determinarsi eventuali nuove entrate che, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non sono stimate.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 1, della legge 31 dicembre 2010, n. 190, ha avuto il seguente esito:

OK

POSITIVO

NEGATIVO

18 DIC. 2019

Ragioniere Generale dello Stato

[Handwritten signature]



ALLEGATO

**Prospetto riepilogativo
degli effetti dell'intervento normativo sui saldi di finanza pubblica**

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)
(all. "A" della direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministro per gli affari europei e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio.

Referente: Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PARTE I ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Le ragioni del presente schema di provvedimento vanno ricercate nella necessità di dare attuazione alla direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio. Il provvedimento dà quindi attuazione alla delega conferita al Governo dall'articolo 19 della legge di delegazione europea 2018 (Principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2110) per l'adeguamento della normativa nazionale alla normativa comunitaria.

L'esigenza sistematica è nata dalla necessità, 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 - che risale al 1999 - in considerazione dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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 principale novità introdotta è costituita dalla razionalizzazione delle visite, partendo proprio dalla considerazione che la maggior parte degli Stati membri usa, ove possibile, già combinare le diverse visite obbligatorie con altri tipi di visite e ispezioni (dello Stato di bandiera e/o dello Stato di approdo). Pertanto, al fine di ridurre ulteriormente l'onere ispettivo e di massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi, pur nel pieno 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 nuova direttiva, 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". Infatti, la direttiva 1999/35/CE 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

ricorrono 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 essere considerato quale vera e propria «ispezione».

2) **Analisi del quadro normativo nazionale**

Il quadro normativo nazionale è costituito dalle seguenti fonti:

- il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;
- la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;
- la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2018;
- la legge 5 giugno 1962, n. 616, recante norme in materia di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare;
- la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare;
- la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale;
- il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali;
- il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, recante attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi;
- il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, recante attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri;
- il decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, recante attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare;
- il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;
- il decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 1988, n. 447, recante approvazione del codice di procedura penale;
- il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

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

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

Il provvedimento proposto abroga il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, recante attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, nonché la disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi (direttiva abrogata dalla direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017) e l'articolo 579, comma 4, del codice della navigazione, inserito proprio dall'articolo 14, comma 1, del richiamato decreto legislativo n. 28 del 2011.

L'esigenza sistematica, come già illustrato, è nata dalla necessità 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 - che risale al 1999 - in considerazione dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del Memorandum d'intesa di Parigi del 1982.

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

Il provvedimento in virtù della sua natura e dei contenuti in esso richiamati, non presenta alcun profilo di incompatibilità con i principi costituzionali. Il testo risponde infatti agli impegni assunti internazionalmente dall'Italia in osservanza alla sua partecipazione all'Unione europea anche con riferimento all'articolo 10 della Costituzione. Inoltre, il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, comma 2, lettera h) della Costituzione (ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione) e, pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato.

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

Il provvedimento è in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato-Regioni, riguardando materie che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. La materia è ascrivibile a profili afferenti all'ordine pubblico e alla sicurezza, materia di esclusiva competenza statale. Il provvedimento, avendo come unico destinatario l'amministrazione statale, non confligge, pertanto, con le attribuzioni regionali. La sicurezza della navigazione, infatti, va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, per le motivazioni che seguono. In primo luogo, l'esigenza di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella navigazione (equipaggio e passeggeri) anche attraverso prescrizioni inerenti le ispezioni che mirino ad accertare la sussistenza ed il permanere del grado di sicurezza richiesto, pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera h) del secondo comma del citato articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia "ordine pubblico e sicurezza a esclusione della polizia amministrativa locale". In secondo luogo, in quanto funzionale alla tutela dell'incolumità personale, le prescrizioni tecniche sulla sicurezza della navigazione mirano senza dubbio a prevenire una serie

di reati a esse collegati, come l'omicidio colposo e le lesioni colpose; pertanto, la collocazione della sicurezza della navigazione, sotto questo profilo, nella citata materia è pienamente in linea con la giurisprudenza della Corte Costituzionale, che riferisce la "sicurezza" prevista dalla ricordata norma costituzionale all'adozione delle misure relative alla prevenzione dei reati e al mantenimento dell'ordine pubblico. Si precisa, infine, che con la sentenza n. 209 del 2000 la Corte costituzionale "ha ribadito che le attribuzioni nella materia dei trasporti si ripartiscono sulla base di criteri funzionali fondati precipuamente sul livello e sul tipo degli interessi da tutelare: alla competenza dello Stato è riservata esclusivamente la disciplina concernente la sicurezza degli impianti e dei veicoli, ai fini della tutela dell'interesse generale all'incolumità delle persone, la quale esige uniformità di parametri di valutazione per l'intero territorio nazionale; gli ulteriori profili della disciplina del trasporto, in primo luogo quelli inerenti alle modalità di gestione e di organizzazione dei relativi servizi, rientrano invece nella competenza delle regioni e delle province autonome (sentenze n. 30 del 1998 e n. 135 del 1997)".

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza, sanciti dall'art. 118, comma 1, della Costituzione

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

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

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazioni e delegificazione e con esito positivo in tema di semplificazione normativa. Ciò consente alla disciplina introdotta di inserirsi in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materie analoghe all'esame del Parlamento e relativo status

Non risultano progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame.

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

Non risultano specifici pronunciamenti giurisprudenziali nella materia.

1.2 CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

L'intervento non incide su principi e norme derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea ed essendone diretta attuazione, se ne adegua pienamente. Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento europeo, in quanto deriva dal recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio. Lo schema di decreto legislativo recepisce pressoché testualmente il contenuto della direttiva, per le parti che richiedono un recepimento nell'ordinamento giuridico.

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

-
5
•
Non risultano procedure di infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

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

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali già assunti ed efficacemente perseguiti dall'Italia nelle materie oggetto del provvedimento.

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

Non risultano indicazioni giurisprudenziali della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

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

Non si hanno indicazioni sulle linee prevalenti della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

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

Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva europea 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio e, pertanto, è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati membri. Non si hanno particolari indicazioni al riguardo, considerato che il recepimento della direttiva è in corso pressoché contestualmente anche in altri Paesi europei e che comunque tutti gli Stati sono vincolati al conforme e corretto recepimento della direttiva stessa.

1.3 ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

Non sono state introdotte nuove definizioni normative rispetto a quelle attualmente in uso.

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

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi e non si evidenziano criticità.

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

Per il recepimento della nuova direttiva si rende necessario abrogare il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, recante attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi (direttiva abrogata dalla nuova direttiva). Viene inoltre abrogato il comma 4 dell'articolo 579 del codice della navigazione, introdotto dal richiamato decreto legislativo n. 28 del 2011.

Lo schema di decreto modifica il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, recante attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri, al fine di allinearne il contenuto alla direttiva 2009/16/CE, come modificata dalla nuova direttiva.

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

Non si riscontrano effetti abrogativi impliciti.

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

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

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

Non vi sono deleghe aperte sulle materie oggetto del provvedimento.

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

Nello schema di decreto è previsto il presente provvedimento attuativo:

ARTICOLO 8, COMMA 4

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, per determinare le tariffe spettanti per le attività ispettive di cui all'articolo 8, comma 1.

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

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o riferimenti statistici in quanto i dati utilizzati dall'Amministrazione sono stati ritenuti sufficienti.



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*
UFFICIO LEGISLATIVO

Al Capo del Dipartimento per gli affari giuridici e
legislativi della Presidenza del Consiglio dei Ministri

Oggetto: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio.

Si richiede, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, l'esenzione dall'A.I.R. con riferimento al decreto legislativo in oggetto, in relazione al ridotto impatto dell'intervento e in presenza delle seguenti condizioni, congiuntamente considerate:

Al riguardo si premette che l'intervento ha lo scopo di implementare la sicurezza dei trasporti marittimi e dei cittadini che li utilizzano, proteggendo l'ambiente, nel rispetto degli indirizzi comunitari.

La normativa europea relativa al sistema di visite obbligatorie per l'esercizio, in condizioni di sicurezza, di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea risale al 1999. Si rende ora necessario aggiornare tale normativa al fine di tener conto dei progressi compiuti nell'attuazione dei controlli da parte dello Stato di approdo, in attuazione della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.

La direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 modifica alcune misure nel settore dei trasporti marittimi che già avevano trovato concreta attuazione attraverso la direttiva 2009/16/CE e che non possono essere realizzate in misura sufficiente dai singoli Stati membri, necessitando, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, di una loro realizzazione a livello comunitario.

Obiettivo dell'intervento è la semplificazione e lo snellimento dell'attuale quadro normativo sulla sicurezza delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in ambito comunitario, eliminando le sovrapposizioni di obblighi e le incoerenze tra strumenti legislativi correlati.

Attualmente, infatti, le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri sono soggette, a livello europeo così come a livello nazionale, sia ai controlli di cui alla direttiva 1999/35/CE, sia a quelli di cui alla direttiva 2009/16/CE (controllo dello Stato di approdo). Tuttavia, la maggior parte degli Stati membri già all'attualità combina o sostituisce alcune delle ispezioni prescritte dalla prima direttiva con le

2

ispezioni a cura dello Stato di approdo. Questa pratica presenta tuttavia alcune criticità poiché la visita prevista dalla direttiva 1999/35/CE non comprende tutti gli elementi previsti dal controllo a cura dello Stato di approdo di cui alla direttiva 2009/16/CE. Si è pertanto reso necessario l'intervento per aggiornare, chiarire e semplificare le disposizioni vigenti in materia di visite alle navi in questione, distinguendo le varie tipologie di navi che ricadono nel campo di applicazione della nuova direttiva 2017/2110 o, diversamente, in quello della direttiva 2009/16.

Tutto ciò premesso, si evidenzia quanto segue:

- A) I costi di adeguamento sono di scarsa entità in relazione ai singoli destinatari, tenuto conto anche della loro estensione temporale.
La direttiva 2017/2110 mira a semplificare e snellire l'attuale quadro normativo sulla sicurezza delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri al fine, principalmente, di eliminare le sovrapposizioni di obblighi previsti da diverse norme e le incoerenze tra strumenti legislativi correlati.
Obiettivo specifico del provvedimento proposto è la riduzione degli oneri amministrativi per gli armatori e la massimizzazione dei tempi d'esercizio commerciale delle navi in questione, semplificando il regime ispettivo. Attraverso la differenziazione dei campi di applicazione tra la nuova normativa sulle ispezioni e la normativa di recepimento della direttiva 2009/16/CE (il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53), si eviteranno sovrapposizioni tra diverse tipologie di ispezioni che sussistono nell'attuale contesto normativo, pur mantenendo lo stesso livello di sicurezza. Ne deriverà una riduzione del numero di ispezioni effettuate, con conseguente riduzione degli oneri amministrativi a carico delle società nonché del Corpo delle Capitanerie di porto, amministrazione nazionale responsabile per l'implementazione delle direttive.
- B) Il numero dei destinatari dell'intervento si presenta come esiguo.
Destinatari specifici dell'intervento normativo sono gli operatori di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri in servizio di linea, che vedranno semplificati gli adempimenti richiesti per l'esercizio della linea in termini di riduzione delle visite previste a bordo, massimizzando così i tempi di sfruttamento commerciale delle unità navali.
Per motivi di fluttuazione dei dati sui traffici marittimi, non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero delle navi in questione che saranno interessate dall'applicazione del nuovo regime ispettivo. A mero titolo esemplificativo si rappresenta tuttavia che nell'anno 2018 le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri che hanno scalato i porti nazionali con approdi frequenti e regolari sono state in totale 186 (150 navi nazionali per un totale di 23231 approdi e 36 navi straniere per un totale di 3951 approdi).
Destinatario dell'intervento è inoltre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale e periferica (Uffici del Corpo delle Capitanerie di porto), con particolare riferimento al personale individuato come ispettore dello Stato di approdo, incaricato di compiere le visite a bordo (attualmente sono in servizio 135 ispettori nazionali).
- C) L'attuazione della nuova normativa non comporta l'impiego di risorse pubbliche. L'intervento proposto presenta infatti elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale, tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'intervento non comporta inoltre costi aggiuntivi a carico degli operatori del

settore marittimo e particolari oneri informativi.

Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha partecipato attivamente alla predisposizione del provvedimento, avendo già contribuito alla redazione della norma di delega, e procederà al successivo monitoraggio. L'esecuzione delle norme sarà affidata, a livello territoriale, agli Uffici marittimi su tutto il territorio nazionale, che agiranno sulla base delle indicazioni e del coordinamento del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto nell'ambito delle competenze attribuite in materia di sicurezza della navigazione. Anche le attività di controllo da parte delle singole Autorità marittime non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti nelle attività di verifica e controllo già poste in essere nello svolgimento delle proprie ordinarie attività d'istituto.

D) L'intervento ha una limitata incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato. Infatti, come già accennato, esso non comporta aggravii o costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo.

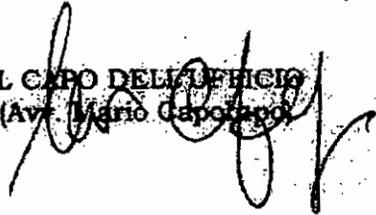
Anche le attività di controllo da parte dell'Autorità marittima non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti nelle attività di verifica e controllo già espletate.

In definitiva, l'intervento in questione mira a rafforzare la sicurezza della navigazione e, al contempo, ad evitare fenomeni di distorsione della concorrenza e del mercato in ambito comunitario, possibili in caso di mancanza di norme di riferimento comuni. Pertanto i benefici ed i costi attesi, sia per ciascuna categoria di destinatari che per la collettività, si appalesano come sicuri.

Ne deriva che non si ha alcuna incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato.

Si rappresenta infine che, tenuto conto che l'iter di approvazione della legge di delegazione europea è ancora in via di definizione, l'esenzione AIR sarà successivamente pubblicata sul sito istituzionale di questa Amministrazione.

IL CAPO DELL'UFFICIO
(Avv. Mario Caporaso)



27 SET. 2013

VISTO:

Il Capo del Dipartimento per gli affari
giuridici e legislativi della Presidenza
del Consiglio dei Ministri

