

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 (nel prosieguo "direttiva"), che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con l'articolo 17 della legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2018 (Allegato A, n. 7).

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 h), 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 2017/2108 è nata dall'esigenza di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea al fine di mantenere un quadro normativo necessario e proporzionato, di assicurarne la corretta attuazione e di eliminare le sovrapposizioni e le discrepanze fra atti legislativi inerenti la medesima materia. L'obiettivo globale è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che consenta facilità di attuazione, monitoraggio e verifica del rispetto delle norme, aumentando così il livello complessivo della sicurezza della navigazione.

Dal controllo di qualità condotto in sede comunitaria 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 emersa la necessità di una maggiore chiarezza e coerenza giuridica della normativa inerente il trasporto dei passeggeri via nave, da realizzarsi anche mediante l'aggiornamento di alcune definizioni al fine di allinearle a quelle in uso nelle norme internazionali.

La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009 è stata approvata al fine di raggiungere un elevato livello di sicurezza e di rimuovere gli ostacoli agli scambi commerciali, mediante l'istituzione di norme di sicurezza armonizzate per le navi da passeggeri e le unità veloci adibite a viaggi nazionali. Per quanto riguarda i viaggi nazionali, la nuova direttiva 2017/2108 integra, a livello comunitario, le disposizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313 (SOLAS 1974), che stabilisce le specifiche tecniche per la costruzione, la stabilità, la protezione antincendio e le dotazioni di salvataggio delle navi.

La direttiva 2009/45/CE ha effettivamente aumentato il livello comune di sicurezza in tutta l'Unione europea e portato a grandi vantaggi per il mercato interno. Tuttavia, l'esperienza ha dimostrato che l'applicazione della precedente direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (di cui la direttiva 2009/45/CE è la rifusione) ha fatto sorgere alcuni dubbi in merito alla chiarezza e all'adeguatezza di alcune definizioni, del campo di applicazione e delle procedure applicative. È inoltre emerso che diversi aspetti importanti concernenti la sicurezza per le navi di lunghezza inferiore a 24 metri non erano stati armonizzati. Infatti, in considerazione del fatto che tali navi sono più sensibili alle condizioni operative locali, la precedente direttiva aveva concesso agli Stati membri la possibilità di applicare con flessibilità le norme comunitarie, adottando norme nazionali speciali ogniqualvolta si fosse ritenuto che le norme armonizzate erano impraticabili e/o irragionevoli per le navi di piccole



dimensioni. A tale riguardo, il controllo dell'adeguatezza ha evidenziato che la suddetta direttiva si applica, attualmente, solo a 70 delle 1950 navi di piccole dimensioni.

Il controllo dell'adeguatezza ha inoltre rilevato che diversi Stati membri certificano le navi in alluminio ai sensi della precedente direttiva, mentre altri non lo fanno. Tale situazione è il risultato di una diversa interpretazione del campo di applicazione della direttiva per quanto riguarda la definizione di "materiale equivalente" e l'applicabilità delle corrispondenti norme di sicurezza contro gli incendi. Ciò ha comportato una situazione di squilibrio che compromette l'obiettivo di conseguire un elevato livello comune di sicurezza per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali negli Stati membri dell'Unione europea.

Per sopperire alla suddetta mancanza di uniformità e per rendere il quadro normativo concernente la sicurezza delle navi da passeggeri più chiaro e più semplice da applicare, in linea con il richiamato programma REFIT della Commissione, è stata emanata la direttiva (UE) 2017/2108, che mira inoltre ad eliminare alcuni riferimenti giuridici obsoleti, ridondanti e incoerenti.

Per tutto quanto precede, occorre apportare modifiche ed integrazioni al 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.

Analisi dell'articolato

Lo schema di decreto si compone di 13 articoli.

L'articolo 1 reca modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente le definizioni utili all'applicazione del decreto, al fine di semplificare la lettura del testo e di adeguare le definizioni a quelle utilizzate nella legislazione europea o internazionale (IMO).

L'articolo 2 sostituisce l'articolo 1 del decreto legislativo n. 45 del 2000, ridefinendo l'ambito di applicazione del provvedimento. In particolare, vengono ora escluse dall'ambito di applicazione le navi nuove (costruite dopo il 1° luglio 1998) di lunghezza inferiore ai 24 metri. Il decreto si applicherà, pertanto, esclusivamente alle navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri, a prescindere dalla data di costruzione. A livello comunitario si è infatti rilevato che le suddette unità nuove di lunghezza inferiore a 24 metri sono, prevalentemente, costruite in materiale composito e legno, per cui non ricadono comunque nel campo di applicazione della direttiva 2009/45/CE, che si applica invece alle navi costruite in acciaio o in materiale equivalente (alluminio).

L'articolo 3 sostituisce l'articolo 3 del decreto legislativo n. 45 del 2000 e definisce, in particolare, i "tratti di mare" ove le navi da passeggeri possono navigare. La norma è stata modificata per semplificare i parametri di identificazione dei suddetti tratti di mare, in particolare sono stati eliminati i precedenti riferimenti ai c.d. "luoghi rifugio". Il riferimento ai luoghi rifugio, infatti, discendeva dalla direttiva 2002/59/CE ed era correlato all'ipotesi di necessità di assistenza da parte di una nave. Si trattava di un concetto, pertanto, che assumeva connotazione "statica" (contenendo la norma esclusivamente il riferimento alla distanza ove si svolgeva la navigazione rispetto al luogo rifugio), indipendente dalle effettive condizioni ambientali in atto e, pertanto, inadeguato ai fini della sicurezza della navigazione. La nuova disciplina, nel definire i tratti di mare in cui le navi delle diverse categorie possono navigare, contiene esclusivamente riferimenti alle distanze dalla costa e all'altezza media delle onde, prevedendo altresì che il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto individua e aggiorna, con proprio decreto, l'elenco dei tratti di mare e i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda, avvalendosi delle competenze tecniche e scientifiche dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

L'articolo 4 modifica l'articolo 4 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i requisiti di sicurezza delle unità navali oggetto del decreto. In particolare, viene eliminato il regime transitorio, ormai superato, inerente l'adeguamento delle navi da passeggeri esistenti (costruite prima del 1° luglio 1998) ai requisiti del decreto legislativo n. 45 del 2000 e viene introdotto un



nuovo regime transitorio per le navi costruite in materiale equivalente (alluminio) che non erano soggette ai requisiti di detto decreto.

L'articolo 5 sostituisce l'articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri. La norma è stata novellata poiché è ormai trascorso il periodo transitorio per l'adeguamento delle navi ro-ro da passeggeri ai requisiti di stabilità di cui alla direttiva 2003/25/CE, recepita con il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Pertanto, al comma 1 si prevede che tutte le navi ro-ro da passeggeri devono essere conformi ai requisiti di stabilità di cui al decreto legislativo n. 65 del 2005. Il comma 2 prevede che le navi "ritirate dal servizio" (come definite all'articolo 1) possono continuare ad esercitare nei tratti di mare delle classi "C" e "D", quando non adeguate ai requisiti di stabilità di cui al richiamato decreto legislativo n. 65 del 2005.

In proposito, le navi di classe "A" e "B" che non si erano adeguate ai requisiti di stabilità di cui alla direttiva 2003/25/CE potevano essere destinate alla navigazione in tratti di mare delle classi "C" e "D". Pertanto, al fine di consentire il mantenimento in esercizio tali navi ed evitare, al contempo, il superamento del termine massimo del 1° ottobre 2015 previsto, la norma fa ora riferimento alle navi ritirate dal servizio.

L'articolo 4-bis conteneva inoltre i commi 3 e 4, il cui contenuto non è stato riportato nel novellato articolo in quanto ricalcavano le previsioni di cui agli articoli 3 e 4, comma 2, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, non più necessari, atteso che il rinvio all'applicazione dei requisiti di tale decreto è contenuto nel comma 1 dello stesso articolo.

L'articolo 6 modifica l'articolo 4-ter del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta. La norma precedente, che prevedeva l'invio del "piano nazionale d'azione" alla Commissione entro il 17 maggio 2005 per l'implementazione dei requisiti, è stata soppressa in quanto ormai superata per il decorso del termine ivi previsto. Analogamente, è stata soppressa la previsione inerente il dovere dell'Amministrazione di riferire alla Commissione, entro il 17 maggio 2006, in merito all'attuazione delle previsioni inerenti i requisiti di sicurezza delle persone a mobilità ridotta.

L'articolo 7 sostituisce l'articolo 5 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente il rilascio di equivalenze ed esenzioni. In particolare, sono variate le modalità di rilascio delle equivalenze e delle esenzioni, nonché le modalità di notifica alla Commissione dei suddetti rilasci. Nello specifico, il comma 1 prevede che l'Amministrazione, qualora ritenga che i requisiti di sicurezza applicabili debbano essere migliorati in relazione a specifiche circostanze locali, può adottare le misure atte a migliorare i suddetti requisiti. Il comma 2 specifica quali sono le misure che possono essere adottate, rinviandone l'individuazione ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, viene specificato che possono essere adottate misure che consentono l'equivalenza a taluni requisiti specifici del decreto, purché tali equivalenze siano efficaci almeno quanto i suddetti requisiti. Possono inoltre essere adottate misure atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati, quando esse sono adibite, nelle acque territoriali, a viaggi nazionali sottoposti a condizioni operative favorevoli (quali più basse condizioni di altezza d'onda significativa, osservanza di limiti stagionali, navigazione effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, durata limitata dei viaggi ovvero vicinanza di servizi di pronto intervento) e sempre a condizione che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza. I commi da 3 a 8 specificano le procedure per il rilascio di equivalenze ed esenzioni, prevedendo la preventiva notifica alla Commissione delle misure che l'Amministrazione intende adottare, che deve contenere anche le motivazioni per cui il suddetto rilascio garantisce il mantenimento di un livello adeguato di sicurezza. La Commissione può comunicare, entro sei mesi dalla notifica, la propria decisione che le misure proposte non sono giustificate, nel qual caso l'Amministrazione è tenuta a modificarle o a non adottarle. Il comma 6 stabilisce inoltre che le misure adottate dall'Amministrazione sono espressamente specificate nel decreto di cui al comma 2 e sono comunicate alla Commissione e agli altri Stati membri. Il comma 7 prevede che le suddette



Le misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera, alla nazionalità o al luogo ove ha sede la società di gestione della nave. Il comma 8 specifica inoltre che le misure in questione, atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici, potranno trovare applicazione solo finché ricorrono le condizioni specifiche a fondamento del rilascio. Infine il comma 9 prevede che l'Amministrazione deve notificare le misure rilasciate mediante la banca dati che la Commissione istituisce e mantiene, alla quale anche l'Amministrazione ha accesso.

L'articolo 8 sostituisce l'articolo 7 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i tempi e le modalità di esecuzione delle visite alle navi da passeggeri rientranti nel campo di applicazione del medesimo decreto legislativo. Il comma 1 ricalca il contenuto del comma 1 del precedente articolo 7, specificando le tre tipologie di visite inerenti le unità navali (iniziale prima dell'immissione in servizio, periodica ogni dodici mesi, addizionale in caso di necessità). Il comma 2 fa comunque salve le disposizioni previste dai codici internazionali (HSC code e DSC code) qualora le navi rientrino nell'ambito di applicazione di detti codici. Al fine di semplificare le modalità attraverso cui le visite sono effettuate, il comma 3 prevede che le visite sono effettuate dall'ente tecnico, con esclusione della parte relativa agli impianti radio, affidata agli ispettori del Ministero dello sviluppo economico (ferma restando la competenza al rilascio del certificato di sicurezza da parte dell'Autorità marittima, espressamente prevista dall'articolo successivo).

L'articolo 9 modifica l'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i certificati delle unità navali, al fine del coordinamento con le nuove previsioni contenute nell'articolo 7 del decreto medesimo. In particolare, il riferimento allo "Stato ospite" viene sostituito da quello allo "Stato di approdo", coerentemente con la terminologia utilizzata a livello comunitario. Viene inoltre specificato che sul certificato dell'unità navale devono figurare, oltre alle esenzioni concesse (disposizione già contenuta nel decreto legislativo n. 45 del 2000), anche le misure di sicurezza supplementari e le equivalenze, in modo che il suddetto certificato sia maggiormente esaustivo in merito alle disposizioni tecniche applicabili. Viene inoltre aggiornato il riferimento alla normativa inerente l'equipaggiamento marittimo, con rinvio alle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, in luogo dell'abrogato decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407.

L'articolo 10 inserisce l'articolo 8-bis al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 per introdurre un sistema sanzionatorio per punire e scoraggiare le inosservanze di norme sulla sicurezza della navigazione di navi da passeggeri. Vengono quindi penalmente puniti i comportamenti, contrari alle disposizioni del decreto, connessi alla navigazione oltre i limiti di abilitazione dell'unità navale, alla navigazione in assenza dei requisiti di sicurezza prescritti dall'articolo 4, in mancanza di certificato di sicurezza in regolare corso di validità e al mancato rispetto dei requisiti di sicurezza previsti per le persone a mobilità ridotta. Viene sanzionata amministrativamente la mancata effettuazione delle visite di sicurezza previste dall'articolo 7. 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 modifica l'allegato I del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, allineando la terminologia dell'allegato a quella del provvedimento, come modificato, con riferimento allo Stato di approdo in sostituzione del riferimento allo Stato ospite o ospitante.

L'articolo 12 modifica il titolo del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 per eliminare il riferimento all'abrogata direttiva 98/18/CE, sostituito con quello alla vigente direttiva 2009/45/CE.

L'articolo 13 reca la clausola di invarianza finanziaria.





TABELLA DI CONCORDANZA

| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|---|
| <p align="center">ARTICOLO 1 <i>Scopo</i></p> <p>Scopo della presente direttiva è istituire un livello di sicurezza uniforme per persone e cose sulle navi e sulle unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti, quando entrambe le categorie di navi e unità veloci sono adibite a viaggi nazionali, e stabilire le procedure da negoziare a livello internazionale ai fini di un'armonizzazione delle norme vigenti in materia di navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali.</p> | | La disposizione riguarda lo scopo della direttiva |
| <p align="center">ARTICOLO 2 <i>Definizioni</i></p> <p>Ai fini della presente direttiva si intende per:</p> <p>a) «convenzioni internazionali»: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS del 1974), come modificata, e la convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico, unitamente ai rispettivi protocolli e successive modifiche;</p> <p>a) «convenzioni internazionali»: le seguenti convenzioni, inclusi i rispettivi protocolli e relative modifiche, nella versione aggiornata:</p> <p>i) convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (convenzione SOLAS del 1974); e</p> <p>ii) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;</p> <p>b) «codice sulla stabilità a nave integra»: il codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti IMO (Codice on-Intact Stability), contenuto nella risoluzione A.749(18) dell'assemblea dell'IMO del 4 novembre 1993, come modificata;</p> <p>b) «codice sulla stabilità a nave integra»: il «codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti IMO» contenuto nella risoluzione A.749(18) dell'assemblea dell'IMO del 4 novembre 1993, o il «codice internazionale sulla stabilità a nave integra» del 2008 di cui alla risoluzione MSC.267(85) dell'IMO, del 4 dicembre 2008, nelle versioni aggiornate;</p> <p>c) «codice per le unità veloci (HSC Code)»: il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci (International Code for Safety of High</p> | <p align="center">ARTICOLO 1 <i>Definizioni</i></p> <p>1. Ai fini del presente decreto e dei suoi allegati, si intende per:</p> <p>a) «convenzioni internazionali»:</p> <p>1. La convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva con la legge 23 maggio 1980, n. 313, e con la legge 4 giugno 1982, n. 438, che ha approvato il successivo protocollo del 17 febbraio 1978, e successivi emendamenti in vigore alla data del 17 marzo 1998, di seguito denominata «SOLAS 1974»;</p> <p>2. la convenzione internazionale sulle linee di massimo carico del 1966, resa esecutiva in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777 entrate in vigore il 21 luglio 1968, e successivi emendamenti del 1971 e del 1979, resi esecutivi in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 1984, n. 968, e successivi emendamenti in vigore alla data del 17 marzo 1998, di seguito denominata «LL66»;</p> <p>a) «convenzioni internazionali»: le seguenti convenzioni, inclusi i rispettivi protocolli e relative modifiche, nella versione aggiornata:</p> <p>1. convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313, di seguito denominata «SOLAS 1974»;</p> <p>2. convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966, resa esecutiva con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, di seguito denominata «LL66»;</p> <p>b) «codice sulla stabilità a nave integra»: il codice sulla stabilità a nave</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|--|------|
| <p>Speed Craft) adottato dall'IMO con la risoluzione MSC 36(63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (International Code for Safety of High-Speed Craft, 2000), contenuto nella risoluzione MSC 97 (73) dell'IMO del dicembre 2000, nelle loro versioni aggiornate;</p> <p>d) «GMDSS»: il Sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (Global Maritime Distress and Safety System), definito nel capitolo IV della convenzione SOLAS del 1974, come modificata;</p> <p>e) «nave da passeggeri»: qualsiasi nave che trasporti più di dodici passeggeri;</p> <p>f) «nave ro/ro da passeggeri»: una nave che trasporti più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/A/2 di cui all'allegato I;</p> <p>g) «unità veloce da passeggeri»: un'unità veloce come definita alla regola X/1 della convenzione SOLAS del 1974, come modificata, che trasporti più di dodici passeggeri ad eccezione delle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali marittimi delle classi B, C e D quando:</p> <p>i) il loro dislocamento rispetto alla linea di galleggiamento corrisponda a meno di 500 m³;</p> <p>ii) la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 o dalla regola 1.4.37 del codice per le unità veloci del 2000, sia inferiore a 20 nodi;</p> <p>ii) <i>la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 1.4.38 del codice per le unità veloci del 2000, è inferiore a 20 nodi;</i></p> <p>h) «nave nuova»: una nave la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione al 1° o luglio 1998 o in data successiva. Per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:</p> <p>i) ha inizio la costruzione identificabile con una nave specifica;</p> <p>ii) ha avuto inizio, per quella determinata nave, la sistemazione in posto di almeno 50 tonnellate o dell'1% della massa stimata di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;</p> <p>i) «nave esistente»: una nave che non sia una nave nuova;</p> <p>j) «età»: età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;</p> <p>k) «passeggero»: qualsiasi persona che non sia:</p> <p>i) il comandante, né un membro dell'equipaggio, né altra persona</p> | <p>integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti della Organizzazione Marittima Internazionale IMO (Codice on Intact Stability), contenuto nella risoluzione A.749 (18) dell'Assemblea dell'Organizzazione stessa del 4 novembre 1993, nel testo modificato alla data del 17 marzo 1998;</p> <p>b) «codice sulla stabilità a nave integra»: <i>il codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti della Organizzazione Marittima Internazionale IMO, contenuto nella risoluzione A.749 (18) dell'Assemblea dell'Organizzazione stessa del 4 novembre 1993, o il codice internazionale sulla stabilità a nave integra del 2008 di cui alla risoluzione MSC.267(85) della Organizzazione Marittima Internazionale IMO, del 4 dicembre 2008, nelle versioni aggiornate;</i></p> <p>c) «codice per le unità veloci (HSC Code)»: il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci (International Code for Safety of High Speed Craft) adottato dall'IMO con la risoluzione MSC 36(63) del 20 maggio 1994 ovvero il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (International Code for Safety of High-Speed Craft, 2000), contenuto nella risoluzione MSC 97 (73) dell'IMO del dicembre 2000, nelle loro versioni aggiornate.</p> <p>d) «GMDSS»: il sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (Global Maritime Distress and Safety System), definito nel capitolo IV della «SOLAS 1974»;</p> <p>e) «nave da passeggeri»: qualsiasi nave che trasporti più di dodici passeggeri;</p> <p>f) «unità veloce da passeggeri»: una unità veloce come definita alla regola I del capitolo X della «SOLAS 1974», che trasporti più di dodici passeggeri; non sono considerate unità veloci da passeggeri le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali marittimi delle classi B, C e D, quando:</p> <p>1. il loro dislocamento rispetto alla linea di galleggiamento corrisponda a meno di cinquecento metri cubi;</p> <p>2. e la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 1.4.37 <i>dalla regola 1.4.38</i> del codice per le unità veloci del 2000, sia inferiore a 20 nodi;</p> <p>g) «nave nuova»: una nave la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione, alla data del 1° luglio 1998 o successivamente. Per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|---|------|
| <p>impiegata o occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave per i suoi servizi;</p> <p>il) un bambino di età inferiore a un anno;</p> <p>l) «lunghezza della nave»: se non altrimenti definita, il 96 % della lunghezza totale calcolata su un galleggiamento all'85 % della più piccola altezza di costruzione misurata dal limite superiore della chiglia, oppure la lunghezza misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora all'asse di rotazione del timone al predetto galleggiamento, se tale lunghezza è maggiore. Nelle navi che, secondo progetto, presentano un'inclinazione della chiglia, il galleggiamento al quale si misura tale lunghezza deve essere parallelo al galleggiamento del piano di costruzione;</p> <p>m) «altezza di prora»: l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico in quanto distanza verticale sulla perpendicolare avanti, fra il galleggiamento corrispondente al bordo libero estivo assegnato e l'assetto di progetto, o la faccia superiore del ponte esposto a murata;</p> <p>m) «altezza di prora»: l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;</p> <p>n) «nave con ponte completo»: una nave provvista di un ponte completo, esposto alle intemperie e al mare, dotato di mezzi permanenti che permettano la chiusura di tutte le aperture nella parte esposta alle intemperie e sotto il quale tutte le aperture praticate nelle fiancate sono dotate di mezzi di chiusura permanenti, stagni almeno alle intemperie.</p> <p>Il ponte completo può essere un ponte stagno o una struttura equivalente a un ponte non stagno, completamente coperto da una struttura stagna alle intemperie, di resistenza sufficiente a mantenere l'impermeabilità alle intemperie e munita di mezzi di chiusura stagni alle intemperie;</p> <p>o) «viaggio internazionale»: un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di quello Stato o viceversa;</p> <p>p) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro, o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;</p> <p>q) «tratto di mare»: un tratto così come definito in base all'articolo 4, paragrafo 2.</p> | <p>1. ha inizio la costruzione identificabile con una nave specifica;</p> <p>2. ha avuto inizio, per quella determinata nave, la sistemazione in posto di almeno cinquanta tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;</p> <p>h) «nave esistente»: una nave che non sia una nave nuova;</p> <p>i) «passeggero»: qualsiasi persona che non sia:</p> <p>1. il comandante, né un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave per i suoi servizi;</p> <p>2. un bambino di età inferiore a un anno;</p> <p>j) «lunghezza della nave»: se non altrimenti definita nell'allegato I, il 96% della lunghezza totale calcolata su un galleggiamento all'85% della più piccola altezza di costruzione misurata dal limite superiore della chiglia oppure la lunghezza misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora all'asse di rotazione del timone al predetto galleggiamento, se tale lunghezza è maggiore. Nelle navi che, secondo progetto, presentano un'inclinazione della chiglia, il galleggiamento al quale si misura tale lunghezza deve essere parallelo al galleggiamento del piano di costruzione;</p> <p>m) «altezza di prora»: l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione «LL66» in quanto distanza verticale sulla perpendicolare avanti, fra il galleggiamento corrispondente al bordo libero estivo assegnato e l'assetto di progetto, o la faccia superiore del ponte esposto a murata;</p> <p>n) «nave con ponte completo»: una nave provvista di un ponte completo, esposto alle intemperie e al mare, dotato di mezzi permanenti che permettano la chiusura di tutte le aperture nella parte esposta alle intemperie e sotto il quale tutte le aperture praticate nelle fiancate sono dotate di mezzi di chiusura permanenti, stagni almeno alle intemperie.</p> <p>Il ponte completo può essere un ponte stagno o una struttura equivalente a un ponte non stagno, completamente coperto da una struttura stagna alle intemperie, di resistenza sufficiente a mantenere l'impermeabilità alle intemperie e munita di mezzi di chiusura stagni alle intemperie;</p> <p>o) «viaggio internazionale»: un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di quello Stato o viceversa;</p> <p>p) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro, o da un porto a un altro porto di</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|---|------|
| <p>q) <i>«tratto di mare»</i>: un tratto di mare o una rotta marittima definiti a norma dell'articolo 4;</p> <p>Tuttavia, ai fini dell'applicazione delle disposizioni in materia di radiocomunicazioni, valgono le definizioni di «tratto di mare» riportate nella regola 2, capitolo IV, della convenzione SOLAS del 1974, come modificata;</p> <p>r) <i>«area portuale»</i>: area non identificabile con un tratto di mare definito dagli Stati membri, che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un'estuario o un'area protetta affine;</p> <p>r) <i>«area portuale»</i>: area diversa da un tratto di mare definito dagli Stati membri su cui esercitano la giurisdizione, stabilita conformemente all'articolo 4, che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un'estuario o un'area protetta affine;</p> <p>s) <i>«luogo di rifugio»</i>: qualsiasi area protetta naturalmente o artificialmente che possa essere usata come rifugio da una nave o da un'unità veloce, che si trovi in condizioni di pericolo;</p> <p>t) <i>«amministrazione dello Stato di bandiera»</i>: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera la nave o unità veloce è autorizzata a battere;</p> <p>u) <i>«Stato ospite»</i>: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave o un'unità veloce battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro effettua viaggi nazionali;</p> <p>u) <i>«Stato di approdo»</i>: lo Stato membro dal cui porti o verso i cui porti una nave o un'unità battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro effettua viaggi nazionali;</p> <p>v) <i>«organismo riconosciuto»</i>: l'organismo riconosciuto a norma dell'articolo 4 della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;</p> <p>v) <i>«organismo riconosciuto»</i>: un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;</p> <p>w) <i>«miglio»</i>: lunghezza equivalente a 1 852 metri;</p> | <p>tal Stato membro;</p> <p>q) <i>«tratti di mare»</i>: le aree marittime nelle quali le classi di navi possono operare per tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo specifico;</p> <p>q) <i>«tratto di mare»</i>: un tratto di mare o una rotta marittima definiti a norma dell'articolo 3. Tuttavia, ai fini dell'applicazione delle disposizioni in materia di radiocomunicazioni, valgono le definizioni di «tratto di mare» riportate nella regola 2, capitolo IV, della «SOLAS 1974»;</p> <p>r) <i>«area portuale»</i>: un'area che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un'estuario o un'area protetta affine;</p> <p>r) <i>«area portuale»</i>: area diversa da un tratto di mare di giurisdizione che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un'estuario o un'area protetta affine;</p> <p>s) <i>«luogo di rifugio»</i>: qualsiasi area protetta naturalmente o artificialmente che possa essere usata come rifugio da una nave o da un'unità veloce, che si trovi in condizioni di pericolo;</p> <p>f) <i>«Amministrazione»</i>: il Ministero dei trasporti e della navigazione il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;</p> <p>u) <i>«Autorità marittime»</i>: Comandi periferici secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;</p> <p>v) <i>«Stato ospite»</i>: lo Stato membro dai cui porti, o verso i cui porti una nave o un'unità veloce, battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro, effettua viaggi nazionali;</p> <p>v) <i>«Stato di approdo»</i>: lo Stato membro dal cui porti, o verso i cui porti, una nave o un'unità veloce battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro, effettua viaggi nazionali;</p> <p>z) <i>«organismo riconosciuto»</i>: l'organismo riconosciuto a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314;</p> <p>z) <i>«organismo riconosciuto»</i>: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio; per le navi e unità veloci da passeggeri nazionali si intende l'ente tecnico di cui alla lettera bb-sexies;</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|--|------|
| <p>x) «onda significativa»: l'onda media corrispondente a un terzo dell'altezza dell'onda più alta osservata in un determinato periodo;</p> <p>y) «persona a mobilità ridotta»: le persone che abbiano una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;</p> <p>y) <i>«persona a mobilità ridotta»: le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, le persone con disabilità, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;</i></p> <p>z) <i>«nave a vela»: una nave a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica come propulsione ausiliaria e di emergenza;</i></p> <p>za) <i>«materiale equivalente»: leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile che, per le sue proprietà intrinseche o grazie alla sua coibentazione, al termine della prevista prova standard del fuoco possiede caratteristiche strutturali e di resistenza al fuoco equivalenti a quelle dell'acciaio;</i></p> <p>zb) <i>«prova standard del fuoco»: prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo conformemente al metodo di prova specificato nel codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010, di cui alla risoluzione MSC.307(88) dell'IMO, del 3 dicembre 2010, nella versione aggiornata;</i></p> <p>zc) <i>«nave tradizionale»: qualsiasi tipo di nave da passeggeri storica progettata prima del 1965 e le relative repliche costruite principalmente con i materiali originali, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e le competenze marittime tradizionali, identificabili insieme come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;</i></p> <p>zd) <i>«unità da diporto o unità veloce da diporto»: un'unità che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;</i></p> <p>ze) <i>«imbarcazione di servizio» (tender): un'imbarcazione in dotazione alla nave che è utilizzata per trasferire più di dodici</i></p> | <p>aa) «amiglio»: lunghezza equivalente a 1.852 metri;</p> <p>aa) <i>«amiglio»: lunghezza equivalente a 1.852 metri;</i></p> <p>bb) «onda significativa»: l'onda media corrispondente a un terzo dell'altezza delle onde più alte osservate in un determinato periodo;</p> <p>bb-bis) «nave ro/ro da passeggeri»: una nave da passeggeri che trasporta più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/A/2 di cui all'allegato I;</p> <p>bb-ter) «età»: età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;</p> <p>bb-quater) «persona a mobilità ridotta»: chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali o quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;</p> <p>bb-quater) «persone a mobilità ridotta»: le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, le persone con disabilità, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;</p> <p>bb-quinquies) «altezza significativa d'onda (h_s)»: l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo;</p> <p>bb-sexies) «ente tecnico»: l'organismo autorizzato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni;</p> <p>bb-sexies) «ente tecnico»: l'organismo riconosciuto autorizzato e affidato al quale sono devolute dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le attribuzioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340;</p> <p>bb-septies) «nave a vela»: una nave a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica come propulsione ausiliaria e di emergenza, dove il rapporto tra superficie velica espressa in metri quadrati e dislocamento massimo espresso in tonnellate risulta essere maggiore di 7;</p> <p>bb-octies) «materiale equivalente»: leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile che, per le sue proprietà intrinseche o grazie alla sua coibentazione, al termine della prevista prova standard del fuoco possiede caratteristiche strutturali e di resistenza al fuoco equivalenti a quelle dell'acciaio;</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|--|------|
| <p>passaggeri da una nave da passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;</p> <p>zf) "nave di servizio off-shore": una nave utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività della nave;</p> <p>zg) "unità veloce di servizio off-shore": un'unità utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività dell'unità;</p> <p>zh) "riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità": uno qualsiasi dei seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none">- qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente le dimensioni di una nave, ad esempio l'allungamento mediante l'aggiunta di un nuovo corpo centrale,- qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente la capacità di trasporto di passeggeri di una nave, ad esempio la trasformazione di un ponte per autoveicoli in alloggio passeggeri,- qualsiasi variazione che aumenti sostanzialmente la vita di esercizio di una nave, ad esempio il rinnovo dell'alloggio passeggeri su un intero ponte,- qualsiasi conversione di qualsiasi tipo di nave in una nave da passeggeri. | <p>bb-novies) «prova standard del fuoco»: prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo conformemente al metodo di prova specificato nel codice Internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010, di cui alla risoluzione MSC.307(88) dell'IMO, del 3 dicembre 2010, nella versione aggiornata;</p> <p>bb-decies) «nave tradizionali»: qualsiasi tipo di nave da passeggeri storica progettata prima del 1965 e le relative repliche costruite principalmente con i materiali originali, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e le competenze marittime tradizionali, identificabili insieme come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;</p> <p>bb-undecies) «unità da diporto o unità veloce da diporto»: un'unità che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;</p> <p>bb-duodecies) «imbarcazione di servizio (tender)»: un'imbarcazione in dotazione alla nave che è utilizzata per trasferire più di dodici passeggeri da una nave da passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;</p> <p>bb-ter decies) «nave di servizio off-shore»: una nave utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale di cui all'articolo 1, comma 1, punto 49) del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività della nave;</p> <p>bb-quater decies) «unità veloce di servizio off-shore»: un'unità utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale di cui all'articolo 1, comma 1, punto 49) del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività dell'unità;</p> <p>bb-quindecies) «riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità»:</p> <ol style="list-style-type: none">1. qualsiasi variazione che altera sostanzialmente le dimensioni di una nave, ad esempio l'allungamento mediante l'aggiunta di un nuovo corpo centrale;2. qualsiasi variazione che altera sostanzialmente la capacità di trasporto di passeggeri di una nave, ad esempio la trasformazione di un ponte per autoveicoli in alloggio passeggeri; | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|--|------|
| | <p>3. qualsiasi variazione che aumenta sostanzialmente la vita di esercizio di una nave, ad esempio il rinnovo dell'alloggio passeggeri su un intero ponte;</p> <p>4. qualsiasi conversione di qualsiasi tipo di nave in una nave da passeggeri;</p> <p>bb-sedecies) «società di gestione»: l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e tutte le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), nella versione aggiornata, o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della SOLAS 1974, il proprietario della nave o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dal proprietario della stessa;</p> <p>bb-septies decies) «navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio»: si intendono le navi ro/ro da passeggeri delle classi "A" e "B":</p> <p>1. la cui chiglia è stata impostata o si trovava ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, e</p> <p>2. non si sono conformate agli articoli 5, 7 e 8, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, entro il 1° ottobre 2010, e</p> <p>3. sono state destinate alla navigazione nelle classi "C" e "D" a tale data o a una data successiva alla quale hanno raggiunto i trenta anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ottobre 2015.</p> | |
| <p>ARTICOLO 3 <i>Ambito di applicazione</i></p> <p>1. La presente direttiva si applica alle navi ed unità da passeggeri seguenti, indipendentemente dalla loro bandiera, se adibite a viaggi nazionali:</p> <p>a) alle navi da passeggeri nuove ed esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri;</p> <p>b) alle unità veloci da passeggeri.</p> <p>Ciascuno Stato membro, in quanto Stato di approdo, provvede affinché le navi e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva, prima di poter essere adibite a viaggi nazionali in tale Stato membro.</p> | <p>ARTICOLO 2 <i>Ambito di applicazione</i></p> <p>1. Le disposizioni del presente decreto si applicano alle navi da passeggeri nuove ed esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri e alle unità veloci da passeggeri, indipendentemente dalla loro bandiera, adibite a viaggi nazionali.</p> <p>2. Le Autorità marittime provvedono affinché le navi e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di un Paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti del presente decreto, prima di essere adibite a viaggi nazionali.</p> | |
| <p>2. La presente direttiva non si applica:</p> <p>a) alle navi da passeggeri che sono:</p> <p>i) navi da guerra e da trasporto truppe;</p> | <p>3. Le disposizioni del presente decreto non si applicano:</p> <p>a) alle seguenti navi da passeggeri:</p> <p>1) navi militari e da trasporto truppe;</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|---|--|
| <p>li) unità a vela;</p> <p>lii) unità senza mezzi di propulsione meccanica;</p> <p>lv) unità costruite in materiale non metallico o equivalente non contemplate dalle norme relative alle unità veloci (HSC) [risoluzione MSC 36(63) o MSC.97(73)] o ai natanti a sustentazione dinamica (DSC) [risoluzione A.373 (X)];</p> <p>v) navi in legno di costruzione primitiva;</p> <p>vi) navi tradizionali;</p> <p>vii) unità da diporto;</p> <p>viii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali;</p> <p>ix) unità di servizio off-shore; o</p> <p>x) imbarcazioni di servizio;</p> <p>b) alle unità veloci da passeggeri che sono:</p> <p>i) unità da guerra e da trasporto truppe;</p> <p>ii) unità da diporto;</p> <p>iii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali; o</p> <p>iv) unità di servizio off-shore.</p> | <p>2) navi a vela;</p> <p>3) navi senza mezzi di propulsione meccanica;</p> <p>4) navi costruite in materiale non metallico o equivalente non contemplate dalle norme relative alle unità veloci (HSC) di cui alla risoluzione MSC 36(63) e alla risoluzione MSC.97(73) ovvero unità a sustentamento dinamico (DSC) di cui alla risoluzione A.373 (X);</p> <p>5) navi in legno di costruzione primitiva;</p> <p>6) navi tradizionali;</p> <p>7) unità da diporto;</p> <p>8) navi che operano esclusivamente nelle aree portuali;</p> <p>9) unità di servizio off-shore;</p> <p>10) imbarcazioni di servizio;</p> <p>b) alle seguenti unità veloci da passeggeri:</p> <p>1) unità militari e da trasporto truppe;</p> <p>2) unità da diporto;</p> <p>3) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali;</p> <p>4) unità di servizio off-shore.</p> | |
| <p>3. Gli Stati membri privi di porti marittimi e che non hanno navi o unità da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.</p> <p>Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga comunicano alla Commissione, al più tardi il 21 dicembre 2019, se le condizioni sono soddisfatte e, successivamente, informano la Commissione con cadenza annuale di ogni eventuale ulteriore modifica. Tali Stati membri non possono autorizzare navi o unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera fino a quando non abbiano recepito e attuato la presente direttiva.</p> | | La disposizione non si applica allo Stato italiano |
| <p style="text-align: center;">ARTICOLO 4</p> <p style="text-align: center;"><i>Categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri</i></p> <p>1. I tratti di mare sono suddivisi nelle seguenti categorie:</p> <p>«tratto A» tratto di mare al di fuori dei tratti B, C e D;</p> <p>«tratto B» tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma che si trova al di fuori del tratto C</p> | <p style="text-align: center;">ARTICOLO 3</p> <p style="text-align: center;"><i>Categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri</i></p> <p>1. I tratti di mare sono suddivisi nelle seguenti categorie:</p> <p>a) «tratto A»: tratto di mare al di fuori dei tratti B, C e D;</p> <p>b) «tratto B»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma che si trova al di</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|--|--|
| <p>e D;</p> <p>«tratto C» tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma al di fuori del tratto di mare D, se presente.</p> <p>Inoltre, la probabilità di un'onda significativa di altezza superiore a 2,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva;</p> <p>«tratto D» tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea.</p> <p>Inoltre, la probabilità di un'onda significativa di altezza superiore a 1,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva.</p> | <p>fuori dei tratti C e D;</p> <p>c) «tratto C»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma al di fuori del tratto di mare D, se presente. Inoltre, la probabilità di un'altezza significativa d'onda superiore a 2,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva;</p> <p>d) «tratto D»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea e nel quale la probabilità di un'altezza significativa d'onda superiore a 1,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva.</p> | |
| <p>2. Ciascuno Stato membro:</p> <p>a) elabora e, ove necessario, aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione;</p> <p>b) determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla propria linea di costa;</p> <p>c) pubblica tale elenco in una banca dati pubblica accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima;</p> <p>d) notifica alla Commissione dove si trovano tali informazioni e la informa quando sono apportate modifiche all'elenco.</p> | <p>4. L'Amministrazione individuale e aggiorna con proprio decreto l'elenco dei tratti di mare e i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda suddivisi secondo i criteri di cui al comma 1 e determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla linea di costa.</p> <p>5. L'Amministrazione, per la predisposizione del decreto di cui al comma 4, si avvale delle competenze tecniche e scientifiche dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).</p> <p>6. L'Amministrazione rende disponibili le informazioni di cui al comma 4 in una banca dati pubblica, accessibile sul proprio sito Internet, e comunica alla Commissione europea il sito in cui dette informazioni sono state inserite e tutte le modifiche a esse apportate.</p> | |
| <p>3. In deroga all'obbligo di elaborare un elenco dei tratti di mare, la Grecia può elaborare e, ove necessario, aggiornare un elenco di rotte che copra le rotte in Grecia, usando i corrispondenti criteri per le categorie di cui al paragrafo 1.</p> | | La disposizione non si applica allo Stato italiano |
| <p>4. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui possono operare:</p> <p>«classe A» nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti A, B, C e D;</p> <p>«classe B» nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti B, C e D;</p> | <p>2. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui possono operare:</p> <p>a) «classe A»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti A, B, C e D;</p> <p>b) «classe B»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti B, C e D;</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|--|---|
| <p>«classe C» nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nel tratto C e D; «classe D» nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nel tratto D.</p> | <p>c) «classe C»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti C e D; d) «classe D»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti D.</p> | |
| <p>5. Per le unità veloci da passeggeri si applicano le categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11, del codice per le unità veloci del 1994 o nel capitolo 1, paragrafi 1.4.12 e 1.4.13, del codice per le unità veloci del 2000.</p> | <p>3. Per le unità veloci da passeggeri si applicano le categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11, del codice per le unità veloci del 1994 ovvero nel capitolo 1, paragrafi 1.4.12 e 1.4.13, del codice per le unità veloci del 2000.</p> | |
| <p>ARTICOLO 5 <i>Applicazione</i></p> | <p>ARTICOLO 4 <i>Requisiti di sicurezza</i></p> | |
| <p>1. Le navi da passeggeri e le unità veloci da passeggeri nuove e esistenti, adibite a viaggi nazionali, sono conformi alle norme e agli standard in materia di sicurezza stabiliti dalla presente direttiva.</p> | <p>1. Le navi da passeggeri e le unità veloci da passeggeri nuove e esistenti adibite a viaggi nazionali, devono essere conformi alle norme in materia di sicurezza stabilite dal presente decreto.</p> | |
| <p>2. Gli Stati membri non trattengono in porto, con motivazioni basate sulla presente direttiva, né le navi da passeggeri né le unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali, conformi ai requisiti della presente direttiva, nonché a qualsiasi requisito aggiuntivo imposto da Stati membri, in base alle disposizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 1.</p> <p>Ciascuno Stato membro, in quanto Stato ospite, riconosce il certificato di sicurezza per unità veloci da passeggeri e la licenza di esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, oppure il certificato di sicurezza per navi da passeggeri di cui all'articolo 13, rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.</p> <p><i>Ciascuno Stato membro, in quanto Stato di approdo, riconosce il certificato di sicurezza per unità veloci e l'autorizzazione all'esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, oppure il certificato di sicurezza per navi da passeggeri di cui all'articolo 13 rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.</i></p> | | <p>Articolo 5, paragrafo 2, comma 1, della direttiva 2009/45/CE (non modificato dalla direttiva 2017/2108) non recepito</p> |
| <p>3. Lo Stato ospite può ispezionare una nave da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali e accertare la validità dei certificati e documenti pertinenti presenti a bordo, a norma della direttiva 95/21/CE.</p> | <p>ARTICOLO 8 <i>Certificati</i></p> | |
| <p>4. Tutto l'equipaggiamento marittimo di cui all'allegato A.1 della</p> | <p>6. Sono validi il certificato di sicurezza per unità veloci da passeggeri e l'autorizzazione all'esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, nonché il certificato di sicurezza per navi da passeggeri di cui al presente articolo, rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.</p> | |
| | <p>ARTICOLO 8 <i>Certificati</i></p> | |
| | <p>7. Le Autorità marittime possono ispezionare ogni nave da passeggeri o unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali ed accertare la validità dei certificati e documenti pertinenti presenti a bordo.</p> | |
| | <p>ARTICOLO 8</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|------|
| <p>direttiva 96/98/CE del Consiglio, conforme alle disposizioni della stessa, è considerato conforme anche alle disposizioni della presente direttiva, indipendentemente dal fatto che l'allegato I della presente direttiva preveda o meno che detto equipaggiamento debba essere approvato o sottoposto a prove a soddisfazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera.</p> <p>4. Gli equipaggiamenti marittimi conformi ai requisiti stabiliti in applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sono considerati conformi ai requisiti della presente direttiva.</p> | <p>8. Tutto l'equipaggiamento marittimo di cui all'allegato A.1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, conforme alle disposizioni del medesimo decreto è considerato conforme anche alle disposizioni del presente decreto, anche qualora l'allegato I preveda che detto equipaggiamento debba essere approvato o sottoposto a prove a soddisfazione dello Stato di bandiera.</p> <p>8. Tutto l'equipaggiamento marittimo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, conforme alle disposizioni del medesimo decreto, è considerato conforme anche alle disposizioni del presente decreto.</p> | |
| <p style="text-align: center;">ARTICOLO 6 <i>Requisiti di sicurezza</i></p> <p>I. Per quanto riguarda le navi da passeggeri nuove ed esistenti delle classi A, B, C e D:</p> <p>a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario, degli impianti elettrici e automatici sono conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto, o da norme equivalenti applicate dall'amministrazione a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 94/57/CE;</p> <p>a) I processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario e degli impianti elettrici e automatici sono conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto o da norme equivalenti applicate da un'amministrazione a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;</p> <p>b) si applicano le disposizioni del capitolo IV, e relativi emendamenti GMDSS del 1988, e dei capitoli V e VI della convenzione SOLAS del 1974, come modificata;</p> <p>e) si applicano le disposizioni per le apparecchiature di navigazione di cui alle regole 17, 18, 19, 20 e 21, capitolo V della convenzione SOLAS del 1974, nella sua versione aggiornata. Le apparecchiature di navigazione elencate all'allegato A punto 1 della direttiva 96/98/CE, e conformi alle disposizioni di quest'ultima, sono considerate conformi ai requisiti di omologazione di cui alla regola 18.1, capitolo V, della convenzione SOLAS del 1974.</p> | <p style="text-align: center;">ARTICOLO 4 <i>Requisiti di sicurezza</i></p> <p>2. Per quanto riguarda le navi da passeggeri, nuove ed esistenti, delle classi A, B, C e D:</p> <p>a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario, degli impianti elettrici e automatici devono essere conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto;</p> <p>b) si applicano le disposizioni del capitolo IV, e relativi emendamenti GMDSS del 1988, e dei capitoli V e VI della «SOLAS 1974»;</p> <p>e) si applicano le disposizioni per le apparecchiature di navigazione di cui alle regole 17, 18, 19, 20 e 21, del Capitolo V della Convenzione «SOLAS 1974», nella sua versione aggiornata. Gli equipaggiamenti marittimi elencati nell'allegato A.1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407 e successive modificazioni, e conformi alle disposizioni del decreto stesso, sono considerati conformi anche alle disposizioni in materia di approvazione del tipo di cui alla regola 18.1, Capitolo V, della Convenzione «SOLAS 1974».</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|--|------|
| <p>2. Per quanto riguarda le navi da passeggeri nuove:</p> <p>a) requisiti generali:</p> <p>i) le navi da passeggeri nuove di classe A sono pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata, e ai pertinenti requisiti specifici fissati nella presente direttiva; per quanto riguarda le regole la cui interpretazione è lasciata, a norma della convenzione SOLAS del 1974, come modificata, alla discrezionalità delle singole amministrazioni, l'amministrazione dello Stato di bandiera applica le interpretazioni contenute nell'allegato I della presente direttiva;</p> <p>ii) le navi da passeggeri nuove delle classi B, C e D sono conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati nella presente direttiva;</p> <p>b) requisiti relativi alle linee di massimo carico:</p> <p>i) tutte le navi da passeggeri nuove di lunghezza pari o superiore a 24 metri sono conformi alla convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico;</p> <p>ii) criteri che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quelli della convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico si applicano, per quanto riguarda la lunghezza e la classe, alle navi nuove di lunghezza inferiore a 24 metri;</p> <p>iii) in deroga ai punti i) e ii), le navi da passeggeri nuove di classe D sono esonerate dall'osservanza del requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico;</p> <p>iii) <i>in deroga al punto i), le navi da passeggeri nuove di classe D sono esentate dall'osservanza del requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;</i></p> <p>iv) le navi da passeggeri nuove dalle classi A, B, C e D sono provviste di ponte completo.</p> | <p>3. Per quanto riguarda le navi da passeggeri nuove:</p> <p>a) requisiti generali:</p> <p>1. Le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della «SOLAS 1974» e ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I. Per quanto riguarda le regole la cui interpretazione è lasciata, a norma della «SOLAS 1974», alla discrezionalità dell'amministrazione, si applicano le interpretazioni contenute nell'allegato I;</p> <p>2. Le navi da passeggeri nuove delle classi B, C e D devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I;</p> <p>b) requisiti relativi alle linee di massimo carico:</p> <p>1. Le navi da passeggeri nuove di lunghezza pari o superiore a 24 metri devono essere conformi alla convenzione «LL66»;</p> <p>2. i criteri che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quelli della convenzione «LL66» si applicano, per quanto riguarda la lunghezza e la classe, alle navi nuove di lunghezza inferiore a 24 metri;</p> <p>3. <i>in deroga a quanto previsto ai paragrafi b) 1 e b) 2 al comma 2, lettera b), punto 1, le navi da passeggeri nuove di classe D sono esonerate dall'osservanza del requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione «LL66»;</i></p> <p>4. le navi da passeggeri nuove dalle classi A, B, C e D sono provviste di ponte completo.</p> | |
| <p>3. Per quanto riguarda le navi da passeggeri esistenti:</p> <p>a) le navi da passeggeri esistenti di classe A sono conformi alle regole applicabili alle navi da passeggeri esistenti, definite nella convenzione SOLAS del 1974, come modificata, e ai pertinenti requisiti specifici fissati nella presente direttiva. Per quanto riguarda le regole la cui interpretazione è lasciata dalla convenzione SOLAS del 1974, come modificata, alla discrezionalità delle singole amministrazioni, l'amministrazione dello Stato di bandiera applica le interpretazioni contenute nell'allegato I della presente direttiva;</p> | <p>4. Per quanto riguarda le navi da passeggeri esistenti:</p> <p>a) le navi da passeggeri esistenti di classe A devono essere conformi alle regole applicabili alle navi da passeggeri esistenti, definite nella «SOLAS 1974» e ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I. Per quanto riguarda le regole la cui interpretazione è lasciata dalla «SOLAS 1974» alla discrezionalità dei singoli Stati, si applicano le interpretazioni contenute nell'allegato I;</p> <p>b) le navi da passeggeri esistenti di classe B devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati nel presente decreto e</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|------|
| <p>b) le navi da passeggeri esistenti di classe B sono conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati nella presente direttiva;</p> <p>e) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D sono conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati nella presente direttiva nonché alle norme dell'amministrazione dello Stato di bandiera per le materie non disciplinate dai suddetti requisiti. Tali norme garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dai capitoli II-1 e II-2 dell'allegato I, pur tenendo conto delle specifiche condizioni operative locali dei tratti di mare in cui le navi di tali classi si trovano a operare;</p> <p>prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D possano essere adibite a viaggi nazionali regolari in uno Stato ospite, l'amministrazione dello Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dello Stato ospite sulle norme in questione;</p> <p>c) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D soddisfano i pertinenti requisiti specifici di cui alla presente direttiva, nonché le norme dell'amministrazione dello Stato di bandiera per le materie non soggette ai suddetti requisiti; tali norme devono garantire un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dai capitoli II-1 e II-2 dell'allegato I, pur tenendo conto delle specifiche condizioni operative locali dei tratti di mare in cui le navi di tali classi sono autorizzate a operare; prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D possano essere adibite a viaggi nazionali regolari in uno Stato di approdo, l'amministrazione dello Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dello Stato di approdo sulle norme in questione;</p> <p>d) ove uno Stato membro ritenga irragionevoli le norme richieste dall'amministrazione dello Stato ospite a norma della lettera e), ne informa immediatamente la Commissione; la Commissione adotta i provvedimenti necessari per decidere in merito applicando la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2;</p> <p>d) ove uno Stato membro ritenga irragionevoli le norme imposte dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c) del presente paragrafo, ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione adotta atti di esecuzione che contengono la decisione sulla ragionevolezza di tali norme. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.</p> <p>e) le navi che subiscono riparazioni, cambiamenti e modifiche di</p> | <p>nell'allegato I;</p> <p>c) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dal capitolo III dell'allegato I e dall'allegato I, con esclusione del Capitolo II-1 e II-2, nonché dalla legge 5 giugno 1962, n. 616 e dal decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435. Prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D battenti bandiera di altro Stato membro possano essere adibite a viaggi nazionali regolari, lo Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dell'Amministrazione sull'equivalenza del livello di sicurezza previsto dalle citate norme;</p> <p><i>c-bis) se l'Amministrazione ritiene irragionevoli le norme imposte dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c), ne informa immediatamente la Commissione.</i></p> <p>d) le navi che subiscono riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità o conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove di cui al comma 3, lettera a). I cambiamenti apportati a una nave esistente al solo scopo di adeguarla a una norma di sicurezza superiore non sono considerati cambiamenti di grande entità;</p> <p>e) se non altrimenti disposto nella «SOLAS 1974», le disposizioni di cui alla lettera a) e, se non altrimenti disposto dall'allegato I, le disposizioni di cui alle lettere b) e c) non si applicano ad una nave la cui chiglia era stata impostata o che si trovava a un equivalente stadio di costruzione:</p> <ol style="list-style-type: none">1. a una data anteriore al 1° gennaio 1940; fino al 1° luglio 2006;2. al 1° gennaio 1940 o a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1962; fino al 1° luglio 2007;3. al 1° gennaio 1963 o a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1974; fino al 1° luglio 2008;4. al 1° gennaio 1975 o a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1984; fino al 1° luglio 2009;5. al 1° gennaio 1985 o a una data posteriore, ma anteriore alla data di entrata in vigore del presente decreto; fino al 1° luglio 2010. | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|------|
| <p>grande entità o conseguenti variazioni del loro equipaggiamento soddisfano i requisiti per navi nuove di cui al paragrafo 2, lettera a); i cambiamenti apportati a una nave esistente al solo scopo di adeguarla a una norma di sicurezza superiore non sono considerati cambiamenti di grande entità;</p> <p>f) se non altrimenti disposto nella convenzione SOLAS del 1974, come modificata, le disposizioni di cui alla lettera a) e, se non altrimenti disposto nell'allegato I della presente direttiva, le disposizioni di cui alle lettere b) e c) non si applicano ad una nave la cui chiglia era stata impostata o che si trovava a un equivalente stadio di costruzione:</p> <p>i) a una data anteriore al 1° gennaio 1940; fino al 1° luglio 2006,</p> <p>ii) al 1° gennaio 1940 e a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1962; fino al 1° luglio 2007,</p> <p>iii) al 1° gennaio 1963 o a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1974; fino al 1° luglio 2008,</p> <p>iv) al 1° gennaio 1975 e a una data posteriore, ma anteriore al 31 dicembre 1984; fino al 1° luglio 2009,</p> <p>v) al 1° gennaio 1985 o a una data posteriore, ma anteriore al 1° luglio 1998; fino al 1° luglio 2010.</p> | | |
| <p>4. Per quanto riguarda le unità veloci da passeggeri:</p> <p>a) le unità veloci da passeggeri costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grande entità, alla data del 1° gennaio 1996 o successivamente devono essere conformi ai requisiti stabiliti delle regole X/2 e X/3 della convenzione SOLAS del 1974, a meno che:</p> <ul style="list-style-type: none">— la chiglia sia stata impostata o si trovasse a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al giugno 1998, e— la consegna e la commessa siano avvenute anteriormente al dicembre 1998, e— siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica (Code of Safety for Dynamically Supported Craft, DSC Code), di cui alla risoluzione A.373(X) dell'IMO, modificata dalla risoluzione MSC.37(63) dell'IMO;— siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sustentamento dinamico (codice DSC) di cui alla risoluzione A.373(10) dell'IMO, nella versione aggiornata; <p>b) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 in base ai requisiti stabiliti da codice per le unità veloci</p> | <p>5. Per quanto riguarda le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di altro Stato membro:</p> <p>a) le unità veloci da passeggeri costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grande entità dal 1° gennaio 1996, devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalle regole X/2 e X/3 della Convenzione «SOLAS 1974», a meno che:</p> <ol style="list-style-type: none">1) la chiglia sia stata impostata o si trovasse ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al giugno 1998;2) la consegna e la commessa siano avvenute anteriormente al dicembre 1998;3) siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sustentamento dinamico (Code of Safety for Dynamically Supported Craft, DSC Code), di cui alla risoluzione A.373 (X) dell'IMO, modificata dalla risoluzione MSC.37 (63) dell'IMO nella versione aggiornata; <p>b) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 in base ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci continuano l'attività certificata a norma di tale codice;</p> <p>c) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1°</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|--|---|
| <p>continuano l'attività certificata a norma di tale codice. Le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 e non conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci possono non essere adibite a viaggi nazionali, a meno che non fossero già adibite a siffatti viaggi in uno Stato membro al 4 giugno 1998, nel qual caso possono continuare a farlo in quello Stato membro; queste unità sono conformi ai requisiti del codice DSC;</p> <p>e) i processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative apparecchiature sono conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto o a norme equivalenti applicate dall'amministrazione di uno Stato membro a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 94/57/CE.</p> <p><i>c) I processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative apparecchiature devono essere conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto o a norme equivalenti applicate da un'amministrazione a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/45/CE;</i></p> | <p>gennaio 1996, non conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci e conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico possono essere ammessi a viaggi nazionali in tratti di mare italiani solo previo accordo dell'Amministrazione;</p> <p><i>c) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996, non conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC code) e conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code) possono essere ammesse a viaggi nazionali in tratti di mare italiani:</i></p> <p><i>3.1 qualora già adibite a dati viaggi al 4 giugno 1998 e,</i></p> <p><i>3.2 solo previo accordo dell'Amministrazione.</i></p> <p>d) i processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative apparecchiature sono conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto.</p> | |
| <p><i>5. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità e le conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove stabiliti al paragrafo 2, lettera a); le trasformazioni apportate a una nave al solo scopo di adeguarla a uno standard che assicuri una maggiore capacità di sopravvivenza superiore non sono considerate cambiamenti di grande entità.</i></p> | <p><i>5-bis. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità e le conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove stabiliti al comma 3, lettera a). Le trasformazioni apportate a una nave al solo scopo di adeguarla a uno standard che assicuri una maggiore capacità di sopravvivenza non sono considerate cambiamenti di grande entità.</i></p> | |
| <p><i>6. Le navi costruite in materiale equivalente prima del 20 dicembre 2017 si conformano ai requisiti della presente direttiva entro il 22 dicembre 2025.</i></p> | <p><i>5-ter. Le navi costruite in materiale equivalente prima del 20 dicembre 2017 si conformano ai requisiti del presente decreto entro il 22 dicembre 2025.</i></p> | |
| <p><i>7. A titolo di deroga dalla presente direttiva, uno Stato membro con più di 60 navi da passeggeri costruite in lega di alluminio battenti la sua bandiera al 20 dicembre 2017, può esentare dalle disposizioni della presente direttiva le seguenti navi da passeggeri per i seguenti periodi:</i></p> <p><i>a) le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio dopo il 20 dicembre 2017 per un periodo di 10 anni a decorrere da tale data; e</i></p> | | <p>L'Italia ha meno di 60 navi costruite in lega di alluminio e pertanto non è necessaria la trasposizione della disposizione</p> |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|--|------|
| <p>b) le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio prima del 20 dicembre 2017 per un periodo di 12 anni a decorrere da tale data;</p> <p>purché tali navi operino esclusivamente tra porti dello Stato membro interessato.</p> <p>Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga lo notificano alla Commissione al più tardi il 21 dicembre 2019 e informano la Commissione del relativo contenuto. Gli Stati membri comunicano altresì alla Commissione ogni eventuale cambiamento successivo. La Commissione informa gli altri Stati membri in conformità dell'articolo 9, paragrafo 4.</p> | | |
| <p style="text-align: center;">ARTICOLO 7</p> <p style="text-align: center;"><i>Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri.</i></p> <p>1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A, B o C la cui chiglia era stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 e in data successiva devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE.</p> <p>1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe C la cui chiglia sia stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE.</p> | <p style="text-align: center;">ARTICOLO 4-BIS</p> <p style="text-align: center;"><i>Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri</i></p> <p>1. Fermi restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri di classe C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B, devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2003, n. 65.</p> | |
| <p>2. Tutte le navi ro/ro da passeggeri delle classi A o B la cui chiglia era stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004 devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE entro il 1° ottobre 2010, tranne se esse sono state ritirate dal servizio a tale data o a una data successiva alla quale raggiungono 30 anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ottobre 2015.</p> | <p>2. Le navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio possono continuare a esercitare esclusivamente nei tratti di mare "C" e "D".</p> | |
| <p style="text-align: center;">ARTICOLO 8</p> <p style="text-align: center;"><i>Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta</i></p> <p>1. Gli Stati membri provvedono a che siano adottate le misure appropriate, ove fattibile, sulla base degli orientamenti contenuti nell'allegato III, al fine di garantire un accesso sicuro alle persone a mobilità ridotta che viaggiano su tutte le navi da passeggeri di classe</p> | <p style="text-align: center;">ARTICOLO 4-TER</p> <p style="text-align: center;"><i>Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta.</i></p> <p>1. Fatto salvo quanto previsto nel decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, e oltre ai pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi da passeggeri di classe A, B, C e D e le unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico, al fine di</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|--|------|
| A, B, C e D e su tutte le unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico la cui chiglia era stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva. | garantire un accesso sicuro alle persone a mobilità ridotta, devono: a) se la chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, essere conformi, per quanto fattibile, agli orientamenti contenuti nell'allegato III; b) se la chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, procedere all'effettuazione delle necessarie modifiche applicando gli orientamenti di cui all'allegato III per quanto ragionevole e possibile, in termini economici, secondo quanto previsto nel piano d'azione nazionale di cui al comma 3. | |
| 2. Gli Stati membri si consultano e cooperano con le associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta in merito all'attuazione degli orientamenti contenuti nell'allegato III. | 2. L'Amministrazione <i>Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti</i> consulta e coopera con le associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta in merito all'attuazione degli orientamenti contenuti nell'allegato III. | |
| 3. Per le modifiche alle navi da passeggeri di classe A, B, C e D e alle unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico la cui chiglia era stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, gli Stati membri applicano gli orientamenti di cui all'allegato III per quanto ragionevole e possibile in termini economici. Gli Stati membri elaborano un piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti a dette navi e unità. Essi comunicano tale piano alla Commissione entro il 17 maggio 2005. | 3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora un piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti alle navi e unità veloci la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, da comunicare alla Commissione europea entro il 17 maggio 2005. | |
| 4. Entro il 17 maggio 2006 gli Stati membri informano la Commissione in merito all'attuazione del presente articolo, per tutte le navi da passeggeri di cui al paragrafo 1, le navi da passeggeri di cui al paragrafo 3 autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri e tutte le unità veloci da passeggeri. | 4. L'Amministrazione entro il 17 maggio 2006 informa la Commissione europea in merito all'attuazione del presente articolo, per tutte le navi da passeggeri di cui al comma 1, lettera a), per le navi da passeggeri di cui al comma 1, lettera b), autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri e per tutte le unità veloci da passeggeri. | |
| | 5. Le verifiche sulla costruzione delle navi nuove e sulle modifiche strutturali alle navi esistenti per l'adeguamento alle prescrizioni del presente articolo competono all'ente tecnico. 5. <i>Le verifiche della conformità delle navi nuove e dell'adeguamento delle navi esistenti alle prescrizioni del presente articolo competono all'ente tecnico.</i> | |
| ARTICOLO 9 <i>Requisiti supplementari di sicurezza, equivalenze, esenzioni e misure</i> | Articolo 5 <i>Equivalenze ed esenzioni.</i> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|---|------|
| <p><i>di salvaguardia</i></p> <p>1. Se uno Stato membro o un gruppo di Stati membri ritengono che i requisiti di sicurezza applicabili debbano essere migliorati in determinate situazioni a causa di specifiche circostanze locali e se tale esigenza è debitamente comprovata, essi possono adottare le misure atte a migliorare i suddetti requisiti, applicando la procedura di cui al paragrafo 4.</p> | <p>1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, notificato alla Commissione europea, possono essere adottate misure che consentano l'equivalenza alle regole contenute nell'allegato I, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto le suddette regole, nonché, a condizione che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza, misure atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel presente decreto, quando siano adibite, nelle acque territoriali, inclusi i tratti di mare arcipelagici riparati dagli effetti del mare aperto, a viaggi nazionali sottoposti a talune condizioni operative, quali la probabilità di un'onda significativa inferiore, l'osservanza di limiti stagionali, la circostanza che la navigazione sia effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, la durata limitata dei viaggi, ovvero la vicinanza di servizi di pronto intervento.</p> <p>ARTICOLO 5 Equivalenze ed esenzioni</p> <p>1. <i>Se l'Amministrazione, anche in concorso con altri Stati membri, ritiene che i requisiti di sicurezza applicabili devono essere migliorati in determinate situazioni a causa di specifiche circostanze locali e se tale esigenza è debitamente comprovata, adotta le misure atte a migliorare i suddetti requisiti, applicando la procedura di cui al comma 3.</i></p> | |
| <p>2. Uno Stato membro può, secondo la procedura di cui al paragrafo 4, adottare misure che consentano equivalenze alle regole contenute nell'allegato I, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto le suddette regole.</p> <p>2. <i>Uno Stato membro può adottare, secondo la procedura di cui al paragrafo 4, misure che consentano equivalenze a taluni requisiti specifici della presente direttiva, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto i suddetti requisiti.</i></p> <p>3. A condizione che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza e fatta salva la procedura di cui al paragrafo 4, uno Stato membro può adottare misure atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici della presente direttiva, quando siano adibite, nelle acque territoriali dello Stato, inclusi i tratti di mare arcipelagici riparati dagli effetti del mare aperto, a viaggi nazionali sottoposti a talune condizioni operative, quali la probabilità di</p> | <p>2. <i>Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, applicando la procedura di cui al comma 3, possono essere adottate:</i></p> <p>a) <i>misure che consentano l'equivalenza a taluni requisiti specifici del presente decreto, purché tali equivalenze siano efficaci almeno quanto i suddetti requisiti;</i></p> <p>b) <i>a condizione che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza, misure atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel presente decreto, quando siano adibite, nelle acque territoriali, inclusi i tratti di mare arcipelagici riparati dagli effetti del mare aperto, a viaggi nazionali sottoposti a talune condizioni operative, quali più basse condizioni di altezza d'onda significativa, l'osservanza di limiti stagionali, la circostanza che la navigazione sia effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, la durata limitata dei viaggi, ovvero la vicinanza di servizi di pronto intervento.</i></p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|--|------|
| <p>un'onda significativa inferiore, l'osservanza di limiti stagionali, la circostanza che la navigazione sia effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, la durata limitata dei viaggi, ovvero la vicinanza di servizi di pronto intervento.</p> | | |
| <p>4. Lo Stato membro che si avvale delle disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 si attiene alle disposizioni di cui ai commi da 2 a 6 del presente paragrafo. Lo Stato membro notifica alla Commissione le misure che intende adottare, fornendo le precisazioni necessarie a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato. Se entro sei mesi dalla notifica si decide, secondo la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2, che le misure proposte non sono giustificate, detto Stato membro è tenuto a modificarle o a non adottarle. Le misure adottate sono specificate nella pertinente legislazione nazionale e comunicate alla Commissione, la quale ne informa in dettaglio gli altri Stati membri. Le suddette misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione motivata dalla bandiera che battono o della nazionalità o dal luogo di stabilimento dell'operatore. Le misure di cui al paragrafo 3 si applicano solo finché ricorrono tali condizioni specifiche. 4. Lo Stato membro che si avvale dei diritti accordati dai paragrafi 1, 2 o 3 si attiene alle disposizioni di cui al comma dal secondo al settimo del presente paragrafo. Lo Stato membro notifica alla Commissione le misure che intende adottare, e include, con tale notifica, le precisazioni sufficienti a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato. Se, entro sei mesi dalla notifica la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione che le misure proposte non sono giustificate, detto Stato membro è tenuto a modificarle o a non adottarle. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2. Le misure adottate sono specificate nella pertinente legislazione nazionale e comunicate alla Commissione e agli altri Stati membri. Le suddette misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera che</p> | <p>3. Se l'Amministrazione adotta le misure di cui ai commi 1 e 2, si attiene alle disposizioni di cui ai commi da 4 a 8. 4. L'Amministrazione notifica alla Commissione le misure che intende adottare fornendo le precisazioni sufficienti a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato. 5. Se la Commissione adotta, entro sei mesi dalla notifica, atti di esecuzione contenenti la propria decisione che le misure proposte non sono giustificate, l'Amministrazione è tenuta a modificarle o a non adottarle. 6. Le misure adottate sono espressamente specificate nel decreto di cui al comma 2 e comunicate alla Commissione e agli altri Stati membri. 7. Le suddette misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera che battono o alla nazionalità o al luogo ove ha sede la società di gestione. 8. Le misure di cui al comma 2, atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel presente decreto, si applicano solo finché ricorrono tali condizioni specifiche. 9. L'Amministrazione notifica le misure di cui ai commi 4 e 6 mediante la banca dati che la Commissione istituisce e mantiene a tal fine e a cui la Commissione e l'Amministrazione hanno accesso.</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|---|------|
| <p><i>battono o dalla nazionalità o dal luogo di stabilimento dell'operatore.</i></p> <p><i>Le misure di cui al paragrafo 3 si applicano solo finché ricorrono tali condizioni specifiche.</i></p> <p><i>Gli Stati membri notificano alla Commissione le misure di cui al secondo e quarto comma mediante una banca dati che la Commissione istituisce e mantiene a tal fine e a cui la Commissione e gli Stati membri hanno accesso. La Commissione rende disponibili le misure adottate su un sito Internet accessibile al pubblico.</i></p> | | |
| <p>5. Qualora uno Stato membro ritenga che una nave da passeggeri o un'unità veloce adibita a viaggi nazionali all'interno di tale Stato, per quanto conforme alle disposizioni della presente direttiva, costituisca un rischio di grave pericolo per la sicurezza delle persone o delle cose, oppure dell'ambiente, può sospendere l'attività ovvero imporre misure di sicurezza aggiuntive finché il pericolo non sia scongiurato. Nelle circostanze sopra descritte, si applica la seguente procedura:</p> <p>a) lo Stato membro informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione, indicandone i motivi specifici;</p> <p>b) la Commissione valuta se la sospensione o le misure aggiuntive siano giustificate o meno da un grave pericolo per la sicurezza e l'ambiente;</p> <p>e) deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2, la Commissione informa lo Stato membro e la sua decisione di sospendere l'attività di tale nave o unità veloce o di imporre misure aggiuntive è giustificata da un grave pericolo per la sicurezza delle persone o delle cose, oppure per l'ambiente; se la sospensione ovvero le misure aggiuntive non sono giustificate, decide di chiedere allo Stato membro interessato di revocare la sospensione o di ritirare le misure.</p> <p>c) la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione se la decisione dello Stato membro di sospendere l'attività di tale nave o unità veloce o di imporre misure aggiuntive sia giustificata o meno da un grave pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose, oppure per l'ambiente; se la sospensione o l'imposizione di misure aggiuntive non è giustificata, tali atti contengono la decisione di richiedere allo Stato membro interessato di revocare la sospensione o ritirare le misure. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui</p> | <p style="text-align: center;">ARTICOLO 6 <i>Clausola di salvaguardia</i></p> <p>1. L'Amministrazione, qualora ritenga che una nave da passeggeri o un'unità veloce adibita a viaggi nazionali all'interno dello Stato, per quanto conforme alle disposizioni del presente decreto, costituisca un rischio di grave pericolo per la sicurezza delle persone o delle cose, oppure dell'ambiente, può sospendere l'attività ovvero imporre misure di sicurezza aggiuntive finché il pericolo non sia scongiurato, dandone informazione alla Commissione europea e agli altri Stati membri.</p> | |



| Testo della direttiva 2909/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|---|--|
| <p>all'articolo 11, paragrafo 2.</p> <p style="text-align: center;">ARTICOLO 10 <i>Adattamenti</i></p> <p>1. Gli elementi seguenti possono essere adattati per tenere conto dell'evoluzione della normativa a livello internazionale, in particolare in ambito IMO:</p> <ul style="list-style-type: none">a) le definizioni dell'articolo 2, lettere a), b), c), d) e v);b) le disposizioni relative alle procedure e alle linee guida applicabili alle visite di controllo di cui all'articolo 12;c) le disposizioni concernenti la convenzione SOLAS del 1974, come modificata, e il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, compresi i successivi emendamenti, di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 12, paragrafo 3, e all'articolo 13, paragrafo 3;d) i riferimenti specifici alle «convenzioni internazionali» e alle risoluzioni dell'IMO di cui all'articolo 2, lettere g), m) e q), all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) e e), all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 13, paragrafo 2.<i>d) i riferimenti specifici alle «convenzioni internazionali» e alle risoluzioni dell'IMO di cui all'articolo 2, lettere g), m), q) e z), all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b).</i> <p>2. Gli allegati possono essere modificati in modo da:</p> <ul style="list-style-type: none">a) applicare ai fini della presente direttiva le modifiche apportate alle convenzioni internazionali;b) migliorarne le prescrizioni tecniche alla luce dell'esperienza acquisita.<i>b) adeguare le specifiche tecniche previste dalle modifiche apportate alle convenzioni internazionali per navi e unità veloci delle classi B, C e D, alla luce dell'esperienza acquisita;</i><i>c) semplificare e chiarire gli elementi tecnici, alla luce dell'esperienza acquisita nella loro attuazione;</i><i>d) aggiornare i riferimenti ad altri strumenti dell'Unione applicabili alle navi da passeggeri che operano in viaggi nazionali.</i> <p>3. Le misure di cui ai paragrafi 1 o 2 del presente articolo, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di</p> | | <p>L'articolo 10 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea</p> |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|--|
| <p>oii all'articolo 11, paragrafo 3.</p> <p>3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis al fine di adottare le modifiche della presente direttiva di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.</p> <p>4. Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2 della presente direttiva possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2009/2002.</p> <p>4. In casi 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, ovvero di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare la 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 della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione ovvero della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo precedente l'entrata in vigore di tale atto delegato, gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa intesa a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.</p> | | |
| <p>ARTICOLO 10-BIS <i>Esercizio della delega</i></p> <p>1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, è conferito alla Commissione alle condizioni previste dal presente articolo.</p> <p>2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, 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</p> | | <p>L'articolo 10-bis della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea</p> |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|---|
| <p><i>Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.</i></p> <p><i>3. La delega di potere di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, 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.</i></p> <p><i>4. Prima di adottare un atto delegato la Commissione consulta esperti designati da ogni Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.</i></p> <p><i>5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notizia al Parlamento europeo e al Consiglio.</i></p> <p><i>6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3 o 4, 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.</i></p> | | |
| <p>ARTICOLO 11 Comitato</p> <p>1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002.</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.</p> <p>Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a due mesi.</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del</p> | | <p>L'articolo 11 della direttiva contiene disposizioni concernenti la Commissione europea</p> |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|--|------|
| <p><i>Parlamento europeo e del Consiglio.</i> 3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 3 della stessa.</p> | | |
| <p style="text-align: center;">ARTICOLO 12 <i>Visite di controllo</i></p> <p>1. Tutte le navi da passeggeri nuove sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo di cui alle lettere a), b) e c): a) una visita iniziale prima che la nave entri in servizio; b) una visita periodica ogni dodici mesi; c) ulteriori visite occasionali.</p> <p>1. Tutte le navi da passeggeri sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo di cui alle lettere a), b) e c): a) una visita iniziale prima che la nave entri in servizio; b) una visita periodica ogni dodici mesi; c) visite addizionali quando se ne verifici la necessità.</p> <p>2. Tutte le navi da passeggeri esistenti sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo di cui alle lettere a), b) e c): a) una visita iniziale, prima che la nave sia adibita a viaggi nazionali in uno Stato ospite, per le navi esistenti adibite a viaggi nazionali nello Stato membro la cui bandiera sono autorizzate a battere; b) una visita periodica ogni dodici mesi; c) ulteriori visite occasionali.</p> | <p style="text-align: center;">ARTICOLO 7 <i>Visite</i></p> <p>1. <i>Le navi da passeggeri battenti bandiera italiana sono sottoposte, con le modalità di cui al comma 3, alle seguenti visite:</i> a) <i>una visita iniziale prima che la nave entri in servizio;</i> b) <i>una visita periodica ogni dodici mesi;</i> c) <i>visite addizionali quando se ne verifici la necessità.</i></p> | |
| <p>3. Tutte le unità veloci da passeggeri tenute a conformarsi, in base alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 4, della presente direttiva, ai requisiti del codice per le unità veloci (codice HSC) sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo previste da tale codice.</p> <p>Tutte le unità veloci da passeggeri tenute a conformarsi, in base all'articolo 6, paragrafo 4, della presente direttiva, ai requisiti del codice DSC sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo previste dal codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica.</p> | <p>2. <i>Le unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana, tenute a conformarsi, in base alle disposizioni dell'articolo 4, comma 5, ai requisiti del codice per le unità veloci (HSC code) e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana, tenute a conformarsi, in base alle disposizioni dell'articolo 4, comma 5, ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sustentamento dinamico (DSC code), sono sottoposte alle visite previste dai rispettivi codici con le modalità di cui al comma 3.</i></p> | |
| 4. Si seguono le procedure e orientamenti relativi alle ispezioni di | 3. <i>Le visite di cui ai commi 1 e 2 sono effettuate dall'ente</i> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|---|
| <p>controllo per il rilascio del certificato di sicurezza per navi da passeggeri, specificate nella risoluzione dell'IMO A.997(25), e successive modifiche, «Orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di ispezione e certificazione, 2007», o procedure finalizzate a conseguire il medesimo obiettivo.</p> <p>5. Le visite di controllo di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 sono eseguite esclusivamente da funzionari che operano per l'amministrazione dello Stato di bandiera, per un organismo riconosciuto, oppure per lo Stato membro autorizzato dallo Stato di bandiera ad effettuare le visite di controllo, al fine di appurare se siano soddisfatti tutti i requisiti applicabili contenuti nella presente direttiva.</p> | <p><i>tecnico e, per la parte radiocomunicazioni, dagli ispettori del Ministero dello sviluppo economico, seguendo le procedure e gli orientamenti specificati nella risoluzione IMO A.997(25) e successive modificazioni "Orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di ispezione e certificazione, 2007", o procedure finalizzate a conseguire il medesimo obiettivo.</i></p> | |
| | <p>4. <i>Per quanto non previsto nel presente articolo, continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla legge 5 giugno 1962, n. 616.</i></p> | <p>La disposizione reca norma di coordinamento con altra norma dell'ordinamento nazionale</p> |
| <p style="text-align: center;">ARTICOLO 13 <i>Certificati</i></p> | <p style="text-align: center;">ARTICOLO 8 <i>Certificati</i></p> | |
| <p>1. Tutte le navi da passeggeri nuove ed esistenti sono provviste di un certificato di sicurezza delle navi da passeggeri in conformità con la presente direttiva, il cui modello è riportato nell'allegato II. Detto certificato è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera al termine della visita iniziale di cui all'articolo 12, paragrafo 1, lettera a), e paragrafo 2, lettera a).</p> <p>1. <i>Tutte le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfino i requisiti della presente direttiva devono essere in possesso di un certificato di sicurezza delle navi da passeggeri in conformità della presente direttiva. Il formato del certificato è conforme all'allegato II. Detto certificato è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera al termine della visita di controllo iniziale di cui all'articolo 12, paragrafo 1, lettera a).</i></p> | <p>1. <i>Le navi da passeggeri nuove ed esistenti sono provviste di un certificato di sicurezza per le navi da passeggeri secondo il modello riportato nell'allegato II rilasciato dalle Autorità marittime al termine della visita iniziale di cui all'art. 7, comma 1, lettera a), e comma 2, lettera a).</i></p> <p>1. <i>Le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfano i requisiti del presente decreto devono essere in possesso di un certificato di sicurezza per le navi da passeggeri in conformità al presente decreto. Il formato del certificato è conforme all'allegato II ed è rilasciato dalle Autorità marittime al termine della visita iniziale di cui all'articolo 7, comma 1, lettera a).</i></p> | |
| <p>2. Il certificato di sicurezza delle navi da passeggeri è rilasciato per un periodo non superiore a dodici mesi. La validità del certificato può essere prorogata dall'amministrazione dello Stato di bandiera per una durata massima di un mese a decorrere dalla data di scadenza della dichiarazione stessa. In caso di proroga, la validità della dichiarazione decorre dalla data di scadenza della dichiarazione esistente prima della concessione della proroga.</p> <p>Il certificato di sicurezza delle navi da passeggeri è rinnovato al</p> | <p>2. Il certificato di sicurezza per le navi da passeggeri è rilasciato per un periodo non superiore a dodici mesi. La validità del certificato può essere prorogata dalle Autorità marittime per una durata massima di un mese a decorrere dalla data di scadenza del certificato stesso. Quando è stata concessa una proroga il periodo di validità del certificato decorre dalla data di scadenza prima della proroga. Il certificato di sicurezza delle navi da passeggeri è rinnovato al termine della visita periodica di cui all'art. 7, comma 1 lettera b), e comma 2, lettera b).</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|---|
| <p>termine della visita periodica di cui all'articolo 12, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 2, lettera b).</p> | | |
| <p>3. Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice HSC, il certificato di sicurezza e la licenza di esercizio per unità veloci sono rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera, secondo quanto stabilito da tale codice.</p> <p>Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice DSC, il certificato di costruzione di equipaggiamento e la licenza di esercizio sono rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera, in base alle disposizioni del codice DSC.</p> <p>Prima di rilasciare la licenza di esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato ospite, detta amministrazione concorda con lo Stato ospite le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché queste siano riportate nella licenza di esercizio.</p> <p>Prima di rilasciare l'autorizzazione all'esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato di approdo, l'amministrazione dello Stato di bandiera concorda con lo Stato di approdo le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché le condizioni operative siano riportate nell'autorizzazione all'esercizio.</p> | <p>3. Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC), il certificato di sicurezza e l'autorizzazione all'esercizio per unità veloci sono rilasciati dalle Autorità marittime. Le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 già in esercizio alla data di entrata in vigore del presente decreto, continuano ad essere certificate secondo la normativa ad esse applicabile.</p> <p><i>3. Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC code) e dal codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code), il certificato di sicurezza e l'autorizzazione all'esercizio per unità veloci, sono rilasciati dalle Autorità marittime.</i></p> <p>4. Prima di rilasciare l'autorizzazione all'esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato ospite Stato di approdo, l'Amministrazione concorda con detto Stato le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché queste siano riportate nell'autorizzazione all'esercizio.</p> | |
| <p>4. Le esenzioni concesse a una nave o unità veloce a norma e in conformità delle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 3, devono figurare sul certificato della nave o dell'unità.</p> <p><i>4. Le misure di sicurezza supplementari, le equivalenze e le esenzioni concesse a una nave o unità veloce a norma e in conformità dell'articolo 9, paragrafi 1, 2 e 3, figurano nel certificato della nave o dell'unità veloce.</i></p> | <p>5. Le misure di sicurezza supplementari, le equivalenze e le esenzioni concesse a una nave o ad una unità veloce a norma e in conformità delle disposizioni dell'art. 5, devono figurare sul certificato della nave o dell'unità.</p> | |
| <p style="text-align: center;">ARTICOLO 14 <i>Regole della convenzione SOLAS del 1974</i></p> <p>1. Per quanto riguarda le navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali, la Comunità presenta delle richieste all'IMO al fine di:</p> <p>a) accelerare l'attività di revisione, avviata dall'IMO, delle regole della convenzione SOLAS del 1974, come modificata, dei capitoli II-1, II-2 e III che lasciano ampio margine di discrezionalità alle amministrazioni, in modo da rendere possibile un'interpretazione armonizzata delle stesse o adottare in conformità i dovuti</p> | | <p>L'articolo 14 della direttiva 2009/45/CE, soppresso dalla direttiva (UE) 2017/2108, non era stato recepito</p> |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|--|------|
| <p>emendamenti: e b) rendere obbligatoria l'applicazione dei principi enunciatii nella circolare MSC Circ. 606 intitolata «Port State Concurrence with SOLAS Exemptions».</p> <p>2. Le richieste di cui al paragrafo 1 sono formulate dalla presidenza del Consiglio e dalla Commissione in base alle regole armonizzate definite nell'allegato I.</p> <p>Gli Stati membri si adoperano affinché l'IMO intraprenda quante prima la revisione delle suddette regole e misure.</p> | | |
| <p style="text-align: center;">ARTICOLO 15 <i>Sanzioni</i></p> <p>Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni da infliggere nel caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendono le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.</p> | <p style="text-align: center;">ARTICOLO 8-BIS <i>Sanzioni</i></p> <p>1. Salvo che il fatto non costituisca più grave reato, il comandante della nave che:</p> <p>a) naviga oltre i limiti della abilitazione della nave di cui all'articolo 3, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a 1.032 euro;</p> <p>b) intraprende la navigazione in mancanza dei requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1.032;</p> <p>c) intraprende la navigazione privo dei certificati, di cui all'articolo 8, in regolare corso di validità, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a euro 1.032.</p> <p>2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non ottemperano ai requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta di cui all'articolo 4-ter, sono puniti con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1.032.</p> <p>3. Il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non sottopongono la nave alle visite previste dall'articolo 7, sono puniti con la sanzione amministrativa da euro 5.000 a euro 15.000.</p> <p>4. In relazione alle violazioni individuate dal presente decreto, l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è il Capo del compartimento marittimo.</p> <p>5. All'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative di cui al presente articolo sono competenti gli ufficiali e gli agenti di</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|---|---|--|
| | <i>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.</i> | |
| ARTICOLO 16 <i>Notificazione</i> Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri. | | L'articolo 16 della direttiva contiene disposizioni concernenti la comunicazione alla Commissione dei provvedimenti di recepimento della direttiva |
| ARTICOLO 16-BIS <i>Risultati</i> <i>La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 22 dicembre 2026.</i> | | L'articolo 16-bis della direttiva contiene disposizioni di pertinenza della Commissione europea |
| Articolo 17 Abrogazione La direttiva 98/18/CE, modificata dalle direttive di cui all'allegato IV, parte A, è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato IV, parte B. I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza riportata all'allegato V. | | L'articolo 17 della direttiva abroga la direttiva 98/18/CE |
| Articolo 18 Entrata in vigore La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella <i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea</i> . | | 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 [...] | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|--|------|
| <p>Capitolo II-2, parte A, punto 13.1, comma primo:</p> <p>13 Piani di controllo antincendio (R 20) NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C e D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:</p> <p>1 In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rivelazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a «sprinkler», dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato ospite, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.</p> <p><i>In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rivelazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a «sprinkler», dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione</i></p> | <p>Capitolo II-2, parte A, punto 13.1, comma primo</p> <p>13. Piani di controllo antincendio (R 20) NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C e D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:</p> <p>1 In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rivelazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a «sprinkler», dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato ospite nella lingua ufficiale dello Stato di approdo, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.</p> | |



| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|--|------|
| <p><i>e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato di approdo, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.</i></p> | | |
| <p style="text-align: center;"><i>Allegato I</i> [...]</p> <p>Capitolo III, punto 2, tabella, nota 1, parte introduttiva:</p> <p>(1) I mezzi collettivi di salvataggio possono essere imbarcazioni di salvataggio conformi alla sezione 4.5 o 4.6 o 4.7 del codice LSA oppure zattere di salvataggio conformi ai requisiti della sezione 4.1 del codice LSA e di una tra le sezioni 4.2 e 4.3 del codice LSA. Inoltre, le zattere di salvataggio sulle navi ro-ro da passeggeri devono essere altresì conformi alle disposizioni della regola III/5-1.2. Quando giustificato dal fatto che i viaggi si svolgono in acque riparate o condizioni meteorologiche favorevoli nel tratto di mare e nel periodo in cui opera la nave l'amministrazione dello Stato di bandiera può accettare quanto segue, purché lo Stato membro ospite non si opponga:</p> <p><i>Mezzi collettivi di salvataggio possono essere imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, in conformità della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate o da condizioni meteorologiche favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro di approdo non si opponga:</i></p> <p style="text-align: center;">[...]</p> | <p style="text-align: center;"><i>Allegato I</i> [...]</p> <p>Capitolo III, punto 2, tabella, nota 1, parte introduttiva:</p> <p>(1) possono essere mezzi collettivi di salvataggio imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, conformemente alle disposizioni della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e/o in condizioni meteorologiche favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro ospitante Stato membro di approdo non si opponga:</p> <p style="text-align: center;">[...]</p> | |



| | | |
|--|---|------|
| Testo della direttiva 2009/45/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2017/2108 | Decreto legislativo 45/2000 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo | Note |
|--|---|------|

| Articoli da 2 a 5 della direttiva (UE) 2017/2108 | Articoli 12 e 13 dello schema di Decreto legislativo di recepimento | Note |
|---|---|--|
| <p>ARTICOLO 2</p> <p>Recepimento</p> <p>1. Entro il 21 dicembre 2019, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni 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.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.</p> | | L'articolo 2 della direttiva individua il termine per il recepimento |
| <p>ARTICOLO 3</p> <p>Entrata in vigore</p> <p>La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella <i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea</i>.</p> | | L'articolo 3 della direttiva disciplina l'entrata in vigore della stessa |
| <p>ARTICOLO 4</p> <p>Destinatari</p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.</p> | | L'articolo 4 della direttiva individua i destinatari |
| | <p>ART. 12</p> <p><i>(Modifiche al titolo del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)</i></p> <p>1. Nel titolo, le parole "98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali" sono sostituite dalle seguenti: "2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri".</p> | L'articolo 12 dello schema modifica il titolo del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 |
| | <p>ART. 13</p> <p><i>(Disposizioni finanziarie)</i></p> | L'articolo 13 dello schema è relativo alla clausola di |



| Articoli da 2 a 5 della direttiva (UE) 2017/2108 | Articoli 12 e 13 dello schema di Decreto legislativo di recepimento | Note |
|--|---|--|
| | <ol style="list-style-type: none">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. | invarianza finanziaria del decreto legislativo |

RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'Innovazione normativa
SEZIONE I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

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 e dello sviluppo economico.

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 17 e l'Allegato A, n. 7, prevede il recepimento della direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

La direttiva 2017/2108 è nata dall'esigenza di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea. Obiettivo globale è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che consenta facilità di attuazione, monitoraggio e verifica del rispetto delle norme, aumentando così il livello complessivo della sicurezza della navigazione.

La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009 era stata emanata al fine di raggiungere un elevato livello di sicurezza e di rimuovere gli ostacoli agli scambi commerciali, mediante l'istituzione di norme di sicurezza armonizzate per le navi da passeggeri e le unità veloci adibite a viaggi nazionali. Per quanto riguarda i viaggi nazionali, la nuova direttiva 2017/2108 integra, a livello comunitario, le disposizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313 (SOLAS 1974), che stabilisce le specifiche tecniche per la costruzione, la stabilità, la protezione antincendio e le dotazioni di salvataggio delle navi.

La direttiva 2009/45/CE ha effettivamente aumentato il livello comune di sicurezza in tutta l'Unione europea e portato a grandi vantaggi per il mercato interno. Tuttavia, l'esperienza ha dimostrato che l'applicazione della precedente direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (di cui la direttiva 2009/45/CE è la rifusione) ha fatto sorgere alcuni dubbi in merito alla chiarezza e all'adeguatezza di alcune definizioni, del campo di applicazione e delle procedure applicative. Per sopperire alla suddetta mancanza di uniformità e per rendere il quadro normativo concernente la sicurezza delle navi da passeggeri più chiaro e più semplice da applicare, in linea con il programma REFIT della Commissione, è stata emanata la direttiva (UE) 2017/2108, che mira inoltre ad eliminare alcuni riferimenti giuridici obsoleti, ridondanti e incoerenti.



Per tutto quanto precede, occorre apportare modifiche ed integrazioni al 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.

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 rituale 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 2017/2108 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, in effetti, 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 di istituto delle altre Amministrazioni interessate al presente decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli e degli allegati dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

Modifica l'articolo 1 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante le definizioni. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

Sostituisce l'articolo 2 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante l'ambito di applicazione, che viene ridefinito in attuazione della direttiva 2017/2108/UE. In particolare, vengono ora escluse dall'ambito di applicazione le navi nuove (costruite dopo il 1° luglio 1998) di lunghezza inferiore ai 24 metri. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 3

Sostituisce l'articolo 3 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante la categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri. La norma mira a semplificare i parametri di identificazione dei vari tratti di mare e, a tal fine, sono stati eliminati i precedenti riferimenti ai c.d. "luoghi rifugio". Per l'attività di individuazione ed aggiornamento del decreto contenente l'elenco dei tratti di mare e relative altezze significative d'onda, l'Amministrazione si avvale dell'Istituto Superiore per la



Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) senza oneri per la finanza pubblica, coerentemente alla clausola di invarianza finanziaria di cui all'articolo 13 del provvedimento.

ARTICOLO 4

Modifica l'articolo 4 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante i requisiti di sicurezza delle unità navali oggetto del decreto. In particolare, viene eliminato il regime transitorio, oramai superato, inerente l'adeguamento delle navi da passeggeri esistenti (costruite prima del 1° luglio 1998) ai requisiti del decreto legislativo n. 45 del 2000 e viene introdotto un nuovo regime transitorio per le navi costruite in materiale equivalente (alluminio) che non erano soggette ai requisiti di detto decreto. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 5

Sostituisce l'articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri. La norma è stata modificata poiché è trascorso il periodo transitorio per l'adeguamento delle navi ro-ro da passeggeri ai requisiti di stabilità di cui alla direttiva 2003/25/CE recepita con il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Inoltre, è ora previsto che le navi "ritirate dal servizio" (come definite all'articolo 1) possono continuare ad esercitare nei "tratti di mare" delle classi "C" e "D", quando non adeguate ai requisiti di stabilità di cui alla direttiva 2003/25/CE. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 6

Modifica l'articolo 4-ter del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta. La norma precedente prevedeva l'invio del "piano nazionale d'azione", alla Commissione entro il 17 maggio 2005 per l'implementazione dei requisiti. Tale previsione è ora eliminata, essendo ampiamente trascorso il termine citato. Inoltre, si prevedeva che l'Amministrazione riferisse alla Commissione entro il 17 maggio 2006. Anche in questo la previsione è stata eliminata, essendo trascorso anche il suddetto termine. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 7

Sostituisce l'articolo 5 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente equivalenze ed esenzioni. In particolare, sono variate le modalità di rilascio delle equivalenze e delle esenzioni, nonché le modalità di notifica alla Commissione dei suddetti rilasci. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 8

Sostituisce l'articolo 7 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i tempi e le modalità di esecuzione delle visite alle navi da passeggeri rientranti nel campo di applicazione del medesimo decreto legislativo. Al fine di semplificare le modalità attraverso cui le visite sono effettuate, si prevede che le stesse sono affidate, ferma restando la competenza al rilascio del certificato di sicurezza da parte dell'Autorità marittima, all'ente tecnico, con esclusione della parte relativa agli impianti radio, affidata agli ispettori del Ministero dello sviluppo economico. Detta ultima previsione in tema di visite



degli apparati radio non innova l'attuale assetto normativo. Gli articoli 25 e 26 della legge 5 giugno 1962, n. 616, richiamata espressamente dall'articolo 7 del decreto legislativo n. 45 del 2000, prevedono già che se per il rilascio o il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità devono essere ispezionati gli apparecchi radioelettrici, della commissione di visita fa parte anche un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. L'odierna disposizione, pertanto, non prevede alcuna nuova attività da parte del Ministero dello sviluppo economico, che già provvede alle ispezioni, nell'ambito delle commissioni di cui all'articolo 25 della legge n. 616 del 1962, per la parte di propria competenza (apparati radioelettrici). La disposizione non comporta pertanto nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 9

Modifica l'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, inerente i certificati delle unità navali, al fine del coordinamento con le nuove previsioni contenute nell'articolo 7 del decreto medesimo. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 10

Inserisce l'articolo 8-bis al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 per introdurre 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 disposizioni del decreto, connessi alla navigazione in assenza dei prescritti certificati, dei requisiti di sicurezza dell'unità navale o di quelli previsti per le persone a mobilità ridotta, alla navigazione oltre i limiti di abilitazione dell'unità navale e alla mancata esecuzione delle visite di sicurezza. Dette disposizioni, pertanto, non comportano 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 incombente, in tal caso, in capo al Capo del Compartimento marittimo.

ARTICOLO 11

Modifica l'allegato I del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, incrementa i requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri adibite ai viaggi nazionali. Nello specifico, la terminologia dell'allegato viene allineata al provvedimento, come modificato, con riferimento allo Stato di approdo in sostituzione del riferimento allo Stato ospite o ospitante. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 12

Modifica il titolo del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 per eliminare il riferimento all'abrogata direttiva 98/18/CE, sostituito con quello alla vigente direttiva 2009/45/CE. La disposizione 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.

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). 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.

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.



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.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 7 della legge 11 dicembre 2000, n. 196 ha avuto esito

RM

POSITIVO

NEGATIVO

18 DIC. 2019

Il Ragioniere Generale dello Stato

[Handwritten signature]



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) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

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) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Il provvedimento dà quindi attuazione alla delega conferita al Governo dall'articolo 17 della legge di delegazione europea 2018 (Principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2108) 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 delle navi da passeggeri. Infatti la direttiva 2017/2108 è nata dall'esigenza di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea al fine di mantenere un quadro normativo necessario e proporzionato, di assicurare la corretta attuazione e di eliminare le sovrapposizioni e le discrepanze fra atti legislativi inerenti la medesima materia. L'obiettivo globale è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che consenta facilità di attuazione, monitoraggio e verifica del rispetto delle norme, aumentando così il livello complessivo della sicurezza della navigazione.

Dal controllo di qualità condotto in sede comunitaria 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 emersa la necessità di una maggiore chiarezza e coerenza giuridica della normativa inerente il trasporto dei passeggeri via nave, da realizzarsi anche mediante l'aggiornamento di alcune definizioni al fine di allinearle a quelle in uso nelle norme internazionali.

La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009 è stata approvata al fine di raggiungere un elevato livello di sicurezza e di rimuovere gli ostacoli agli scambi commerciali, mediante l'istituzione di norme di sicurezza armonizzate per le navi da passeggeri e le unità veloci adibite a viaggi nazionali. Per quanto riguarda i viaggi nazionali, la nuova direttiva 2017/2108 integra, a livello comunitario, le disposizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313 (SOLAS 1974), che stabilisce le specifiche tecniche per la costruzione, la stabilità, la protezione antincendio e le dotazioni di salvataggio delle navi.

La direttiva 2009/45/CE ha effettivamente aumentato il livello comune di sicurezza in tutta l'Unione europea e portato a grandi vantaggi per il mercato interno. Tuttavia, l'esperienza ha dimostrato che l'applicazione della precedente direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (di cui la direttiva 2009/45/CE è la rifusione) ha fatto sorgere alcuni dubbi in merito alla chiarezza e all'adeguatezza di alcune

definizioni, del campo di applicazione e delle procedure applicative. È inoltre emerso che diversi aspetti importanti concernenti la sicurezza per le navi di lunghezza inferiore a 24 metri non erano stati armonizzati.

Il controllo dell'adeguatezza ha inoltre rilevato che diversi Stati membri certificano le navi in alluminio ai sensi della precedente direttiva, mentre altri non lo fanno. Tale situazione è il risultato di una diversa interpretazione del campo di applicazione della direttiva per quanto riguarda la definizione di "materiale equivalente" e l'applicabilità delle corrispondenti norme di sicurezza contro gli incendi. Ciò ha comportato una situazione di squilibrio che compromette l'obiettivo di conseguire un elevato livello comune di sicurezza per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali negli Stati membri dell'Unione europea.

Per sopperire alla suddetta mancanza di uniformità e per rendere il quadro normativo concernente la sicurezza delle navi da passeggeri più chiaro e più semplice da applicare, in linea con il richiamato programma REFIT della Commissione, è stata emanata la direttiva (UE) 2017/2108, che mira inoltre ad eliminare alcuni riferimenti giuridici obsoleti, ridondanti e incoerenti.

Da tutto quanto precede, l'esigenza di apportare modifiche ed integrazioni al 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.

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;
- il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, recante riordinamento del Registro Italiano Navale;
- 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 5 giugno 1962, n. 616, recante norme in materia di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare;
- la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972;
- a 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;
- 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 14 marzo 2005, n. 65, recante attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri;
- il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;
- il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, recante attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- 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 14 giugno 2011, n. 104, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;
 - 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 8 aprile 1968, n. 777, recante esecuzione della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, adottata a Londra il 5 aprile 1966;
 - 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 della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, concernente il regolamento recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE;
 - 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.

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

Il provvedimento proposto modifica 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, rifiuta nella direttiva 2009/45/CE. L'esigenza sistematica, come già illustrato, è nata dalla necessità di aggiornare la normativa in materia di condizioni di sicurezza delle navi da passeggeri, semplificando e razionalizzando il quadro normativo esistente.

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 cd 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'articolo 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) 2017/2108 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

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 2017/2108 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

Lo schema di decreto modifica 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, al fine di allinearne il contenuto alla direttiva 2009/45/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 sono previsti i seguenti provvedimenti attuativi:

ARTICOLO 3

Decreto del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto per individuare e aggiornare l'elenco dei tratti di mare e i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda.

ARTICOLO 7

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per adottare misure che consentono l'equivalenza a taluni requisiti specifici e misure atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici contenuti nel decreto, quando siano adibite a viaggi nazionali sottoposti a talune condizioni operative.

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) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Facendo prosecuzione alla nota 25241 del 21 giugno 2019 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 la direttiva 2009/45/CE costituisce rifusione della direttiva 98/18/CE, come emendata, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 (disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali). Detta direttiva è stata, da ultimo, modificata dalla direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017, che ha l'obiettivo di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri in ambito comunitario, fornendo un quadro giuridico chiaro, semplice, aggiornato e di facile attuazione.

Lo schema di decreto in oggetto mira ad allineare i contenuti del decreto legislativo 45/2000 ai contenuti della richiamata direttiva 2017/2108. Infatti la precedente direttiva 2009/45 era finalizzata al raggiungimento di un elevato livello di sicurezza e alla rimozione degli ostacoli agli scambi commerciali, mediante l'istituzione di norme di sicurezza armonizzate per le navi da passeggeri e le unità veloci adibite a viaggi nazionali. Essa ha, effettivamente, raggiunto i suddetti obiettivi. Nel corso dell'applicazione delle relative disposizioni, tuttavia, è emersa la necessità di aggiornarne i contenuti per superare alcune criticità emerse. In particolare:

- a) i criteri di sicurezza per le navi in acciaio di lunghezza inferiore a 24 metri non sono mai stati armonizzati. La nuova direttiva, pertanto, esclude dette unità dal proprio campo di applicazione;
- b) il controllo dell'adeguatezza della normativa comunitaria ha rilevato che solo alcuni Stati membri certificano le navi in alluminio ai sensi della direttiva 2009/45. Ciò comporta una situazione di squilibrio che compromette l'obiettivo di conseguire un elevato livello comune di sicurezza per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali negli Stati membri. Tale situazione è il risultato di una diversa interpretazione della definizione di "materiale equivalente", da cui discende l'applicabilità delle corrispondenti norme di sicurezza contro gli incendi.

A livello nazionale, le unità in acciaio di lunghezza inferiore ai 24 metri sono certificate in conformità al decreto legislativo 45/2000; il recepimento della direttiva 2017/2108, che esclude tali navi dal proprio ambito di applicazione, non avrà alcun impatto sul livello di sicurezza delle stesse, attesa la facoltà di adottare un regime di sicurezza "equivalente" e di poter usufruire di un regime transitorio.

Per le navi in alluminio in esercizio alla data di entrata in vigore della direttiva 2017/2108 (41 unità), attualmente non assoggettate al regime di sicurezza e certificativo previsto dal decreto legislativo 45/2000, i requisiti della direttiva 2017/2108 si applicheranno dal 22 dicembre 2025. Complessivamente, destinatari specifici della normativa in oggetto saranno gli operatori di navi da passeggeri (32 società) e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale e periferica del Corpo delle Capitanerie di porto, con particolare riferimento al personale incaricato dell'effettuazione delle visite di controllo e di certificazione delle navi (attualmente 182 navi in esercizio).

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.

Il decreto in oggetto vuole allineare i contenuti del decreto legislativo 45/2000 ai contenuti della direttiva 2017/2108, che non introduce norme di sicurezza nuove o addizionali rispetto a quelle già previste dalla direttiva 2009/45 o regimi ispettivi più frequenti o più incisivi. Ciò significa che non si prevedono costi addizionali rispetto a quelli vigenti per imprese, compagnie e armatori operanti nel settore del trasporto marittimo di passeggeri, così come per l'impiego del personale incaricato delle ispezioni e dei controlli.

A quanto precede occorre aggiungere che il previsto adeguamento delle navi da passeggeri in alluminio alle norme del decreto legislativo 45/2000, in considerazione sia del numero esiguo (41) che della finestra temporale del regime transitorio (possibilità di adeguarsi entro il 22 dicembre 2025), non impatta in termini di costi di trasformazione, tenuto conto, altresì, che in considerazione dell'età delle navi in questione, il periodo transitorio potrà costituire una finestra per la dismissione dal servizio passeggeri di dette unità.

In materia di navi da passeggeri inferiori ai 24 metri, escluse dal campo di applicazione della nuova direttiva 2017/2108, il naviglio nazionale vede attualmente operativa una sola unità, alla quale si applicheranno le norme generali del regolamento per la sicurezza della navigazione (decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435).

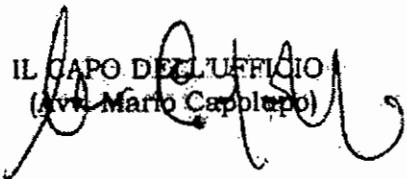
In definitiva, non essendo stati introdotti requisiti addizionali per le unità da passeggeri rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 45/2000, si ritiene che l'intervento non produca sulle imprese effetti differenziati significativi e/o meritevoli di particolare approfondimento.

- B) Il numero dei destinatari dell'intervento si presenta come esiguo, atteso che sul territorio nazionale operano 32 società che gestiscono navi da passeggeri battenti bandiera nazionale. Per la parte pubblica, l'effettuazione delle visite a bordo ai fini del controllo e della certificazione delle navi (attualmente 182 unità in esercizio) è curata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Corpo delle capitanerie di porto che, attraverso i propri ispettori abilitati (46 unità), già all'attualità esercita le citate funzioni.

- C) L'attuazione della nuova normativa non comporta l'impiego di risorse pubbliche. Infatti lo schema presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria e elementi di carattere meramente procedimentale, tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'attuazione del provvedimento sarà affidata, a livello territoriale, agli Uffici marittimi su tutto il territorio nazionale, che agiranno con il consueto 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 dell'Autorità marittima non comporteranno costi aggiuntivi, in quanto rientranti nell'attività di verifica e controllo già posta in essere nello svolgimento delle proprie ordinarie attività d'istituto.
- D) L'intervento ha una limitata incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato. Infatti la direttiva 2017/2108, mantenendo un inalterato livello di sicurezza delle navi da passeggeri, non introduce norme di sicurezza nuove o addizionali rispetto a quelle già previste dalla precedente direttiva 2009/45. La nuova direttiva, mirando ad armonizzare a livello comunitario le disposizioni sulla sicurezza della navigazione, vuole evitare fenomeni di distorsione della concorrenza e del mercato in ambito comunitario, possibili invece in caso di mancanza di norme di riferimento comuni. Ne deriva che l'intervento non ha incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato, volendo invece evitare eventuali effetti distorsivi sulla concorrenza basati sul risparmio dei costi a discapito della sicurezza della navigazione.

Si allega lo schema di decreto legislativo e la pertinente documentazione di accompagnamento (relazione illustrativa, relazione tecnica, analisi tecnico-normativa, tabella di concordanza).

IL CAPO DELL'UFFICIO
(Avv. Mario Capolupo)



VISTO: **19 NOV. 2019**
Il Capo del Dipartimento per gli affari
giuridici e legislativi della Presidenza
del Consiglio dei Ministri

