

5. Gli istituti di pagamento che alla data di entrata in vigore del presente decreto prestano il servizio previsto dall'art. 1, comma 1, lettera b), n. 7 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 11, possono svolgere il servizio di cui all'art. 1, comma 2, lettera *h-septies I*), n. 3, del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, senza necessità di ottenere una nuova autorizzazione se, entro il 13 gennaio 2020, trasmettono la documentazione attestante il rispetto dei requisiti relativi al capitale iniziale e al calcolo dei Fondi propri alla Banca d'Italia.

6. Le misure di sicurezza di cui agli articoli 5-bis, commi 1, 2 e 3, 5-ter, 5-quater e 10-bis del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 11, si applicano decorsi diciotto mesi dalla data di entrata in vigore delle norme tecniche di regolamentazione di cui all'art. 98 della direttiva (UE) n. 2366/2015. A decorrere dalla medesima data, in deroga al comma 2, si applicano le sanzioni previste dall'art. 2, comma 37, lettera a) del presente decreto per l'inosservanza degli articoli 5-bis, commi 1, 2 e 3, 5-ter, 5-quater e 10-bis del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 11.

7. Le disposizioni di cui al comma 4 dell'art. 34-bis e al comma 1 dell'art. 34-ter del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 11, introdotte dall'art. 3 del presente decreto legislativo, si applicano dal 1° aprile 2018.

8. Fino alla data di applicazione delle norme tecniche di regolamentazione di cui all'art. 98 della direttiva (UE) n. 2366/2015, con riferimento alle materie disciplinate dalle medesime norme tecniche di regolamentazione continuano a trovare applicazione le disposizioni emanate dalla Banca d'Italia, ai sensi di norme abrogate o sostituite per effetto del presente decreto in quanto compatibili con le disposizioni dello stesso. Durante tale periodo transitorio la Banca d'Italia può tuttavia modificare e abrogare le disposizioni di cui al primo periodo da essa stessa emanate anche al fine di assicurare la compatibilità delle stesse con le disposizioni del presente decreto.

9. Con riferimento ai contratti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto, ogni prestatore di servizi di pagamento comunica ai propri clienti, in forma scritta o mediante altro supporto durevole preventivamente accettato dal cliente, entro il 12 marzo 2018 le proposte di modifica del contratto rese necessarie dalla entrata in vigore delle norme stabilite dal presente decreto. Il cliente ha diritto di recedere senza spese dal contratto entro sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione e in sede di liquidazione del rapporto si applicano le condizioni praticate alla data del 12 gennaio 2018. Ove il cliente non receda entro tale termine di sessanta giorni la modifica si intende approvata.»

20G00053

DECRETO LEGISLATIVO 22 aprile 2020, n. 37.

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

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76, 87, quinto comma, e 117 della Costituzione;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;

Vista 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;

Vista la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2018, e in particolare l'articolo 19 e l'Allegato A n. 9;

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

Vista la direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti *roll-on/roll-off* e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea;

Vista la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo;

Visto il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616, recante norme in materia di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale;

Visto 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;

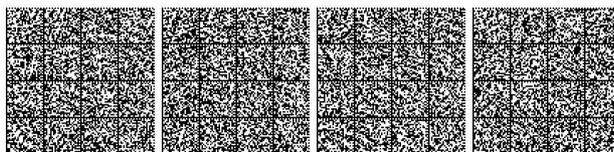
Visto il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali;

Visto il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, recante attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti *roll-on/roll-off* e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi;

Visto 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;

Visto il decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, recante attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;



Visto il decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 1988, n. 447, recante approvazione del codice di procedura penale;

Visto 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;

Visto 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;

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

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 12 dicembre 2019;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 6 aprile 2020;

Sulla proposta del Ministro per gli affari europei e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per i beni e le attività culturali e per il turismo;

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

*Ambito di applicazione*

1. Il presente decreto si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri, battenti bandiera italiana, adibite:

a) a servizi di linea tra un porto nazionale e un porto di un Paese terzo;

b) a servizio di linea in viaggi nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

Art. 2.

*Definizioni*

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

a) «amministrazione dello Stato di bandiera»: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri;

b) «autorità competente centrale»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera e, per quanto attiene alle attività di prevenzione dell'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, per tali fini, si avvale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera;

c) «autorità competente locale»: le Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi di cui all'articolo 2 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione;

d) «certificati»:

1) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza, rispettivamente, della SOLAS 1974 e del codice per le unità veloci, come applicabile, unitamente ai pertinenti elenchi dotazioni;

2) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi nazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, unitamente ai pertinenti elenchi dotazioni;

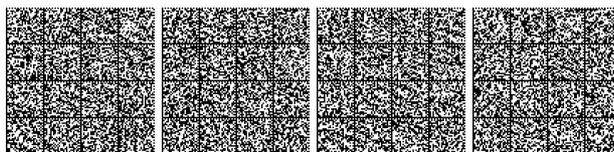
e) «codice per le unità veloci» (codice HSC): il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza marittima MSC.36(63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;

f) «ispettore»: soggetto appartenente al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, in possesso dei requisiti di cui all'Allegato I del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, debitamente autorizzato dall'autorità competente centrale a svolgere le ispezioni di cui al presente decreto;

g) «nave ro-ro da passeggeri»: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;

h) «servizio di linea»: una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

i) «società di gestione»: l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e tutte le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), nella versione aggiornata, o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della SOLAS 1974, il proprietario della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri dal proprietario della stessa;



l) «SOLAS 1974»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313, compresi i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;

m) «unità veloce da passeggeri»: un'unità, come definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 74, che trasporta più di dodici passeggeri;

n) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto nazionale o tra due porti nazionali;

o) «visita ai servizi di bordo»: la visita di cui all'articolo 30 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, effettuata tenendo conto degli orientamenti dell'IMO per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, nella versione aggiornata (HSSC).

### Art. 3.

#### *Ispezioni pre-avvio*

1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nell'ambito di applicazione del presente decreto, un ispettore designato dall'autorità competente locale effettua un'ispezione pre-avvio consistente in:

a) una verifica della conformità ai requisiti riportati nell'Allegato I;

b) un'ispezione, conformemente all'Allegato II, volta ad accertare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.

2. Nei casi stabiliti con provvedimento dell'autorità competente centrale, l'autorità competente locale chiede alla società di gestione di fornire prova della conformità ai requisiti dell'Allegato I antecedentemente all'ispezione pre-avvio, ma comunque nel periodo intercorrente tra i trenta e i dieci giorni precedenti la stessa ispezione pre-avvio.

### Art. 4.

#### *Eccezioni all'obbligo dell'ispezione pre-avvio*

1. In caso di ispezioni pre-avvio, l'autorità competente locale può decidere di non applicare taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II pertinenti alle visite ai servizi di bordo effettuate nei sei mesi precedenti. L'autorità competente locale trasferisce le informazioni pertinenti nella banca dati sulle ispezioni conformemente all'articolo 9.

2. L'autorità competente locale che riceve istanza di abilitazione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri a un servizio di linea può tenere conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea

disciplinato dal presente decreto. Se l'autorità competente locale ritiene soddisfacenti tali ispezioni e visite e se le stesse sono pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario effettuare le ispezioni di cui all'articolo 3, comma 1.

3. Su richiesta di una società di gestione, l'autorità competente locale può confermare anticipatamente l'accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.

4. Se, a causa di circostanze imprevedute, si manifesta l'urgente necessità di sostituire una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per assicurare la continuità del servizio e non ricorrono le condizioni di cui al comma 2, l'autorità competente locale può autorizzare l'avvio dell'esercizio di una nuova nave a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) a seguito di un'ispezione visiva e di un controllo documentale, non emergono elementi che fanno ritenere che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non abbiano i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza;

b) l'autorità competente locale esegue l'ispezione pre-avvio di cui all'articolo 3, comma 1, entro un mese.

### Art. 5.

#### *Ispezioni periodiche*

1. L'autorità competente locale esegue ogni dodici mesi:

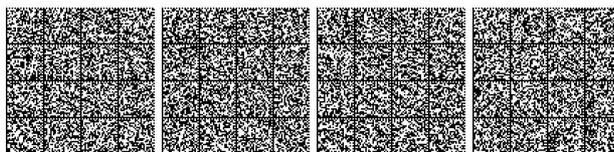
a) un'ispezione conforme a quanto previsto dall'Allegato II;

b) un'ispezione durante lo svolgimento del servizio di linea, non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione di cui alla lettera a), che interessa le voci elencate nell'Allegato III e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II, per verificare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

2. Un'ispezione pre-avvio effettuata ai sensi dell'articolo 3 è valida anche come ispezione ai fini del comma 1, lettera a).

3. L'ispezione di cui al comma 1, lettera a), può essere eseguita, a discrezione dell'autorità competente locale, in concomitanza alla visita ai servizi di bordo.

4. L'autorità competente locale sottopone le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione di cui al comma 1, lettera a) ogni volta che esse subiscono riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure quando interviene un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe, l'autorità competente locale, dopo aver valutato le ispezioni precedentemente effettuate sulla nave ro-ro da passeggeri o sull'unità veloce da passeggeri e se le condizioni di sicurezza di esercizio non sono compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri dall'ispezione di cui al comma 1, lettera a).



## Art. 6.

*Rapporto d'ispezione*

1. Al termine delle ispezioni eseguite ai sensi del presente decreto, l'ispettore redige un rapporto conformemente all'Allegato X del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, e ne consegna una copia al comandante.

2. Le informazioni contenute nel rapporto sono inserite nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9.

## Art. 7.

*Rettifica delle deficienze,  
fermo e sospensione dell'ispezione*

1. Se durante un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5 sono confermate o rilevate deficienze rispetto ai requisiti della normativa nazionale e internazionale applicabile tali da non costituire, singolarmente o nel loro complesso, un evidente pericolo per la salute o la sicurezza della navigazione o tali da non porre un immediato rischio per la salute o la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, l'autorità competente locale accerta, tramite l'ispettore, che dette deficienze siano corrette secondo modalità e tempistiche stabilite in sede ispettiva.

2. Se, nel corso di un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5, l'ispettore verifica deficienze rispetto ai requisiti della normativa nazionale e internazionale applicabile che costituiscono un evidente pericolo per la salute o la sicurezza della navigazione o costituiscono un immediato rischio per la salute o la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, sottopone la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri a provvedimento di fermo al fine di impedirne la partenza. L'ispettore notifica copia del provvedimento di fermo al comandante e informa immediatamente l'autorità competente locale, al fine del diniego delle spedizioni di cui all'articolo 181 del codice della navigazione, e, ove istituita, l'autorità di sistema portuale di cui all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

3. Se una delle deficienze di cui al comma 2 non può essere prontamente eliminata presso il porto in cui è stata confermata o rilevata, l'autorità competente locale può consentire alla nave o all'unità veloce di raggiungere un cantiere navale idoneo alla pronta eliminazione della deficienza.

4. Il provvedimento di fermo è revocato dall'ispettore in uno dei seguenti casi:

a) quando la deficienza è stata corretta e il pericolo è stato eliminato in modo soddisfacente;

b) quando stabilisce che, a determinate condizioni, la nave o l'unità veloce può riprendere la navigazione o può essere ripreso l'esercizio:

1) senza rischi per la sicurezza o la salute dei passeggeri o dell'equipaggio;

2) senza rischi per la sicurezza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o per altre navi.

5. Quando le condizioni generali di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sono evi-

dentemente non corrispondenti ai requisiti ad essa applicabili, l'ispettore può sospendere l'ispezione finché la società di gestione non abbia fatto quanto necessario per garantire che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o non costituisca più un rischio immediato per la vita dell'equipaggio e dei passeggeri e per garantire che sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali applicabili alla specifica unità.

6. Nei casi in cui sospende l'ispezione ai sensi del comma 5, l'ispettore sottopone automaticamente la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri a provvedimento di fermo ed effettua le comunicazioni di cui al comma 2. Il provvedimento di fermo è revocato dopo che l'ispezione è stata ripresa e completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al comma 4 e all'articolo 8, comma 3.

7. Al fine di non creare intralci al traffico portuale, l'autorità competente locale può autorizzare lo spostamento di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sottoposta a fermo verso un'altra parte del porto, a condizione che lo spostamento sia effettuato in condizioni di sicurezza. A tal fine, le autorità competenti locali e le autorità di sistema portuale agevolano la sistemazione in porto delle navi sottoposte a fermo. In ogni caso, le valutazioni sul traffico portuale non influenzano l'adozione o la revoca dei provvedimenti di fermo.

8. Se, a seguito della presentazione di un ricorso, il provvedimento di fermo di cui ai commi 2 e 6 è revocato o modificato, l'autorità competente centrale aggiorna senza ritardo la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9.

9. L'ispettore informa il comandante della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri sottoposta a provvedimento di fermo del diritto di ricorso e delle procedure applicabili.

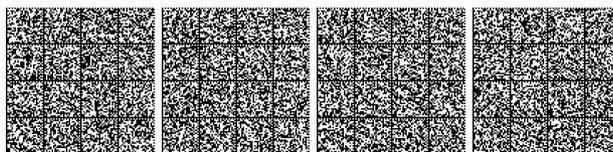
10. Avverso il provvedimento di fermo emanato dall'ispettore è esperibile ricorso giurisdizionale al tribunale amministrativo regionale competente per territorio o straordinario al Presidente della Repubblica, da presentarsi nelle forme e con le modalità previste. La presentazione del ricorso non determina la sospensione del provvedimento di fermo.

## Art. 8.

*Disposizioni tariffarie*

1. Se, a seguito di un'ispezione di cui agli articoli 3 e 5, è adottato un provvedimento di fermo, le spese connesse alle ispezioni sono a totale carico della società di gestione, dell'armatore o del suo rappresentante nel territorio nazionale, in solido con il proprietario.

2. Sono altresì a carico del proprietario, dell'armatore o del suo rappresentante nel territorio nazionale i costi relativi alla sosta in porto dell'unità navale sottoposta a provvedimento di fermo.



3. Il provvedimento di fermo non è revocato finché non è stato effettuato il completo pagamento delle spese e dei costi di cui ai commi 1 e 2 o non è stata data una garanzia sufficiente per il loro rimborso.

4. Alla copertura degli oneri di cui al comma 1 si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con indicazione dei termini e delle modalità di versamento delle medesime tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni tre anni.

5. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 4 affluiscono ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 1.

#### Art. 9.

##### *Banca dati sulle ispezioni*

1. L'autorità competente locale inserisce tempestivamente nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, le informazioni relative alle ispezioni effettuate ai sensi del presente decreto e quelle relative alle deficienze e ai provvedimenti di fermo, non appena è ultimato il rapporto sull'ispezione o è revocato il provvedimento di fermo.

2. Entro settantadue ore dall'inserimento dei dati di cui al comma 1, l'autorità competente locale provvede alla loro convalida, ai fini della pubblicazione nella banca dati sulle ispezioni.

3. L'autorità competente centrale ha accesso a qualsiasi informazione, registrata nella banca dati sulle ispezioni, inerente l'attuazione del sistema ispettivo previsto dal presente decreto e dal decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.

#### Art. 10.

##### *Sanzioni*

1. Il comandante della nave e la società di gestione che viola il provvedimento di fermo di cui all'articolo 7, commi 2 e 6, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15.000.

2. Salvo che il fatto non costituisca più grave reato:

a) il comandante della nave e gli amministratori della società di gestione che non rispettano le prescrizioni dell'autorità competente locale per il viaggio necessario a raggiungere il cantiere di cui all'articolo 7, comma 3 o che non rispettano le prescrizioni contenute nell'autorizzazione allo spostamento in porto di cui all'articolo 7, comma 7, sono soggetti alla pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione;

b) il comandante della nave e gli amministratori della società di gestione che non rettificano le deficienze rilevate durante una ispezione nei tempi prescritti in sede ispettiva, in ottemperanza all'articolo 7, comma 1, sono soggetti alla pena prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione.

3. In relazione alle violazioni individuate dal presente decreto, l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è il Capo del compartimento marittimo.

4. All'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative di cui al presente articolo sono competenti gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto, nonché le persone cui le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione.

#### Art. 11.

##### *Modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53*

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera *cc-ter*), sono aggiunte le seguenti:

«*cc-quater*) “nave ro-ro da passeggeri”: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;

«*cc-quinquies*) “unità veloce da passeggeri”: una nave quale definita dalla SOLAS 1974, capitolo X, regola 1, che trasporta più di dodici passeggeri;

«*cc-sexies*) “servizio di linea”: una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.»;

b) all'articolo 3, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«*1-bis*. Il presente decreto si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 19.»;

c) all'articolo 16, comma 1, dopo le parole «ai sensi dell'articolo 7» sono inserite le seguenti: «o 19»;

d) l'articolo 19 è sostituito dal seguente:

«Art. 19 (*Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea*). —

1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sono sottoposte a ispezioni in conformità della tempistica e degli altri requisiti stabiliti nell'Allegato XV.



2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'autorità competente locale e gli ispettori tengono in debito conto i piani operativi e di manutenzione della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri.

3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'Allegato XV, tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 6, 7 ed 8 e per calcolare il rispetto dell'impegno ispettivo annuale. L'ispezione è contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate a norma dell'articolo 9.

4. L'articolo 8, comma 1, lettera a), l'articolo 13, comma 1 e l'articolo 17 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.

5. L'autorità competente locale garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri che sono soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 8, comma 1, lettera b), sono selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'Allegato III, parte II, punto 3A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente comma non incidono sull'intervallo di ispezione di cui all'Allegato XV, punto 2.

6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore può accettare di essere accompagnato da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro, in qualità di osservatore. Se l'unità navale batte bandiera di uno Stato membro, l'autorità competente locale invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualità di osservatore.»;

e) all'articolo 20, il comma 1 è sostituito dai seguenti:

«1. È rifiutato l'accesso ai porti e ancoraggi nazionali a tutte le navi che battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, ovvero battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano nei casi previsti all'articolo 24, comma 4.

1-ter. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.»;

f) all'articolo 28, comma 1, le parole «eseguite in conformità all'articolo 19 ed all'articolo 23, comma 1» sono sostituite dalle seguenti: «eseguite in conformità all'articolo 20, all'articolo 24, comma 1 e all'Allegato IX» e le parole «, del 28 ottobre 2009, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 3 novembre 2009, n. 256» sono sostituite dalle seguenti: «da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Le predette tariffe sono calcolate sulla base del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni tre anni. Fino all'adozione di tale decreto, si applicano le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2009»;

g) all'Allegato IX, le parole «all'articolo 19» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 20»;

h) dopo l'Allegato XIV, è aggiunto l'allegato di cui all'Allegato IV del presente decreto.

#### Art. 12.

##### *Modifica degli allegati*

1. Gli allegati al presente decreto possono essere modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per adeguarli alle modifiche apportate in sede europea ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

#### Art. 13.

##### *Disposizioni finanziarie*

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.

#### Art. 14.

##### *Disposizioni transitorie e abrogazioni*

1. Fino all'adozione del decreto di cui all'articolo 8, comma 4, si applicano le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2015.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono abrogati:

a) il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28;

b) l'articolo 579, comma 4, del codice della navigazione.



Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 aprile 2020

MATTARELLA

CONTE, *Presidente del Consiglio dei ministri*

AMENDOLA, *Ministro per gli affari europei*

DE MICHELI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

DI MAIO, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

BONAFEDE, *Ministro della giustizia*

GUALTIERI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

COSTA, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*

FRANCESCHINI, *Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo*

Visto, il Guardasigilli: BONAFEDE

ALLEGATO I

articolo 3, comma 1, lettera a) e articolo 5, comma 1, lettera b)

#### REQUISITI SPECIFICI PER LE NAVI IN SERVIZIO DI LINEA

Occorre verificare che:

1. siano fornite al comandante adeguate informazioni circa la disponibilità di sistemi di assistenza alla navigazione da terra e di altre informazioni che possano essergli d'aiuto ai fini di una sicura conduzione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e che il comandante utilizzi tali sistemi di assistenza alla navigazione e di informazione realizzati dagli Stati membri;

2. siano applicate le pertinenti disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 della circolare 699 del MSC «*Revised guidelines for passenger safety instructions*» del 17 luglio 1995;

3. sia affissa in luogo facilmente accessibile una tabella che indichi l'ordinamento del lavoro a bordo e contenga:

a) l'orario di servizio in navigazione e in porto;

b) l'orario di lavoro massimo consentito o le ore minime di riposo previsti per il personale di guardia;

4. non sia impedito al comandante di assumere qualsiasi decisione che sia necessaria, secondo il suo giudizio professionale, ai fini della sicurezza della navigazione e delle operazioni, in particolare in caso di maltempo e di mare grosso;

5. il comandante tenga un registro delle attività di navigazione e degli incidenti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza della navigazione;

6. qualsiasi danno o deformazione permanente di porte o portelloni o del fasciame esterno che possa compromettere l'integrità della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e qualsiasi difetto nei dispositivi di chiusura di tali porte siano immediatamente riportati all'amministrazione dello Stato di bandiera e a quella dello Stato di approdo e tempestivamente riparati in maniera giudicata soddisfacente dalle stesse;

7. sia messo a disposizione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri un piano di viaggio aggiornato e che nell'elaborazione del piano di viaggio si tenga conto delle indicazioni contenute nella risoluzione A.893(21) del 25 novembre 1999 «*Guidelines for voyage planning*» dell'Assemblea dell'IMO;

8. le informazioni generali relative ai servizi e all'assistenza messi a disposizione di persone anziane e disabili a bordo siano portate a conoscenza dei passeggeri e siano messe a disposizione delle persone ipovedenti in formato idoneo.

ALLEGATO II

articolo 3, comma 1, lettera b),  
articolo 5, comma 1, lettere a) e b) e comma 4

#### PROCEDURE PER LE ISPEZIONI

1. Le ispezioni devono garantire l'adempimento degli obblighi di legge imposti da o per conto dello Stato di bandiera, in particolare per quanto riguarda costruzione, suddivisione e stabilità, macchinari e impianti elettrici, carica e stabilità, protezione contro gli incendi, numero massimo di passeggeri, dispositivi di salvataggio e trasporto di merci pericolose, radiocomunicazioni e navigazione. A tal fine, le ispezioni includono:

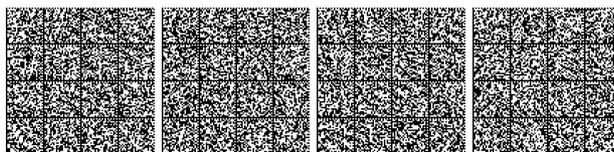
l'avviamento del generatore d'emergenza;  
un'ispezione del sistema d'illuminazione d'emergenza;

un'ispezione della fonte di alimentazione d'emergenza di energia per gli impianti radio;

una prova dell'impianto di altoparlanti;

un'esercitazione antincendio che includa la dimostrazione della capacità di utilizzare gli equipaggiamenti da vigile del fuoco;

il funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due tubolature collegate all'unità principale in funzione;



la prova dei dispositivi di arresto di emergenza a distanza per l'alimentazione di combustibile alle caldaie e ai motori principali e ausiliari, nonché per i ventilatori;

la prova dei dispositivi di comando locale e a distanza della chiusura delle serrande tagliafuoco;

la prova degli impianti di rilevazione e di segnalazione degli incendi;

la prova della perfetta chiusura delle porte tagliafuoco;

il funzionamento delle pompe di sentina;

la chiusura delle porte stagne nelle paratie di compartimentazione mediante i dispositivi di comando locale e a distanza;

un'esercitazione che dimostri la familiarità dei membri dell'equipaggio con il piano di controllo delle avarie;

la messa a mare di almeno un battello di emergenza e di un'imbarcazione di salvataggio, l'avvio e la verifica dei loro organi di propulsione e di governo e il recupero di tali mezzi di salvataggio inclusa la loro messa in posizione a bordo;

il controllo che tutti i mezzi di salvataggio e i battelli di emergenza corrispondono all'inventario;

la prova della macchina del timone, inclusa quella ausiliare, della nave o dell'unità veloce.

2. Le ispezioni vertono sul controllo della dimestichezza dei membri dell'equipaggio con le procedure di sicurezza e di emergenza, la manutenzione, le modalità di lavoro, la sicurezza dei passeggeri, il servizio di coperta, le operazioni di carico e le operazioni relative ai veicoli e dell'efficienza delle relative funzioni. Va accertato che i marittimi siano in grado di comprendere e, se necessario, di impartire ordini e istruzioni e di rispondere nella lingua comune di lavoro indicata dal giornale di bordo. Devono essere controllati i documenti attestanti che i membri dell'equipaggio hanno effettuato con esito positivo un apposito addestramento, in particolare per quanto riguarda:

la gestione della folla;

la dimestichezza con le procedure e gli equipaggiamenti;

la formazione in materia di sicurezza per il personale demandato ad occuparsi della sicurezza dei passeggeri nei compartimenti loro riservati, in particolare delle persone anziane e disabili, in caso di emergenza;

la formazione alla gestione delle situazioni di crisi e del comportamento umano.

L'ispezione comprende la verifica che i turni di lavoro non siano tali da sovraccaricare il personale, in particolare quello addetto ai servizi di guardia.

3. I certificati di competenza dei membri dell'equipaggio imbarcati sulle unità che rientrano nell'ambito di applicazione della presente decreto devono essere conformi alle disposizioni del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71.

ALLEGATO III

articolo 5, comma 1, lettera b)

#### PROCEDURA PER EFFETTUARE LE ISPEZIONI DURANTE UN SERVIZIO DI LINEA

Nell'effettuare ispezioni durante un servizio di linea, occorre verificare le seguenti informazioni:

##### 1. Informazioni relative ai passeggeri

Occorre verificare che non sia superato il numero di passeggeri che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri («navi») sono abilitate a trasportare e che il sistema di registrazione delle informazioni sui passeggeri ottemperi al decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio. Occorre altresì verificare il modo in cui le informazioni sul numero totale dei passeggeri sono trasmesse al comandante e, ove opportuno, il metodo per includere nel numero totale i passeggeri che effettuano una traversata di andata e ritorno senza scendere a terra.

##### 2. Informazioni relative alla caricazione e alla stabilità

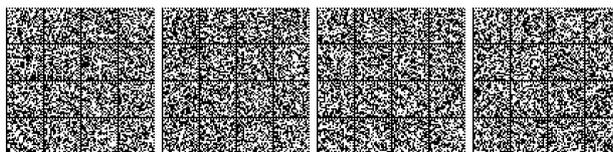
Occorre verificare, se del caso, che siano installate e funzionanti scale di immersione affidabili; che siano adottate misure atte ad assicurare che la nave non sia sovraccarica e che il bordo libero di suddivisione non sia sommerso; che sia correttamente effettuata la valutazione della caricazione e della stabilità; che, ove prescritto, siano pesati i veicoli adibiti al trasporto merci e gli altri carichi e che i relativi dati siano trasmessi alla nave ai fini della valutazione della caricazione e della stabilità; che i piani di controllo in condizioni di avaria siano tenuti affissi e che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti di istruzioni sul controllo delle avarie.

##### 3. Sicurezza della nave ai fini della navigazione

Occorre verificare la procedura di controllo dell'adempimento di tutte le precauzioni necessarie per la sicurezza della nave prima della partenza, che deve includere l'obbligo di segnalare espressamente l'avvenuta chiusura di tutte le porte stagne all'acqua e alle interperie a fasciame; verificare che tutte le porte sul ponte destinato al trasporto degli autoveicoli siano chiuse prima della partenza della nave oppure che restino aperte solo il tempo strettamente necessario per consentire la chiusura della celata prodiera; verificare i dispositivi di chiusura dei portelloni di prora, di poppa e laterali; verificare che siano installati indicatori luminosi e un sistema di videosorveglianza che consenta di controllare lo stato delle porte del ponte di comando. Qualunque difetto di funzionamento degli indicatori luminosi, in particolare degli interruttori delle porte, deve essere individuato e segnalato.

##### 4. Avvertenze di sicurezza

Occorre verificare che le usuali avvertenze di sicurezza e le istruzioni e indicazioni sulle procedure di emergenza siano comunicate nella forma e nella lingua, o nelle lingue, appropriate; che le usuali avvertenze di sicurezza



siano comunicate all'inizio del viaggio e siano udibili in tutti i compartimenti riservati al pubblico, ivi compresi i ponti aperti, ai quali i passeggeri hanno accesso.

#### 5. Annotazioni sul giornale di bordo

Occorre esaminare il giornale di bordo per accertare che sia annotata la chiusura dei portelli di prora e di poppa e delle altre porte stagne e resistenti alle intemperie, le prove delle porte stagne di compartimentazione, le prove delle macchine del timone ecc.; controllare anche che siano annotati i dati relativi al pescaggio, al bordo libero e alla stabilità, nonché la lingua comune dell'equipaggio.

#### 6. Merci pericolose

Occorre verificare che ogni carico di merci pericolose o inquinanti sia trasportato in modo conforme alle leggi e ai regolamenti applicabili e, in particolare, che sia prevista la compilazione di una dichiarazione concernente le merci pericolose e inquinanti unitamente ad un manifesto o ad un piano di stivaggio che indichi la loro posizione a bordo; che sia consentito il carico di merci sulle navi passeggeri e che le merci pericolose o inquinanti siano debitamente contrassegnate, etichettate, stivate, fissate e segregate. Occorre verificare che gli autoveicoli che trasportano merci pericolose e inquinanti siano adeguatamente contrassegnati e fissati; che, qualora siano trasportate merci pericolose e inquinanti, una copia del relativo manifesto o piano di stivaggio sia disponibile a terra; che il comandante conosca gli obblighi di segnalazione previsti dal decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, le istruzioni sulle procedure di emergenza da seguire e sull'assistenza di pronto soccorso da prestare in caso di sinistro marittimo in cui siano coinvolte merci pericolose o inquinanti marini; che l'impianto di ventilazione dei ponti destinati al trasporto dei veicoli sia costantemente in funzione, che la ventilazione sia aumentata quando i motori dei veicoli sono accesi e che sia provvisto un dispositivo che segnali sul ponte di comando che l'impianto di ventilazione sul ponte degli autoveicoli è funzionante.

#### 7. Fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci

Occorre verificare il sistema con cui sono fissati gli autoveicoli (per esempio mediante stivaggio in blocchi o rizzaggio dei singoli veicoli); che vi siano punti di attacco sufficienti a disposizione; le sistemazioni per il fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci in condizioni o in previsioni di maltempo; l'eventuale metodo di fissaggio degli autobus e dei motocicli; accertare che la nave sia dotata di un manuale per il fissaggio del carico.

#### 8. Ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli

Occorre verificare che i locali di categoria speciale e i locali da carico ro-ro siano costantemente sorvegliati oppure controllati mediante un sistema di videosorveglianza in modo da rilevare eventuali spostamenti degli autoveicoli in caso di maltempo e l'ingresso non autorizzato di passeggeri. Occorre altresì verificare che le porte tagliafuoco e le entrate siano tenute chiuse e che siano esposti i segnali di divieto ai passeggeri di accedere ai ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli o rimanervi mentre la nave è in navigazione.

#### 9. Chiusura delle porte stagne

Occorre verificare che sia seguita la procedura di chiusura delle porte stagne di compartimentazione stabilita dalle istruzioni operative della nave; che siano regolarmente effettuate le prove prescritte; che il dispositivo di manovra delle porte stagne sul ponte di comando sia posizionato, per quanto possibile, sul comando «locale»; che le porte siano tenute chiuse in caso di visibilità limitata o di pericolo; che all'equipaggio siano impartite istruzioni sulla corretta manovra delle porte e che esso sia consapevole dei potenziali pericoli di una manovra errata.

#### 10. Ronde antincendio

Occorre verificare che sia mantenuto un servizio di ronda efficiente che consenta di rilevare tempestivamente ogni principio di incendio. Ciò dovrebbe includere il controllo dei locali di categoria speciale in cui non siano installati impianti fissi di rilevazione e segnalazione degli incendi. Tali locali possono essere sorvegliati come indicato al punto 8.

#### 11. Comunicazioni in caso di emergenza

Occorre verificare che secondo il ruolo di appello vi sia un numero sufficiente di membri dell'equipaggio demandati ad assistere i passeggeri in caso di emergenza e che essi siano facilmente identificabili e in grado di comunicare con i passeggeri in una situazione d'emergenza, tenuto conto di uno o più dei seguenti fattori, secondo le circostanze:

a) la lingua o le lingue più adatte in funzione delle nazionalità prevalenti dei passeggeri trasportati su una determinata rotta;

b) la probabilità che la capacità di fornire istruzioni basilari in lingua inglese usando un vocabolario elementare possa servire per comunicare con i passeggeri che necessitano di assistenza nel caso in cui non vi sia una lingua comune tra i membri dell'equipaggio e i passeggeri;

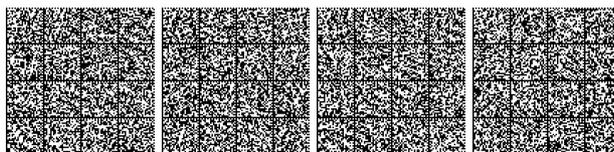
c) l'eventuale necessità di comunicare in altri modi durante un'emergenza (ad esempio, mediante dimostrazione, segnali gestuali, o richiamando l'attenzione sui luoghi in cui sono dislocate le istruzioni, i punti di raccolta, i dispositivi di salvataggio o i percorsi di evacuazione quando la comunicazione verbale non è praticabile);

d) la completezza delle istruzioni di sicurezza previamente impartite ai passeggeri nella loro madrelingua;

e) le lingue in cui le avvertenze di sicurezza possono essere comunicate durante un'emergenza o un'esercitazione per impartire direttive essenziali ai passeggeri e aiutare l'equipaggio nelle funzioni di assistenza ai passeggeri.

#### 12. Lingua di lavoro comune tra i membri dell'equipaggio

Occorre verificare che sia stabilita una lingua di lavoro che assicuri l'efficienza dell'equipaggio in materia di sicurezza e che tale lingua di lavoro sia annotata nel giornale di bordo della nave.



### 13. Dotazioni di sicurezza

Occorre verificare che i mezzi di salvataggio e le dotazioni antincendio, incluse le porte tagliafuoco e gli altri impianti fissi di protezione contro gli incendi, immediatamente ispezionabili, siano mantenuti in buono stato; che i piani per la difesa antincendio siano tenuti affissi o che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti contenenti istruzioni equivalenti; che i giubbotti di salvataggio siano stivati in maniera adeguata e che siano facilmente identificabili i posti in cui sono stivati quelli per bambini; che il carico di veicoli non ostacoli in funzionamento delle dotazioni antincendio, dei dispositivi di arresto di emergenza, delle valvole di scarico a mare ecc. collocati sui ponti per gli autoveicoli.

### 14. Strumentazione nautica e installazioni radio

Occorre verificare che siano funzionanti le strumentazioni nautiche e le installazioni radio, incluse le apparecchiature EPIRB (*Emergency position-indicating radio beacons*).

### 15. Illuminazione d'emergenza supplementare

Occorre verificare che sia installato un impianto fisso di illuminazione d'emergenza supplementare nei casi previsti dalla legge e che le avarie di tale impianto siano registrate.

### 16. Mezzi di sfuggita

Occorre verificare che i mezzi di sfuggita, comprese le vie di fuga, siano contrassegnati in conformità delle norme applicabili e illuminati attraverso un impianto alimentato sia dal generatore principale che da quello di emergenza; che siano prese misure per mantenere sgombri dagli autoveicoli i percorsi alle vie di fuga situate sui ponti per gli autoveicoli; che le uscite, in particolare quelle dai negozi *duty-free* che siano state trovate ostruite da merci in eccesso, siano tenute sgombre.

### 17. Pulizia dei locali macchine

Occorre verificare che sia mantenuta la pulizia nei locali macchine secondo le procedure di manutenzione.

### 18. Eliminazione dei rifiuti

Occorre verificare se i sistemi di trattamento e di eliminazione dei rifiuti sono soddisfacenti.

### 19. Manutenzione programmata

Tutte le compagnie devono avere procedure specifiche, con un sistema di manutenzione programmata, per tutte le aree afferenti alla sicurezza, inclusi i portelloni di poppa e di prora e le aperture laterali, i relativi sistemi di chiusura, che comprenda anche la manutenzione dei locali macchine e delle dotazioni di sicurezza. I piani devono prevedere il controllo periodico di tutti gli elementi in modo da mantenere i livelli di sicurezza più elevati. Devono essere previste procedure per la registrazione delle avarie e della conferma dell'avvenuta riparazione delle stesse al fine di assicurare che il comandante e la persona designata a terra all'interno della struttura di gestione della compagnia siano a conoscenza delle avarie e

ricevano notifica del fatto che queste sono state riparate entro un dato termine. Il controllo periodico del funzionamento dei sistemi di chiusura dei portelloni di prora esterni ed interni deve includere gli indicatori, i dispositivi di sorveglianza, tutti gli ombrinali nello spazio tra la celata prodiera e il portellone interno e, in particolare, i meccanismi di chiusura e i relativi sistemi idraulici.

### 20. Controlli da effettuare in corso di viaggio

Nel corso di un viaggio occorre verificare che la nave non sia sovraffollata, che vi sia disponibilità di posti a sedere e che i passaggi, le scale e le uscite di emergenza non siano ingombrati da passeggeri privi di posto a sedere o da bagagli. Occorre altresì verificare che il ponte dei veicoli sia evacuato dai passeggeri prima della partenza della nave e che i passeggeri non possano più accedervi fino al momento immediatamente precedente all'attracco.

ALLEGATO IV

Articolo 11, comma 1, lettera d)

«ALLEGATO XV

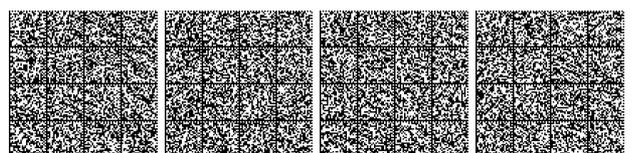
### ISPEZIONE DELLE NAVI RO-RO DA PASSEGGERI E DELLE UNITÀ VELOCI DA PASSEGGERI IN SERVIZIO DI LINEA.

1.1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea cui si applica il presente decreto, l'autorità competente locale effettua un'ispezione conformemente all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, per garantire che la nave o l'unità soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea.

1.2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, l'autorità competente locale può tenere conto delle ispezioni effettuate da un altro Stato membro negli ultimi otto mesi in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea disciplinato dal presente decreto legislativo, a condizione che in ogni caso l'autorità competente locale sia soddisfatta della pertinenza di tali ispezioni precedenti per le nuove condizioni operative e che durante dette ispezioni i necessari requisiti per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea siano stati rispettati.

Non è necessario praticare le ispezioni di cui al punto 1.1 prima che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri cominci l'esercizio del nuovo servizio di linea.

1.3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per la sostituzione al fine di assicurare la continuità del servizio e il punto 1.2. non sia applicabile, l'autorità com-



petente locale può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le condizioni seguenti:

a) un'ispezione visiva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfino i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e

b) l'autorità competente locale espleta l'ispezione di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, entro un mese.

2. Una volta all'anno, ma non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione precedente, l'autorità competente effettua:

a) un'ispezione, tenuto anche conto dei requisiti dell'Allegato II della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, e del regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione, del 20 maggio 2010, a seconda dei casi;

b) un'ispezione durante un servizio di linea. Detta ispezione interessa le voci elencate nell'Allegato III del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II del predetto decreto legislativo, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri non è stata sottoposta a ispezione conformemente al punto 2, tale nave o unità è considerata di priorità I.

Un'ispezione conformemente al punto 1.1. è da considerarsi quale ispezione ai fini del punto 2, lettera a), del presente Allegato.».

#### NOTE

##### AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3 del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per gli atti dell'Unione europea vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GUUE).

##### Note alle presesse

— Si riporta il testo dell'art. 76 della Costituzione:

«Art. 76. L'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.»

— L'art. 87 della Cost., conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi ed emanare i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

— Si riporta il testo dell'art. 117 della Cost.:

«Art. 117. La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie:

a) politica estera e rapporti internazionali dello Stato; rapporti dello Stato con l'Unione europea; diritto di asilo e condizione giuridica dei cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea;

b) immigrazione;

c) rapporti tra la Repubblica e le confessioni religiose;

d) difesa e Forze armate; sicurezza dello Stato; armi, munizioni ed esplosivi;

e) moneta, tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema valutario; sistema tributario e contabile dello Stato; armonizzazione dei bilanci pubblici; perequazione delle risorse finanziarie;

f) organi dello Stato e relative leggi elettorali; referendum statali; elezione del Parlamento europeo;

g) ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali;

h) ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale;

i) cittadinanza, stato civile e anagrafi;

l) giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile e penale; giustizia amministrativa;

m) determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale;

n) norme generali sull'istruzione;

o) previdenza sociale;

p) legislazione elettorale, organi di governo e funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane;

q) dogane, protezione dei confini nazionali e profilassi internazionale;

r) pesi, misure e determinazione del tempo; coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale; opere dell'ingegno;

s) tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali.

Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: rapporti internazionali e con l'Unione europea delle Regioni; commercio con l'estero; tutela e sicurezza del lavoro; istruzione, salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche e con esclusione della istruzione e della formazione professionale; professioni; ricerca scientifica e tecnologica e sostegno all'innovazione per i settori produttivi; tutela della salute; alimentazione; ordinamento sportivo; protezione civile; governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione; ordinamento della comunicazione; produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia; previdenza complementare e integrativa; coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario; valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali; casse di risparmio, casse rurali, aziende di credito a carattere regionale; enti di credito fondiario e agrario a carattere regionale. Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato.

Spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato.

Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza, partecipano alle decisioni dirette alla formazione degli atti normativi comunitari e provvedono all'attuazione e all'esecuzione degli accordi internazionali e degli atti dell'Unione europea, nel rispetto delle norme di procedura stabilite da legge dello Stato, che disciplina le modalità di esercizio del potere sostitutivo in caso di inadempienza.

La potestà regolamentare spetta allo Stato nelle materie di legislazione esclusiva, salva delega alle Regioni. La potestà regolamentare spetta alle Regioni in ogni altra materia. I Comuni, le Province e le Città metropolitane hanno potestà regolamentare in ordine alla disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni loro attribuite.



Le leggi regionali rimuovono ogni ostacolo che impedisce la piena parità degli uomini e delle donne nella vita sociale, culturale ed economica e promuovono la parità di accesso tra donne e uomini alle cariche elettive.

La legge regionale ratifica le intese della Regione con altre Regioni per il migliore esercizio delle proprie funzioni, anche con individuazione di organi comuni.

Nelle materie di sua competenza la Regione può concludere accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altro Stato, nei casi e con le forme disciplinati da leggi dello Stato.»

— Il testo dell'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri) così recita:

«Art. 14 (*Decreti legislativi*). — 1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'art. 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di “decreto legislativo” e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.

3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda i due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.»

— La legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 4 gennaio 2013, n. 3.

— Il testo dell'art. 19 e l'Allegato A della legge 4 ottobre 2019, n. 117 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018) pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 ottobre 2019, n. 245, così recita:

«Art. 19 (*Principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio*). — 1. Nell'esercizio della delega per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, il Governo è tenuto a seguire, oltre ai principi e criteri direttivi generali di cui all'art. 1, comma 1, anche i seguenti principi e criteri direttivi specifici:

a) abrogare il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, recante attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti *roll-on/roll-off* e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi;

b) adeguare le disposizioni del 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, con abrogazione espressa delle disposizioni superate;

c) prevedere misure sanzionatorie penali efficaci, proporzionate e dissuasive in caso di inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea;

d) prevedere sanzioni amministrative efficaci, proporzionate e dissuasive, consistenti nel pagamento di una somma da 500 euro a 15.000 euro, in caso di violazioni diverse da quelle di cui alla lettera c) in materia di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea;

e) individuare nel capo del compartimento marittimo l'autorità competente a ricevere il rapporto previsto dall'art. 17, primo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689, per gli illeciti amministrativi in materia di condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati su proposta del Ministro per gli affari europei e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.

3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.»

— «Allegato A

(Art. 1, comma 1)

1) direttiva 2013/59/Euratom del Consiglio, del 5 dicembre 2013, che stabilisce norme fondamentali di sicurezza relative alla protezione contro i pericoli derivanti dall'esposizione alle radiazioni ionizzanti, e che abroga le direttive 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom e 2003/122/Euratom (termine di recepimento: 6 febbraio 2018);

2) direttiva (UE) 2017/159 del Consiglio, del 19 dicembre 2016, recante attuazione dell'accordo relativo all'attuazione della Convenzione sul lavoro nel settore della pesca del 2007 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, concluso il 21 maggio 2012, tra la Confederazione generale delle cooperative agricole nell'Unione europea (Cogeca), la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti e l'Associazione delle organizzazioni nazionali delle imprese di pesca dell'Unione europea (Europêche) (Testo rilevante ai fini del *SEE*) (termine di recepimento: 15 novembre 2019);

3) direttiva (UE) 2017/828 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2017, che modifica la direttiva 2007/36/CE per quanto riguarda l'incoraggiamento dell'impegno a lungo termine degli azionisti (Testo rilevante ai fini del *SEE*) (termine di recepimento: 10 giugno 2019);

4) direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2017, relativa alla lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale (termine di recepimento: 6 luglio 2019);

5) direttiva (UE) 2017/1852 del Consiglio, del 10 ottobre 2017, sui meccanismi di risoluzione delle controversie in materia fiscale nell'Unione europea (termine di recepimento: 30 giugno 2019);

6) direttiva (UE) 2017/2102 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, recante modifica della direttiva 2011/65/UE sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche (Testo rilevante ai fini del *SEE*) (termine di recepimento: 12 giugno 2019);

7) 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 (Testo rilevante ai fini del *SEE*) (termine di recepimento: 21 dicembre 2019);

8) direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri (termine di recepimento: 21 dicembre 2019);

9) direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (Testo rilevante ai fini del *SEE*) (termine di recepimento: 21 dicembre 2019);



10) direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 17 gennaio 2022);

11) direttiva (UE) 2017/2398 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, che modifica la direttiva 2004/37/CE sulla protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da un'esposizione ad agenti cancerogeni o mutageni durante il lavoro (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 17 gennaio 2020);

12) direttiva (UE) 2017/2455 del Consiglio, del 5 dicembre 2017, che modifica la direttiva 2006/112/CE e la direttiva 2009/132/CE per quanto riguarda taluni obblighi in materia di imposta sul valore aggiunto per le prestazioni di servizi e le vendite a distanza di beni (termine di recepimento: 31 dicembre 2018 per l'art. 1 e 31 dicembre 2020 per gli articoli 2 e 3);

13) direttiva (UE) 2018/131 del Consiglio, del 23 gennaio 2018, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), volto a modificare la direttiva 2009/13/CE conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014 (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 16 febbraio 2020);

14) direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814 (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 9 ottobre 2019);

15) direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 aprile 2018, che modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 23 maggio 2020);

16) direttiva (UE) 2018/822 del Consiglio, del 25 maggio 2018, recante modifica della direttiva 2011/16/UE per quanto riguarda lo scambio automatico obbligatorio di informazioni nel settore fiscale relativamente ai meccanismi transfrontalieri soggetti all'obbligo di notifica (termine di recepimento: 31 dicembre 2019);

17) direttiva (UE) 2018/843 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva (UE) 2015/849 relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo e che modifica le direttive 2009/138/CE e 2013/36/UE (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 10 gennaio 2020);

18) direttiva (UE) 2018/844 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia e la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 10 marzo 2020);

19) direttiva (UE) 2018/849 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica le direttive 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 5 luglio 2020);

20) direttiva (UE) 2018/850 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 5 luglio 2020);

21) direttiva (UE) 2018/851 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 5 luglio 2020);

22) direttiva (UE) 2018/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 94/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 5 luglio 2020);

23) direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (termine di recepimento: 30 luglio 2020);

24) direttiva (UE) 2018/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, relativa a un test della proporzionalità prima dell'adozione di una nuova regolamentazione delle professioni (termine di recepimento: 30 luglio 2020);

25) direttiva (UE) 2018/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, che modifica la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica (Testo rilevante ai fini del SEE) (termini per il recepimento: 25 giugno 2020 e 25 ottobre 2020 per i punti da 5 a 10 dell'art. 1 e i punti 3 e 4 dell'allegato);

26) direttiva (UE) 2019/692 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che modifica la direttiva 2009/73/CE relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale (Testo rilevante ai fini del SEE) (termine di recepimento: 24 febbraio 2020).».

— La direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio è pubblicata nella G.U.U.E. 30 novembre 2017, n. L 315.

— La direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea è pubblicata nella G.U.C.E. 1 giugno 1999, n. L 138.

— La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo è pubblicata nella G.U.U.E. 28 maggio 2009, n. L 131.

— Il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 aprile 1942, n. 93, Ediz. Spec.

— La legge 5 giugno 1962, n. 616 (Norme in materia di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 5 luglio 1962, n. 168.

— La legge 23 maggio 1980, n. 313 (Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 luglio 1980, n. 190, S.O.

— La legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 30 novembre 1981, n. 329, S.O.

— La legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 agosto 1990, n. 192.

— La legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 4 febbraio 1994, n. 28, S.O.

— Il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (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) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1998, n. 92, S.O.

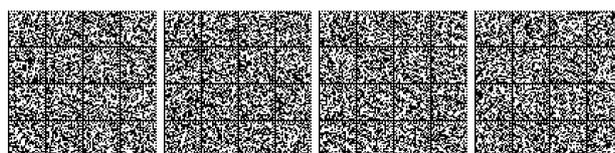
— Il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 (Attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 marzo 2000, n. 55, S.O.

— Il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28 (Attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 maggio 2001, n. 114.

— Il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 (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) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 27 aprile 2011, n. 96.

— Il decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71 (Attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 giugno 2015, n. 133.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1952, n. 94, S.O.



— Il decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 1988, n. 447 (Approvazione del codice di procedura penale) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 ottobre 1988, n. 250, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 gennaio 1992, n. 17, S.O.

— Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72 (Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 maggio 2014, n. 105.

*Note all'art. 1:*

— Il testo dell'art. 3 del citato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, così recita:

«Art. 3 (*Classi di navi da passeggeri e categorie di unità veloci da passeggeri*). — 1. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui operano:

“classe A”: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali diversi dai viaggi effettuati dalle navi delle classi B, C e D;

“classe B”: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa;

“classe C”: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa;

“classe D”: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa.

2. Le unità veloci da passeggeri sono suddivise nelle seguenti categorie:

a) “Unità di categoria A”: qualunque unità veloce da passeggeri:

1. che operi su di un percorso in cui si sia dimostrato, a soddisfazione degli Stati di bandiera e dei porti interessati, che esiste un'alta probabilità, in caso di evacuazione in qualsiasi punto del percorso, che passeggeri e membri dell'equipaggio possano essere soccorsi in sicurezza entro il minore dei seguenti tempi:

a) tempo necessario per preservare le persone, che si trovano sui mezzi di salvataggio, dai pericoli di ipotermia, nelle peggiori condizioni ipotizzate,

b) tempo appropriato in relazione alle condizioni ambientali ed alla configurazione geografica della zona del percorso. o

c) quattro ore;

2. Per le unità veloci da passeggeri si applicano le categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11 del codice per le unità veloci del 1994 ovvero nel capitolo 1, paragrafi 1.4.12 e 1.4.13 del codice per le unità veloci del 2000.

2-bis. L'Amministrazione individua ed aggiorna con proprio decreto l'elenco dei tratti di mare suddiviso secondo i criteri di cui al comma 1, delimitando le zone nelle quali le classi di navi da passeggeri possono operare tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo limitato applicando i criteri per le classi di cui al comma 1. Per le navi ro/ro da passeggeri, l'Amministrazione individua ed aggiorna con decreto anche i corrispondenti valori d'altezza significativa d'onda in tali tratti.

2-ter. L'Amministrazione rende disponibili le informazioni di cui al comma 3 in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'Amministrazione comunica alla Commissione europea il sito in cui dette informazioni sono state inserite e tutte le modifiche ad esse apportate, con le relative motivazioni.»

*Note all'art. 2:*

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 si veda nelle note alle premesse.

— Il testo dell'Allegato I del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, citato nelle note alle premesse, così recita:

«Allegato I

Criteri minimi per i requisiti professionali degli ispettori

(Art. 5, commi 1 e 7)

1. Gli ispettori, appartenenti unicamente al Corpo delle capitanerie di porto, in possesso dello status giuridico di ufficiale in servizio permanente effettivo ovvero della qualifica di sottufficiale in servizio permanente effettivo, devono:

a) avere adeguata conoscenza teorica ed esperienza pratica in materia di navi e del loro esercizio;

b) essere competenti nell'applicazione delle convenzioni e delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo;

c) aver acquisito competenza nell'applicazione della normativa internazionale e comunitaria attraverso programmi di formazione predisposti dall'autorità competente centrale avvalendosi del proprio nucleo didattico-formativo con sede a Genova.

2. Gli ufficiali/sottufficiali ispettori di cui al punto 1 devono essere in possesso almeno di uno dei seguenti requisiti:

a) diploma di scuola secondaria di II livello ad indirizzo trasporti e logistico, ovvero diploma di laurea triennale in scienze nautiche, unitamente al certificato di competenza rilasciato ai sensi della convenzione STCW 78/95 II/2 o III/2, senza le limitazioni legate alla area di navigazione, alla potenza dell'apparato motore ed alla stazza;

b) diploma di laurea in ingegneria navale o meccanica, o altro titolo riconosciuto equipollente dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca scientifica e aver esercitato la professione cui da titolo la laurea per almeno cinque anni;

c) diploma di laurea in ingegneria conseguita ai sensi dell'ordinamento antecedente al decreto ministeriale 4 agosto 2000 del Ministero dell'università e ricerca scientifica e tecnologica, oppure laurea di primo livello in ingegneria industriale o in scienze e tecnologie della navigazione marittima ed aerea ovvero altro titolo riconosciuto equipollente, dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

d) diploma di laurea quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare, oppure laurea triennale in scienze organizzative e gestionali marittime e navali, ovvero scienze e gestione delle attività marittime con indirizzo “gestione dell'ambiente marino”;

e) aver svolto il servizio di addetto alla Sezione sicurezza della navigazione per almeno quattro anni nell'ultimo quinquennio;

f) rivestire status di ufficiale in servizio permanente effettivo del ruolo speciale del Corpo delle capitanerie di porto.

3. Il personale, in possesso di uno dei requisiti indicati al punto 2, dopo aver frequentato un corso di formazione PSC presso l'Autorità competente centrale - Nucleo didattico - formativo di Genova, al fine di conseguire, previo superamento di esame finale, la qualifica di ispettore, deve, altresì, alternativamente:

a) prestare almeno un anno di servizio presso le Capitanerie di porto - Sezione sicurezza della navigazione come ispettore dello Stato di bandiera effettuando controlli e certificazioni conformemente alle convenzioni oppure vigilando sulle attività svolte dagli organismi riconosciuti;

b) prestare almeno un anno di formazione pratica presso le autorità competenti locali partecipando all'attività ispettiva sotto la guida di Ufficiali/Sottufficiali ispettori già esperti.

4. Il personale di cui al punto 2, lettera a) del presente allegato, deve aver maturato un'esperienza marittima di almeno cinque anni, inclusi i periodi di imbarco, rispettivamente come ufficiale di coperta o ufficiale di macchina ovvero come ispettore dello Stato di bandiera o ausiliario di un ispettore PSC. Tale esperienza comprende un periodo di almeno due anni d'imbarco come ufficiale di coperta o di macchina.

5. Gli ispettori devono essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto con i marittimi nella lingua più comunemente usata in navigazione.

6. Sono riconosciuti idonei gli ufficiali ispettori PSC che, pur non in possesso dei requisiti di cui al punto 2, siano già in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità competente alla data di entrata in vigore del presente decreto.



7. Le ispezioni sul rispetto della normativa internazionale e comunitaria concernente la prevenzione di azioni illecite intenzionali (*port/ship security*) sono eseguite da ufficiali/sottufficiali ispettori PSC, in possesso di un documento autorizzativo personale, conforme al modello previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 19 dicembre 2003, rilasciato dall'Autorità competente centrale, a seguito di della frequenza di un corso specifico ed al superamento di un esame finale, attestante l'avvenuto raggiungimento di una sufficiente esperienza teorico/pratica in materia di *security* marittima, comprendente:

- a) una buona conoscenza della materia e delle procedure applicative;
- b) una buona conoscenza pratica delle tecnologie in materia di *security*;
- c) una adeguata conoscenza di principi, procedure e tecniche di ispezione.».

— Per i riferimenti normativi della legge 23 maggio 1980, n. 313, si veda nelle note alle premesse.

— Il testo dell'art. 30 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, così recita:

«Art. 30 (*Visite di controllo sulla preparazione degli equipaggi; sulla organizzazione ed efficienza dei servizi di bordo*). — 1. Per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, l'autorità marittima deve procedere alla visita dei servizi di bordo secondo quanto previsto dal successivo libro IV al fine di accertarne l'organizzazione e l'efficienza e per controllare il corrispondente grado di preparazione dell'equipaggio.

2. La visita deve essere eseguita in occasione di ogni nuovo armamento e, periodicamente, ogni anno, compatibilmente con l'impiego commerciale della nave. L'intervallo fra due visite non deve superare i 15 mesi.

3. La visita deve anche essere eseguita ogni qualvolta l'autorità marittima abbia motivo di dubitare che la preparazione dell'equipaggio e i servizi di bordo per l'emergenza non abbiano mantenuto il livello di efficienza iniziale.

4. L'autorità marittima che provvede alle visite ne fa annotazione nel ruolo di equipaggio e nella licenza. Di detta visita è redatto verbale su apposito modello approvato dal Ministero; copia di esso deve essere conservato a bordo, un'altra copia deve essere trasmessa al Ministero.

5. Qualora la nave non rientri in Italia per oltre 14 mesi, la visita ai servizi di bordo viene eseguita da una commissione composta dal comandante, dal direttore di macchina, dall'ufficiale alla sicurezza e da un membro dell'equipaggio. Di detta visita viene redatto verbale su apposito modello approvato dal Ministero. Il verbale firmato dai componenti la commissione e, ove possibile, vistato dall'autorità consolare, deve essere inviato all'ufficio di iscrizione della nave.».

Note all'art. 6:

— Il testo dell'Allegato X del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, così recita:

«Allegato X  
Rapporto di ispezione  
(Art. 21)

Il rapporto di ispezione comprende quantomeno i seguenti elementi:

I. informazioni generali:

- 1) autorità competente che ha redatto il rapporto;
- 2) data e luogo dell'ispezione;
- 3) nome della nave ispezionata;
- 4) bandiera;
- 5) tipo di nave (come indicato nel certificato di gestione di sicurezza);
- 6) numero di identificazione IMO;
- 7) nominativo internazionale;
- 8) stazza (GT);
- 9) portata lorda (eventuale);
- 10) anno di costruzione, determinato in base alla data indicata nei certificati di sicurezza della nave;
- 11) la o le società di classificazione e altri organismi, ove pertinente, che hanno eventualmente rilasciato alla nave i certificati di classe;

12) l'organismo o gli organismi riconosciuti e/o altre parti che hanno rilasciato alla nave certificati conformemente alle convenzioni applicabili in nome dello Stato di bandiera;

13) nome ed indirizzo della compagnia di navigazione o dell'armatore della nave;

14) nome ed indirizzo del noleggiatore responsabile della scelta della nave e tipo di noleggio per le navi portarinfuse liquide o secche;

15) data finale di stesura del rapporto di ispezione;

16) indicazione dell'eventualità che informazioni dettagliate relative a un'ispezione o a un fermo siano pubblicate.

II. Informazioni relative all'ispezione:

1) certificati rilasciati in applicazione delle pertinenti convenzioni, autorità od organismo che ha rilasciato il certificato o i certificati con indicazione delle date di rilascio e di scadenza;

2) parti o elementi della nave che sono stati sottoposti ad ispezione (nel caso di ispezione dettagliata o estesa);

3) porto e data dell'ultima visita di controllo intermedia o annuale oppure di rinnovo e nome dell'organismo che l'ha effettuata;

4) tipo di ispezione (ispezione, ispezione più dettagliata, ispezione estesa);

5) natura delle deficienze;

6) misure adottate.

III. Informazioni supplementari in caso di fermo:

1) data del provvedimento di fermo;

2) data della revoca del provvedimento di fermo;

3) natura delle deficienze che hanno motivato il provvedimento di fermo (eventuali riferimenti alle convenzioni);

4) se pertinente, indicazione dell'eventuale responsabilità dell'organismo riconosciuto o di qualsiasi altro organismo privato che ha effettuato la visita di controllo relativamente alla carenza che, da sola o in combinazione con altri fattori, ha determinato il fermo;

5) misure adottate.».

Note all'art. 7:

— Il testo dell'art. 181 del citato codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, così recita:

«Art. 181 (*Rilascio delle spedizioni*). — La nave non può partire se non ha ricevuto le spedizioni da parte del comandante del porto o dell'autorità consolare.

Il rilascio delle spedizioni si effettua mediante apposizione del visto - con indicazione dell'ora e della data - sulla dichiarazione integrativa di partenza che viene consegnata in copia, o trasmessa con mezzi elettronici, al comandante della nave, il quale è tenuto a conservarla tra i documenti di bordo fino al successivo approdo.

Le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia, da quelle per la sicurezza della navigazione, nonché agli obblighi relativi alle visite ed alle prescrizioni impartite dalle competenti autorità. Del pari le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha compiuto gli adempimenti sanitari, fiscali e doganali ovvero non ha provveduto al pagamento dei diritti portuali (o consolari) al versamento delle cauzioni eventualmente richieste a norma delle vigenti disposizioni di legge o regolamentari, nonché in tutti gli altri casi previsti da disposizioni di legge.».

— Il testo dell'art. 6 della citata legge 28 gennaio 1994, n. 84, così recita:

«Art. 6. Autorità di sistema portuale

In vigore dal 19 dicembre 2018

1. Sono istituite quindici Autorità di sistema portuale:

a) del Mare Ligure occidentale;

b) del Mare Ligure orientale;

c) del Mar Tirreno settentrionale;

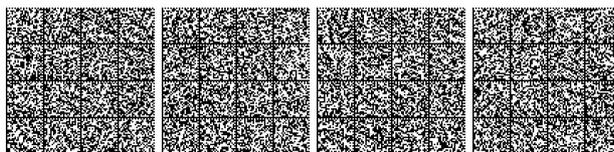
d) del Mar Tirreno centro-settentrionale;

e) del Mar Tirreno centrale;

f) dei Mari Tirreno meridionale e Ionio;

g) del Mare di Sardegna;

h) del Mare di Sicilia occidentale;



- i) del Mare di Sicilia orientale;
- l) del Mare Adriatico meridionale;
- m) del Mare Ionio;
- n) del Mare Adriatico centrale;
- o) del Mare Adriatico centro-settentrionale;
- p) del Mare Adriatico settentrionale;
- q) del Mare Adriatico orientale;
- q-bis) dello Stretto.

2. I porti rientranti nelle Autorità di sistema portuale di cui al comma 1, sono indicati nell'Allegato A, che costituisce parte integrante della presente legge, fatto salvo quanto previsto dal comma 2-bis e dall'art. 22, comma 2, del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

2-bis. Con regolamento, da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A alla presente legge, al fine di consentire:

a) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione all'interno del sistema dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente;

b) il trasferimento di un porto a una diversa Autorità di sistema portuale, previa intesa con le regioni nel cui territorio hanno sede le Autorità di sistema portuale di destinazione e di provenienza.

3. Sede della Autorità di sistema portuale è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, ricadente nella stessa Autorità di sistema portuale. In caso di due o più porti centrali ricadenti nella medesima Autorità di sistema portuale il Ministro indica la sede della stessa. Il Ministro, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'Autorità di sistema portuale, ha facoltà di individuare in altra sede di soppressa Autorità di sistema portuale aderente alla Autorità di sistema portuale, la sede della stessa.

4. L'Autorità di sistema portuale nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'art. 1 svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'art. 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'Autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'art. 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1;

d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;

e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.);

f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

5. L'Autorità di sistema portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad essa non si applicano le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni. Si applicano i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Le Autorità di sistema portuale adeguano i propri ordinamenti ai predetti principi e adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all'art. 35, comma 3, del medesimo decreto legislativo. I

medesimi provvedimenti disciplinano, secondo criteri di trasparenza ed imparzialità, le procedure di conferimento degli incarichi dirigenziali e di ogni altro incarico. Gli atti adottati in attuazione del presente comma sono sottoposti all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per il Presidente dell'Autorità di sistema portuale e il Segretario generale si applicano le disposizioni di cui agli articoli 8 e 10. Per il periodo di durata dell'incarico di Presidente dell'Autorità di sistema portuale e di Segretario generale, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio.

6. Il personale dirigenziale e non dirigenziale delle istituite Autorità di sistema portuale è assunto mediante procedure selettive di natura comparativa, secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività e trasparenza, in coerenza con quanto stabilito dall'art. 10, comma 6.

7. L'Autorità di sistema portuale è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'art. 12. Ferma restando la facoltà di attribuire l'attività consultiva in materia legale e la rappresentanza a difesa dell'Autorità di sistema portuale dinanzi a qualsiasi giurisdizione, nel rispetto della disciplina dell'ordinamento forense, agli avvocati dell'ufficio legale interno della stessa Autorità o ad avvocati del libero foro, le Autorità di sistema portuale possono valersi del patrocinio dell'Avvocatura di Stato.

8. La gestione contabile e finanziaria di ciascuna Autorità di sistema portuale è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, deliberato dal Comitato di gestione di cui all'art. 9 e approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si applicano, altresì, le disposizioni attuative dell'art. 2 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di armonizzazione dei sistemi contabili di cui al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91. Il conto consuntivo delle Autorità di sistema portuale è allegato allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esercizio successivo a quello di riferimento. Le Autorità di sistema portuale assicurano il massimo livello di trasparenza sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti, secondo le previsioni del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

9. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

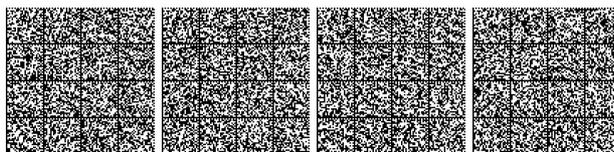
10. L'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidata in concessione dall'Autorità di sistema portuale mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

11. Le Autorità di sistema portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Con le modalità e le procedure di cui all'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, l'Autorità di sistema portuale può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. Essa può, inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'art. 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

12. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Sono fatte salve, altresì, le discipline vigenti per i punti franchi delle zone franche esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di sistema portuale territorialmente competente, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.

13.

14. Decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'art. 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente modificato il numero delle Autorità di sistema portuale; sullo schema di regolamento è, altresì, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Con la medesima procedura sono individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le Autorità di sistema portuale sono soppresse e le relative funzioni sono accorpate.



15. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previo parere della Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite Autorità di sistema portuale.»

Note all'art. 8:

— Il testo dell'art. 30 della citata legge 24 dicembre 2012, n. 234, così recita:

«Art. 30 (Contenuti della legge di delegazione europea e della legge europea). — 1. La legge di delegazione europea e la legge europea, di cui all'art. 29, assicurano il periodico adeguamento dell'ordinamento nazionale all'ordinamento dell'Unione europea.

2. La legge di delegazione europea, al fine dell'adempimento degli obblighi di cui all'art. 1, reca:

a) disposizioni per il conferimento al Governo di delega legislativa volta esclusivamente all'attuazione delle direttive europee e delle decisioni quadro da recepire nell'ordinamento nazionale, esclusa ogni altra disposizione di delegazione legislativa non direttamente riconducibile al recepimento degli atti legislativi europei;

b) disposizioni per il conferimento al Governo di delega legislativa, diretta a modificare o abrogare disposizioni statali vigenti, limitatamente a quanto indispensabile per garantire la conformità dell'ordinamento nazionale ai pareri motivati indirizzati all'Italia dalla Commissione europea ai sensi dell'art. 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea o al dispositivo di sentenze di condanna per inadempimento emesse dalla Corte di giustizia dell'Unione europea;

c) disposizioni che autorizzano il Governo a recepire in via regolamentare le direttive, sulla base di quanto previsto dall'art. 35;

d) delega legislativa al Governo per la disciplina sanzionatoria di violazioni di atti normativi dell'Unione europea, secondo quanto disposto dall'art. 33;

e) delega legislativa al Governo limitata a quanto necessario per dare attuazione a eventuali disposizioni non direttamente applicabili contenute in regolamenti europei;

f) disposizioni che, nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome, conferiscono delega al Governo per l'emanazione di decreti legislativi recanti sanzioni penali per la violazione delle disposizioni dell'Unione europea recepite dalle regioni e dalle province autonome;

g) disposizioni che individuano i principi fondamentali nel rispetto dei quali le regioni e le province autonome esercitano la propria competenza normativa per recepire o per assicurare l'applicazione di atti dell'Unione europea nelle materie di cui all'art. 117, terzo comma, della Costituzione;

h) disposizioni che, nell'ambito del conferimento della delega legislativa per il recepimento o l'attuazione degli atti di cui alle lettere a), b) ed e), autorizzano il Governo a emanare testi unici per il riordino e per l'armonizzazione di normative di settore, nel rispetto delle competenze delle regioni e delle province autonome;

i) delega legislativa al Governo per l'adozione di disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi dell'art. 31, commi 5 e 6.

3. La legge europea reca:

a) disposizioni modificative o abrogative di disposizioni statali vigenti in contrasto con gli obblighi indicati all'art. 1;

b) disposizioni modificative o abrogative di disposizioni statali vigenti oggetto di procedure d'infrazione avviate dalla Commissione europea nei confronti della Repubblica italiana o di sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea;

c) disposizioni necessarie per dare attuazione o per assicurare l'applicazione di atti dell'Unione europea;

d) disposizioni occorrenti per dare esecuzione ai trattati internazionali conclusi nel quadro delle relazioni esterne dell'Unione europea;

e) disposizioni emanate nell'esercizio del potere sostitutivo di cui all'art. 117, quinto comma, della Costituzione, in conformità ai principi e nel rispetto dei limiti di cui all'art. 41, comma 1, della presente legge.

4. Gli oneri relativi a prestazioni e a controlli da eseguire da parte di uffici pubblici, ai fini dell'attuazione delle disposizioni dell'Unione europea di cui alla legge di delegazione europea per l'anno di riferi-

mento e alla legge europea per l'anno di riferimento, sono posti a carico dei soggetti interessati, ove ciò non risulti in contrasto con la disciplina dell'Unione europea, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso. Le tariffe di cui al primo periodo sono predefinite e pubbliche.

5. Le entrate derivanti dalle tariffe determinate ai sensi del comma 4 sono attribuite, nei limiti previsti dalla legislazione vigente, alle amministrazioni che effettuano le prestazioni e i controlli, mediante ripartizione ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 novembre 1999, n. 469.»

Note all'art. 9:

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2017/2110 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 10:

— Il testo dell'art. 1231 del citato codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, così recita:

«Art. 1231 (Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione). — Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire duemila.»

— Il testo dell'art. 17 della citata legge 24 novembre 1981, n. 689, così recita:

«Art. 17 (Obbligo del rapporto). — Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, il funzionario o l'agente che ha accertato la violazione, salvo che ricorra l'ipotesi prevista nell'art. 24, deve presentare rapporto, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, all'ufficio periferico cui sono demandati attribuzioni e compiti del Ministero nella cui competenza rientra la materia alla quale si riferisce la violazione o, in mancanza, al prefetto.

Deve essere presentato al prefetto il rapporto relativo alle violazioni previste dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, dal testo unico per la tutela delle strade, approvato con R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740, e dalla legge 20 giugno 1935, n. 1349, sui servizi di trasporto merci.

Nelle materie di competenza delle regioni e negli altri casi, per le funzioni amministrative ad esse delegate, il rapporto è presentato all'ufficio regionale competente.

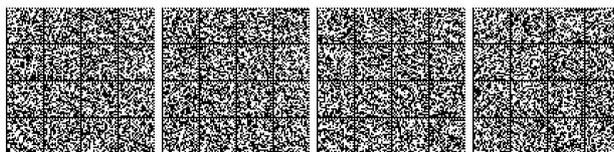
Per le violazioni dei regolamenti provinciali e comunali il rapporto è presentato, rispettivamente, al presidente della giunta provinciale o al sindaco.

L'ufficio territorialmente competente è quello del luogo in cui è stata commessa la violazione.

Il funzionario o l'agente che ha proceduto al sequestro previsto dall'art. 13 deve immediatamente informare l'autorità amministrativa competente a norma dei precedenti commi, inviandole il processo verbale di sequestro.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanare entro centottanta giorni dalla pubblicazione della presente legge, in sostituzione del D.P.R. 13 maggio 1976, n. 407, saranno indicati gli uffici periferici dei singoli Ministeri, previsti nel primo comma, anche per i casi in cui leggi precedenti abbiano regolato diversamente la competenza.

Con il decreto indicato nel comma precedente saranno stabilite le modalità relative all'esecuzione del sequestro previsto dall'art. 13, al trasporto ed alla consegna delle cose sequestrate, alla custodia ed alla eventuale alienazione o distruzione delle stesse; sarà altresì stabilita la destinazione delle cose confiscate. Le regioni, per le materie di loro competenza, provvederanno con legge nel termine previsto dal comma precedente.»



Note all'art. 11:

— Si riporta il testo degli articoli 2, 3, 16, 20, 28 e dell'Allegato IX del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dal presente decreto:

«Art. 2 (*Definizioni*). — 1. Ai fini del presente decreto si intendono per:

a) convenzioni: quelle di seguito indicate, unitamente ai relativi protocolli ed emendamenti, nonché ai connessi codici, nella loro versione aggiornata:

1) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, LL66, firmata a Londra il 5 aprile 1966, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777;

2) convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare, SOLAS 74, firmata a Londra il 1°(gradi) novembre 1974, di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 313;

3) convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi, MARPOL 73/78, firmata a Londra il 2 novembre 1973, di cui alla legge 29 settembre 1980, n. 662;

4) convenzione internazionale sugli standard per l'addestramento, la certificazione ed il servizio di guardia dei marittimi, STCW 78, firmata a Londra il 5 luglio 1978, di cui alla legge 21 novembre 1985, n. 739;

5) convenzione sul regolamento per prevenire gli abbordi in mare, COLREG 1972, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, di cui alla legge 27 dicembre 1977, n. 1085;

6) convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili, ITC 69, firmata a Londra il 23 giugno 1969, di cui alla legge 22 ottobre 1973, n. 958;

7) convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006) di cui alla legge 23 settembre 2013 n. 113;

8) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, CLC 92, firmata a Londra il 27 novembre 1992, di cui alla legge 27 maggio 1999, n. 177;

8-bis) convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 (AFS 2001) di cui alla legge 31 agosto 2012, n. 163;

8-ter) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi, del 2001 (convenzione "Bunker Oil" 2001) di cui alla legge 1° febbraio 2010, n. 19;

b) *Memorandum d'intesa di Parigi (Paris MOU)*: il *memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo*, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua versione aggiornata;

c) *audit IMO*: sistema di verifica e consulenza cui si sottopongono volontariamente gli Stati membri dell'IMO secondo le procedure fissate dalla risoluzione dell'assemblea dell'IMO A.974(24);

d) regione del *Memorandum d'intesa di Parigi*: la zona geografica in cui i firmatari del MOU di Parigi effettuano ispezioni secondo le procedure concordate;

e) nave: qualsiasi nave mercantile adibita al trasporto marittimo, battente bandiera diversa da quella nazionale, rientrando nel campo di applicazione di una o più delle convenzioni;

f) interfaccia nave/porto: le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente e immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone o di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave, con esclusione delle operazioni e dei servizi portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84;

g) nave ancorata: una nave, in porto o alla fonda in rada, che staziona in una zona ricadente nell'ambito portuale ma non ormeggiata, interessata da attività proprie dell'interfaccia nave/porto;

h) ispettore: soggetto appartenente unicamente al Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera, in possesso dei requisiti di cui all'allegato I, del presente decreto, debitamente autorizzato e formalmente incaricato dall'autorità competente centrale, a conclusione del prescritto iter formativo, a svolgere le ispezioni dello Stato di approdo;

i) autorità competente centrale: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera e, per quanto attiene alle attività di prevenzione dell'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, per tali fini, si avvale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera;

l) autorità competente locale: gli uffici marittimi periferici retti da ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto fino a livello di Ufficio circondariale marittimo;

m) autorità portuale: gli enti di cui all'art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

n) periodo notturno: l'arco temporale che va dalle ore 22,00 alle ore 5,00 del giorno successivo;

o) ispezione iniziale: la visita a bordo di una nave svolta da un ispettore, per verificare la conformità alle pertinenti convenzioni e regolamenti, che include almeno i controlli previsti all'art. 16, comma 1;

p) ispezione dettagliata: l'ispezione durante la quale la nave, le dotazioni di bordo e l'equipaggio sono sottoposti, interamente o parzialmente, ad un esame accurato nei casi specificati all'art. 16, comma 3, degli aspetti concernenti la costruzione, le dotazioni, l'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro ed il rispetto delle procedure operative di bordo;

q) ispezione estesa: un'ispezione che riguarda le voci elencate all'allegato VII e che può comprendere un'ispezione dettagliata quando sussistano i fondati motivi di cui all'art. 16, comma 3;

r) esposto: un'informazione o rapporto originato da soggetto, associazione o organizzazione, portatore di una qualificata posizione soggettiva, di un interesse diffuso o legittimo comunque legato alla sicurezza della nave, inclusi la sicurezza o la salute dell'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo e la prevenzione dell'inquinamento;

s) fermo: il formale divieto posto ad una nave di prendere il mare a causa delle deficienze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura;

t) provvedimento di rifiuto di accesso: la decisione comunicata al comandante di una nave, alla compagnia che ne è responsabile ed allo Stato di bandiera, con la quale si notifica che alla nave sarà rifiutato l'accesso a tutti i porti ed ancoraggi della Comunità;

u) sospensione di un'operazione: il formale divieto posto ad una nave di continuare una qualunque attività operativa tecnica o commerciale a causa delle deficienze individuate che, da sole o nel complesso, renderebbero il proseguimento della predetta attività pericoloso per la sicurezza della navigazione, delle persone a bordo o per l'ambiente;

v) compagnia: il proprietario della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, incluso l'armatore o il noleggiatore a scafo nudo, che assume la responsabilità dell'esercizio della nave dal proprietario della stessa e che si fa carico dei doveri e delle responsabilità posti dal codice internazionale di gestione della sicurezza, ISM;

z) organismo riconosciuto: una società di classificazione o altro organismo privato che svolge funzioni amministrative per conto dell'amministrazione dello Stato di bandiera;

aa) certificato obbligatorio: il certificato rilasciato direttamente o a nome di uno Stato di bandiera in conformità alle convenzioni;

bb) certificato di classe: il documento che conferma la conformità alla SOLAS 74, capitolo II-1, parte A-1, regola 3-1;

cc) banca dati delle ispezioni: il sistema informatico che contribuisce all'attuazione del sistema di controllo da parte dello Stato di approdo all'interno della Comunità e che riguarda i dati relativi alle ispezioni effettuate nella Comunità e nella regione del MOU di Parigi;

cc-bis) certificato di lavoro marittimo: il certificato di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006;

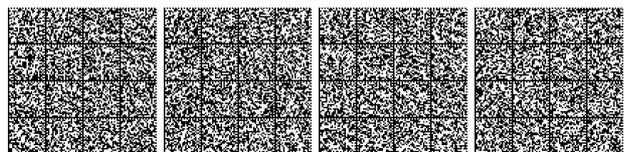
cc-ter) dichiarazione di conformità del lavoro marittimo: la dichiarazione di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006.

cc-quater) "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;

cc-quinquies) "unità veloce da passeggeri": una nave quale definita dalla SOLAS 1974, capitolo X, regola 1, che trasporta più di dodici passeggeri;

cc-sexies) "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.

1-bis. Tutti i riferimenti fatti nel presente decreto a convenzioni, codici e risoluzioni internazionali, inclusi quelli per i certificati e altri documenti, sono intesi come riferimenti a tali convenzioni, codici e risoluzioni internazionali nella loro versione aggiornata.»



— «Art. 3 (*Campo di applicazione*). — 1. Il presente decreto si applica alle navi e alle unità da diporto utilizzate a fini commerciali di bandiera non italiana ed ai relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio in un porto nazionale per effettuare attività proprie dell'interfaccia nave/porto. L'ispezione di una nave eseguita in acque soggette alla giurisdizione nazionale è considerata, ai fini del presente decreto, equivalente a quella svolta nell'ambito di un porto.

1-bis. Il presente decreto si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'art. 19.

2. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 500 GT (*gross tonnage*), si applicano i requisiti previsti dalle convenzioni applicabili. Qualora nessuna convenzione sia applicabile, si adottano le procedure di cui all'allegato I del MOU di Parigi, per garantire che le navi non presentino evidenti pericoli per la sicurezza della navigazione, la salute o l'ambiente.

3. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una delle convenzioni di cui al comma 1 dell'art. 2, l'Autorità competente locale accerta che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione. Tale nave è sottoposta a un'ispezione più dettagliata secondo le procedure istituite dal MOU di Parigi.

4. Il presente articolo non pregiudica i diritti di intervento che uno Stato membro può far valere in forza delle pertinenti convenzioni.

5. Il presente decreto non si applica alle navi da pesca, alle navi da guerra, alle navi ausiliarie, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, alle navi dello Stato utilizzate a fini non commerciali ed alle unità da diporto non adibite a traffici commerciali.

5-bis. Le misure adottate per applicare il presente decreto non comportano una riduzione del livello generale di protezione dei marittimi previsto dal diritto sociale dell'Unione nei settori cui si applica il presente decreto, in confronto alla situazione già esistente in ciascuno Stato membro. Nell'attuare tali misure, se l'autorità competente locale viene a conoscenza di una chiara violazione del diritto dell'Unione a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro, essa informa immediatamente, conformemente al diritto e alla pratica nazionali, qualsiasi altra autorità competente interessata, al fine di intraprendere, se del caso, ulteriori azioni.»

— «Art. 16 (*Ispezioni iniziali e dettagliate*). — 1. Le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'art. 7 o 19 sono sottoposte ad un'ispezione iniziale nel corso della quale l'ispettore provvede almeno a:

a) controllare i certificati e i documenti elencati nell'allegato V, che devono essere conservati a bordo conformemente alla normativa marittima comunitaria e alle convenzioni in materia di sicurezza;

b) verificare, se necessario, se le deficienze emerse nel corso della precedente ispezione effettuata da uno Stato membro o da uno Stato firmatario del MOU di Parigi siano state corrette;

c) verificare che le condizioni generali della nave, compresi gli aspetti igienici della stesca, la sala macchine e gli alloggi siano soddisfacenti dal punto di vista della sicurezza della navigazione, dell'igiene e della sicurezza delle condizioni di lavoro e della tutela ambientale.

2. Quando, dopo un'ispezione iniziale, le deficienze riscontrate sono state inserite nella banca dati sulle ispezioni e ne è prescritta l'eliminazione nel porto di scalo nazionale successivo, l'ispettore del successivo scalo, in sede di verifica dell'avvenuta eliminazione delle deficienze, può decidere di non procedere alle verifiche di cui al comma 1, lettere a) e c).

3. Se, a seguito dell'ispezione di cui al comma 1, l'ispettore ritiene che ricorra uno dei casi di cui all'allegato VI del presente regolamento ovvero altri fondati motivi circa la non rispondenza delle condizioni della nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio, ai requisiti previsti dalle convenzioni, procede ad un'ispezione dettagliata che comprende un'ulteriore verifica della conformità ai requisiti operativi di bordo.

4. Quando le condizioni generali della nave sono palesemente sub standard, l'ispettore sospende l'ispezione e dispone il fermo della nave finché la compagnia non adotti tutte le misure necessarie per garantire l'ottemperanza ai pertinenti requisiti fissati dalle convenzioni.

— «Art. 20 (*Provvedimenti di rifiuto di accesso*). — 1. È rifiutato l'accesso ai porti e ancoraggi nazionali a tutte le navi che battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni

registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, ovvero battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano nei casi previsti all'art. 24, comma 4.

1-ter. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.

2. Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata destinataria del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano nei casi previsti dall'art. 24, comma 4, del presente decreto.

3. Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato trascorsi tre mesi dalla data in cui esso è stato emesso e quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9. Se la nave è sottoposta ad un secondo rifiuto di accesso, il predetto provvedimento non è revocato prima che siano trascorsi 12 mesi.

4. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità determina il rifiuto di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità. Tale terzo provvedimento di rifiuto di accesso è revocato dopo un periodo di ventiquattro mesi dalla sua emanazione e soltanto se:

a) la nave batte la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi non rientra né nella lista nera né nella lista grigia di cui al comma 1;

b) i certificati obbligatori e di classe della nave sono rilasciati da uno o più organismi riconosciuti a norma del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi;

c) la nave è gestita da una compagnia con prestazioni elevate conformemente all'allegato III, parte I, punto 1, e se

d) sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato IX, punti da 3 a 9.

5. Ad ogni nave che non soddisfi i criteri specificati nel comma 4, dopo un periodo di ventiquattro mesi dall'emanazione del provvedimento, è imposto un rifiuto di accesso permanente a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

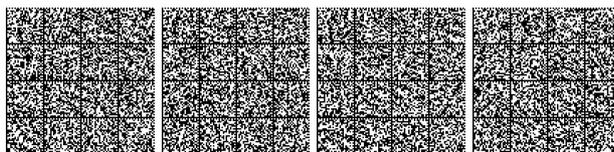
6. Ogni fermo successivo in un porto o ancoraggio all'interno della Comunità dopo il terzo rifiuto di accesso determina il rifiuto permanente di accesso della nave a qualsiasi porto o ancoraggio all'interno della Comunità.

7. Ai fini del presente articolo, saranno osservate le procedure di cui all'allegato IX concernente "Disposizioni relative al rifiuto di accesso nei porti e ancoraggi all'interno della Comunità".».

— «Art. 28 (*Rimborso delle spese*). — 1. Le spese inerenti alle ispezioni di cui agli articoli 16 e 17, qualora queste accertino o confermino deficienze che giustificano il fermo della nave, ed alle ispezioni eseguite in conformità all'art. 20, all'art. 24, comma 1 e all'Allegato IX, sono poste a carico dell'armatore, del raccomandatario marittimo o di altro suo rappresentante nello Stato, in solido con il proprietario, in conformità alle tariffe stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Le predette tariffe sono calcolate sulla base del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni tre anni. Fino all'adozione di tale decreto, si applicano le tariffe di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2009.

2. Sono altresì poste in solido a carico del proprietario, o dell'armatore o di un suo rappresentante nello Stato i costi relativi alla sosta in porto della nave sottoposta al provvedimento di fermo.

3. Il fermo della nave non può essere revocato finché non sia provveduto al completo pagamento o non sia stata data garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.



## — «Allegato IX

Rifiuto di accesso a porti ed ancoraggi all'interno della comunità europea

## (Art. 20)

1. In presenza delle condizioni di cui all'art. 20, comma 1, l'autorità competente locale del porto nel quale è deciso il terzo fermo della nave informa per iscritto il comandante della nave del fatto che sarà emesso un provvedimento di rifiuto di accesso che sarà immediatamente applicabile dopo che la nave avrà lasciato il porto. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa immediatamente applicabile dopo che la nave ha lasciato il porto una volta che le deficienze che hanno portato al fermo siano state corrette.

2. L'autorità competente locale invia copia del provvedimento di rifiuto di accesso all'Amministrazione dello Stato di bandiera, all'organismo riconosciuto interessato, agli altri Stati membri e agli altri firmatari del MOU di Parigi, alla Commissione e al segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente locale aggiorna inoltre tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative al rifiuto di accesso.

3. Per la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso il proprietario o l'armatore rivolge domanda formale all'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento. La domanda è corredata di un documento dell'Amministrazione dello Stato di bandiera, rilasciato in seguito ad una visita a bordo da parte di un ispettore da essa debitamente autorizzato, attestante che la nave è pienamente conforme alle disposizioni applicabili delle convenzioni. L'Amministrazione dello Stato di bandiera fornisce all'autorità competente locale la prova dell'avvenuta visita a bordo.

4. La domanda di revoca del provvedimento di rifiuto di accesso deve essere altresì corredata, eventualmente, di un documento della società di classificazione della nave, in seguito ad una visita a bordo da parte di un suo ispettore, attestante che la nave è conforme alle norme di classificazione specificate dalla società in questione. La società di classificazione fornisce all'autorità competente locale la prova dell'avvenuta visita a bordo.

5. Il provvedimento di rifiuto di accesso può essere revocato soltanto trascorso il periodo di cui all'art. 18 del presente decreto, a seguito di una nuova ispezione della nave effettuata in un porto concordato. Se il porto concordato si trova in uno Stato membro, l'autorità competente di tale Stato, su richiesta dell'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso, può autorizzare la nave ad entrare nel porto concordato affinché possa essere effettuata la nuova ispezione. In tali casi, non possono essere effettuate operazioni di carico nel porto fino a che il provvedimento di rifiuto di accesso sia stato revocato.

6. Se il fermo che ha portato al provvedimento di rifiuto di accesso era conseguente anche a deficienze nella struttura della nave, l'autorità competente locale che lo ha emanato può esigere che taluni spazi, fra i quali gli spazi di carico e le cisterne, siano resi disponibili per un esame nel corso della nuova ispezione.

7. La nuova ispezione è effettuata dall'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso o dall'autorità competente del porto di destinazione con l'accordo dell'autorità competente locale che ha emanato il provvedimento di rifiuto di accesso. L'autorità competente locale può esigere un preavviso fino a quattordici giorni per la nuova ispezione. Sono fornite tutte le prove richieste dallo Stato membro in questione che la nave è pienamente conforme ai requisiti applicabili delle convenzioni.

8. La nuova ispezione consiste in un'ispezione estesa che riguardi quantomeno gli elementi pertinenti di cui all'allegato VII.

9. I costi derivanti da detta ispezione estesa sono totalmente a carico del proprietario o dell'armatore.

10. Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano l'autorità competente locale a norma dell'allegato VII, il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato e la compagnia di appartenenza della nave ne è informata per iscritto.

11. L'autorità competente locale informa per iscritto della sua decisione anche l'Amministrazione dello Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, gli altri firmatari del MOU di Parigi, la Commissione e il segretariato del MOU di Parigi. L'autorità competente locale deve inoltre aggiornare tempestivamente la banca dati sulle ispezioni con le informazioni relative alla revoca del provvedimento di rifiuto di accesso.

12. Le informazioni relative alle navi cui è stato rifiutato l'accesso nei porti all'interno della Comunità sono rese disponibili nella banca dati sulle ispezioni e rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'art. 26 della direttiva 2009/16/CE dell'allegato XIII alla stessa.».

## Note all'art. 12:

— Il testo dell'art. 36 della citata legge 24 dicembre 2012, n. 234, così recita:

«Art. 36 (*Adeguamenti tecnici e atti di esecuzione dell'Unione europea*). — 1. Alle norme dell'Unione europea non autonomamente applicabili, che modificano modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico di direttive già recepite nell'ordinamento nazionale, e agli atti di esecuzione non autonomamente applicabili, adottati dal Consiglio dell'Unione europea o dalla Commissione europea in esecuzione di atti dell'Unione europea già recepiti o già efficaci nell'ordinamento nazionale, è data attuazione, nelle materie di cui all'art. 117, secondo comma, della Costituzione, con decreto del Ministro competente per materia, che ne dà tempestiva comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri o al Ministro per gli affari europei.

1-bis. In relazione a quanto disposto dall'art. 117, quinto comma, della Costituzione, i provvedimenti di cui al presente articolo possono essere adottati nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano al fine di porre rimedio all'eventuale inerzia dei suddetti enti nel dare attuazione a norme dell'Unione europea. In tale caso, i provvedimenti statali adottati si applicano, per le regioni e per le province autonome nelle quali non sia ancora in vigore la rispettiva normativa di attuazione, a decorrere dalla scadenza del termine stabilito per l'attuazione della pertinente normativa europea e perdono comunque efficacia dalla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione o provincia autonoma. I provvedimenti recano l'esplicita indicazione della natura sostitutiva del potere esercitato e del carattere cedevole delle disposizioni in essi contenute.».

## Note all'art. 14:

— Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 settembre 2015 è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 246 del 22 ottobre 2015.

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28 si veda nelle note alle premesse.

— Il testo dell'art. 579 del citato codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, così recita:

«Art. 579 (*Inchiesta formale*). — L'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro è disposta dal direttore marittimo o dall'autorità consolare competenti, ad istanza degli interessati o delle associazioni sindacali che li rappresentano, e deve essere disposta d'ufficio se dal processo verbale di inchiesta sommaria o da informazioni attendibili risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo O per colpa.

Se l'autorità competente ritiene di non disporre d'ufficio l'inchiesta, fa di ciò dichiarazione motivata in calce al processo verbale di inchiesta sommaria, che trasmette al ministro per le comunicazioni.

L'inchiesta formale può essere disposta anche se il sinistro riguarda una nave che batte bandiera straniera.

L'inchiesta formale è sempre disposta per accertare le cause e le circostanze per cui un sinistro si è verificato quando interessa navi da carico o passeggeri, ivi comprese quelle di bandiera comunitaria, in acque soggette alla sovranità italiana, con l'obiettivo di un costante miglioramento delle condizioni in acque soggette alla sovranità italiana, con l'obiettivo di un costante miglioramento delle condizioni di sicurezza, per la salvaguardia della vita umana in mare e dell'ambiente marino.».

20G00054

