

5. Ai sensi dell'art. 5, comma 2, della direttiva 2011/65/UE:

a) le misure adottate dalla Commissione, consistenti nella inclusione dei materiali e componenti delle AEE per applicazioni specifiche nelle liste degli allegati III e IV, hanno una validità massima di cinque anni per le categorie da 1 a 7, 10 e 11 dell'allegato I e una validità massima di sette anni per le categorie 8 e 9 dell'allegato I, con l'ulteriore precisazione che i periodi di validità devono essere decisi caso per caso e possono essere prorogati;

b) per le esenzioni di cui all'allegato III della direttiva 2011/65/UE, vigente alla data del 21 luglio 2011, il periodo di validità massima, che può essere prorogato, è di cinque anni per le categorie da 1 a 7 e 10 dell'allegato I, a decorrere dal 21 luglio 2011, di sette anni per le categorie 8 e 9 dell'allegato I, a decorrere dalle date pertinenti di cui all'art. 4, comma 3, e di cinque anni per la categoria 11 dell'allegato I, a decorrere dal 22 luglio 2019, salvo che non sia specificato un periodo più breve;

c) per le esenzioni di cui all'allegato IV, il periodo di validità massima, che può essere prorogato, è di sette anni a decorrere dalle date pertinenti di cui all'art. 4, comma 3, salvo che non sia specificato un periodo più breve.»

20G00058

DECRETO LEGISLATIVO 12 maggio 2020, n. 43.

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

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 17 e l'allegato A n. 7;

Vista la 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;

Vista la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri;

Vista la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri;

Visto il 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;

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

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, recante riordinamento del Registro Italiano Navale;

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

Vista la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972;

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;

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 14 marzo 2005, n. 65, recante attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri;

Visto il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;

Visto il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, recante attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;

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 14 giugno 2011, n. 104, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;

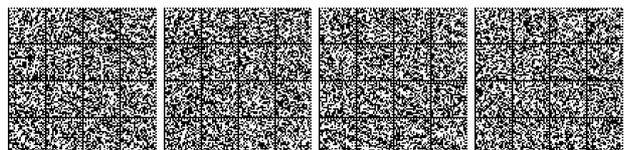
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, recante esecuzione della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, adottata a Londra il 5 aprile 1966;

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 della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, concernente il regolamento recante



attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE;

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;

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 29 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 e dello sviluppo economico;

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

*Modifiche all'articolo 1
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente: "a) «convenzioni internazionali»: le seguenti convenzioni, inclusi i rispettivi protocolli e relative modifiche, nella versione aggiornata:

1. convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313, di seguito denominata «SOLAS 1974»;

2. convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966, resa esecutiva con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, di seguito denominata «LL66»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) «codice sulla stabilità a nave integra»: il codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti della Organizzazione marittima internazionale IMO, contenuto nella risoluzione A.749 (18) dell'Assemblea dell'Organizzazione stessa del 4 novembre 1993, o il codice internazionale sulla stabilità a nave integra del 2008 di cui alla risoluzione MSC.267(85) della Organizzazione marittima internazionale IMO, del 4 dicembre 2008, nelle versioni aggiornate;"

c) alla lettera f), punto 2, le parole «dalla regola 1.4.37» sono sostituite dalle seguenti: «dalla regola 1.4.38»;

d) alla lettera m), le parole «in quanto distanza verticale sulla perpendicolare avanti, fra il galleggiamento corrispondente al bordo libero estivo assegnato e l'assetto di progetto, e la faccia superiore del ponte esposto a murata» sono soppresse;

e) la lettera q) è sostituita dalla seguente: "q) «tratto di mare»: un tratto di mare o una rotta marittima definiti a norma dell'articolo 3. Tuttavia, ai fini dell'applicazione delle disposizioni in materia di radiocomunicazioni, valgono le definizioni di «tratto di mare» riportate nella regola 2, capitolo IV, della «SOLAS 1974»;"

f) la lettera r) è sostituita dalla seguente: "r) «area portuale»: area diversa da un tratto di mare di giurisdizione che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un estuario o un'area protetta affine;"

g) la lettera s) è abrogata;

h) alla lettera t), le parole «il Ministero dei trasporti e della navigazione» sono sostituite dalle seguenti: «il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

i) la lettera v) è sostituita dalla seguente: "v) «Stato di approdo»: lo Stato membro dai cui porti, o verso i cui porti, una nave o una unità veloce battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro, effettua viaggi nazionali;"

l) la lettera z) è sostituita dalla seguente: "z) «organismo riconosciuto»: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio; per le navi e unità veloci da passeggeri nazionali si intende l'ente tecnico di cui alla lettera bb-sexies;"

m) la lettera aa) è sostituita dalla seguente: "aa) «miglio»: lunghezza equivalente a 1852 metri;"

n) la lettera bb) è abrogata;

o) la lettera bb-quater) è sostituita dalla seguente: "bb-quater) «persone a mobilità ridotta»: le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, le persone con disabilità, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;"

p) la lettera bb-sexies) è sostituita dalla seguente: "bb-sexies) «ente tecnico»: l'organismo riconosciuto autorizzato e affidato al quale sono devolute dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le attribuzioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340;"

q) dopo la lettera bb-sexies, sono aggiunte le seguenti: "bb-septies) «nave a vela»: una nave a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica come propulsione ausiliaria e di emergenza, dove il rapporto tra superficie velica espressa in metri quadrati e dislocamento massimo espresso in tonnellate risulta essere maggiore di 7;

bb-octies) «materiale equivalente»: leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile che, per le sue proprietà intrinseche o grazie alla sua coibentazione, al termine della prevista prova standard del fuoco possiede caratteristiche strutturali e di resistenza al fuoco equivalenti a quelle dell'acciaio;



bb-*novies*) «prova standard del fuoco»: prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo conformemente al metodo di prova specificato nel codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010, di cui alla risoluzione MSC.307(88) dell'IMO, del 3 dicembre 2010, nella versione aggiornata;

bb-*decies*) «nave tradizionale»: qualsiasi tipo di nave da passeggeri storica progettata prima del 1965 e le relative repliche costruite principalmente con i materiali originali, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e le competenze marittime tradizionali, identificabili insieme come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;

bb-*undecies*) «unità da diporto o unità veloce da diporto»: un'unità che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;

bb-*duodecies*) «imbarcazione di servizio (tender)»: un'imbarcazione in dotazione alla nave che è utilizzata per trasferire più di dodici passeggeri da una nave da passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;

bb-*ter decies*) «nave di servizio *off-shore*»: una nave utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale di cui all'articolo 1, comma 1, punto 49) del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività della nave;

bb-*quater decies*) «unità veloce di servizio *off-shore*»: un'unità utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale di cui all'articolo 1, comma 1, punto 49) del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività dell'unità;

bb-*quindecies*) «riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità»:

1. qualsiasi variazione che altera sostanzialmente le dimensioni di una nave, ad esempio l'allungamento mediante l'aggiunta di un nuovo corpo centrale;

2. qualsiasi variazione che altera sostanzialmente la capacità di trasporto di passeggeri di una nave, ad esempio la trasformazione di un ponte per autoveicoli in alloggio passeggeri;

3. qualsiasi variazione che aumenta sostanzialmente la vita di esercizio di una nave, ad esempio il rinnovo dell'alloggio passeggeri su un intero ponte;

4. qualsiasi conversione di qualsiasi tipo di nave in una nave da passeggeri;

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

bb-*septies decies*) «navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio»: si intendono le navi ro/ro da passeggeri delle classi «A» e «B»:

1. la cui chiglia è stata impostata o si trovava ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, e

2. non si sono conformate agli articoli 5, 7 e 8, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, entro il 1° ottobre 2010, e

3. sono state destinate alla navigazione nelle classi «C» e «D» a tale data o a una data successiva alla quale hanno raggiunto i trenta anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ottobre 2015.»

Art. 2.

Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45

1. L'articolo 2 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, è sostituito dal seguente:

«Art. 2 (*Ambito di applicazione*). — 1. Le disposizioni del presente decreto si applicano alle navi da passeggeri nuove ed esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri e alle unità veloci da passeggeri, indipendentemente dalla loro bandiera, adibite a viaggi nazionali.

2. Le Autorità marittime provvedono affinché le navi e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di un Paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti del presente decreto, prima di essere adibite a viaggi nazionali.

3. Le disposizioni del presente decreto non si applicano:

a) alle seguenti navi da passeggeri:

1) navi militari e da trasporto truppe;

2) navi a vela;

3) navi senza mezzi di propulsione meccanica;

4) navi costruite in materiale non metallico o equivalente non contemplate dalle norme relative alle unità veloci (HSC) di cui alla risoluzione MSC 36(63) e alla risoluzione MSC.97(73) ovvero unità a sostentamento dinamico (DSC) di cui alla risoluzione A.373 (X);

5) navi in legno di costruzione primitiva;

6) navi tradizionali;

7) unità da diporto;

8) navi che operano esclusivamente nelle aree portuali;

9) unità di servizio *off-shore*;

10) imbarcazioni di servizio;

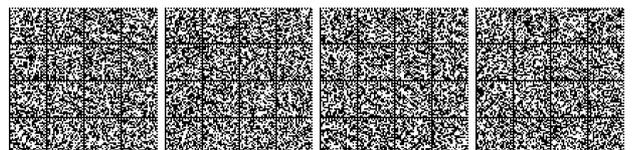
b) alle seguenti unità veloci da passeggeri:

1) unità militari e da trasporto truppe;

2) unità da diporto;

3) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali;

4) unità di servizio *off-shore*».



Art. 3.

*Modifiche all'articolo 3
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

1. L'articolo 3 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, è sostituito dal seguente:

«Art. 3 (*Categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri*). — 1. I tratti di mare sono suddivisi nelle seguenti categorie:

a) «tratto A»: tratto di mare al di fuori dei tratti B, C e D;

b) «tratto B»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma che si trova al di fuori dei tratti C e D;

c) «tratto C»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma al di fuori del tratto di mare D, se presente. Inoltre, la probabilità di un'altezza significativa d'onda superiore a 2,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva;

d) «tratto D»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea e nel quale la probabilità di un'altezza significativa d'onda superiore a 1,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva.

2. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui possono operare:

a) «classe A»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti A, B, C e D;

b) «classe B»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti B, C e D;

c) «classe C»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti C e D;

d) «classe D»: navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nei tratti D.

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

4. L'Amministrazione individua e aggiorna con proprio decreto l'elenco dei tratti di mare e i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda suddivisi secondo i criteri di cui al comma 1 e determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla linea di costa.

5. L'Amministrazione, per la predisposizione del decreto di cui al comma 4, si avvale delle competenze tecniche e scientifiche dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA).

6. L'Amministrazione rende disponibili le informazioni di cui al comma 4 in una banca dati pubblica, accessibile sul proprio sito internet, e comunica alla Commissione europea il sito in cui dette informazioni sono state inserite e tutte le modifiche a esse apportate.».

Art. 4.

*Modifiche all'articolo 4
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

1. All'articolo 4 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la lettera c) è abrogata;

b) al comma 3, lettera b), il punto 2 è abrogato e al punto 3 le parole: «ai paragrafi b)1 e b)2» sono sostituite dalle seguenti: «al comma 2, lettera b), punto 1»;

c) al comma 4, lettera c), le parole «e dal capitolo III dell'allegato I» sono sostituite dalle seguenti: «e dall'allegato I, con esclusione dei Capitoli II-1 e II-2» e la parola «membro» è soppressa;

d) al comma 4, dopo la lettera c), è aggiunta la seguente: «c-bis) se l'Amministrazione ritiene irragionevoli le norme imposte dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c), ne informa immediatamente la Commissione europea.» e le lettere d) ed e) sono abrogate;

e) al comma 5:

1) all'alinea, le parole «battenti bandiera di altro Stato membro» sono soppresse;

2) alla lettera a), punto 3), le parole «modificata dalla risoluzione MSC.37 (63) dell'IMO» sono sostituite dalle seguenti: «nella versione aggiornata»;

3) la lettera c) è sostituita dalla seguente: «c) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996, non conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC code) e conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code) possono essere ammesse a viaggi nazionali in tratti di mare italiani:

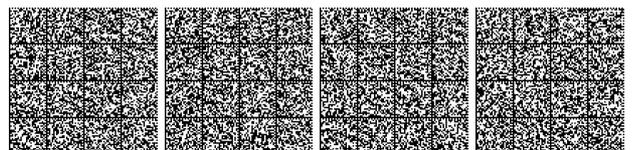
1) qualora già adibite a detti viaggi al 4 giugno 1998 e,

2) solo previo accordo dell'Amministrazione.»;

f) dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti: «5-bis. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità e le conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove stabiliti al comma 3, lettera a). Le trasformazioni apportate a una nave al solo scopo di adeguarla a uno *standard* che assicuri una maggiore capacità di sopravvivenza non sono considerate cambiamenti di grande entità.

5-ter. Le navi costruite in materiale equivalente prima del 20 dicembre 2017 si conformano ai requisiti del presente decreto entro il 22 dicembre 2025.»;

g) il comma 6 è abrogato.



Art. 5.

*Modifiche all'articolo 4-bis
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

1. L'articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, è sostituito dal seguente:

«Art. 4-bis (*Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri*). — 1. Fermi restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri di classe C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B, devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65.

2. Le navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio non possono operare nei tratti di mare "A" e "B".».

Art. 6.

*Modifiche all'articolo 4-ter
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

1. All'articolo 4-ter del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole «L'amministrazione» sono sostituite dalle seguenti: «Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

b) al comma 3, le parole «, da comunicare alla Commissione europea entro il 17 maggio 2005» sono soppresse;

c) il comma 4 è abrogato;

d) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Le verifiche della conformità delle navi nuove e dell'adeguamento delle navi esistenti alle prescrizioni del presente articolo competono all'ente tecnico.».

Art. 7.

*Modifiche all'articolo 5
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

1. L'articolo 5 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, è sostituito dal seguente:

«Art. 5 (*Equivalenze ed esenzioni*). — 1. Se l'Amministrazione, anche in concorso con altri Stati membri, ritiene che i requisiti di sicurezza applicabili devono essere migliorati in determinate situazioni a causa di specifiche circostanze locali e se tale esigenza è debitamente comprovata, adotta le misure atte a migliorare i suddetti requisiti, applicando la procedura di cui al comma 3.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, applicando la procedura di cui al comma 3, possono essere adottate:

a) misure che consentono l'equivalenza a taluni requisiti specifici del presente decreto, purché tali equivalenze siano efficaci almeno quanto i suddetti requisiti;

b) a condizione che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza, misure atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel presente decreto, quando siano adibite, nelle acque terri-

toriali, inclusi i tratti di mare arcipelagici riparati dagli effetti del mare aperto, a viaggi nazionali sottoposti a talune condizioni operative, quali più basse condizioni di altezza d'onda significativa, l'osservanza di limiti stagionali, la circostanza che la navigazione sia effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, la durata limitata dei viaggi, ovvero la vicinanza di servizi di pronto intervento.

3. Se l'Amministrazione adotta le misure di cui ai commi 1 e 2, si attiene alle disposizioni di cui ai commi da 4 a 8.

4. L'Amministrazione notifica alla Commissione europea le misure che intende adottare fornendo le precisazioni sufficienti a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato.

5. Se la Commissione europea adotta, entro sei mesi dalla notifica, atti di esecuzione contenenti la propria decisione che le misure proposte non sono giustificate, l'Amministrazione è tenuta a modificarle o a non adottarle.

6. Le misure adottate sono espressamente specificate nel decreto di cui al comma 2 e comunicate alla Commissione europea e agli altri Stati membri.

7. Le suddette misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera che battono o alla nazionalità o al luogo ove ha sede la società di gestione.

8. Le misure di cui al comma 2, atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel presente decreto, si applicano solo finché ricorrono tali condizioni specifiche.

9. L'Amministrazione notifica le misure di cui ai commi 4 e 6 mediante la banca dati che la Commissione europea istituisce e mantiene a tal fine e a cui la Commissione europea e l'Amministrazione hanno accesso.».

Art. 8.

*Modifiche all'articolo 7
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

L'articolo 7 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, è sostituito dal seguente:

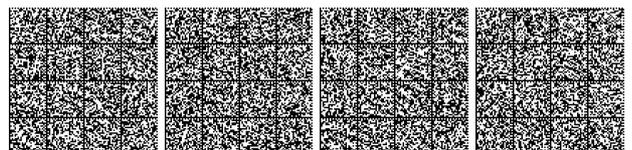
«Art. 7 (*Visite*). — 1. Le navi da passeggeri battenti bandiera italiana sono sottoposte, con le modalità di cui al comma 3, alle seguenti visite:

a) una visita iniziale prima che la nave entri in servizio;

b) una visita periodica ogni dodici mesi;

c) visite addizionali quando se ne verifichi la necessità.

2. Le unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana, tenute a conformarsi, in base alle disposizioni dell'articolo 4, comma 5, ai requisiti del codice per le unità veloci (HSC code) e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera italiana, tenute a conformarsi, in base alle disposizioni dell'articolo 4, comma 5, ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code), sono sottoposte alle visite previste dai rispettivi codici con le modalità di cui al comma 3.



3. Le visite di cui ai commi 1 e 2 sono effettuate dall'ente tecnico e, per la parte radiocomunicazioni, dagli ispettori del Ministero dello sviluppo economico, seguendo le procedure e gli orientamenti specificati nella risoluzione IMO A.997(25) e successive modificazioni "Orientamenti per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di ispezione e certificazione, 2007", o procedure finalizzate a conseguire il medesimo obiettivo.

4. Per quanto non previsto nel presente articolo, continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla legge 5 giugno 1962, n. 616.».

Art. 9.

Modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45

1. All'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. Le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfano i requisiti del presente decreto devono essere in possesso di un certificato di sicurezza per le navi da passeggeri in conformità al presente decreto. Il formato del certificato è conforme all'allegato II ed è rilasciato dalle Autorità marittime al termine della visita iniziale di cui all'articolo 7, comma 1, lettera a).»;

b) al comma 2, le parole «, e comma 2, lettera b)» sono soppresse;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC code) e dal codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code), il certificato di sicurezza e l'autorizzazione all'esercizio per unità veloci, sono rilasciati dalle Autorità marittime.»;

d) al comma 4, le parole «Stato ospite» sono sostituite dalle seguenti: «Stato di approdo»;

e) al comma 5, dopo la parola «Le» sono aggiunte le seguenti: «misure di sicurezza supplementari, le equivalenze e le»;

f) al comma 6, dopo le parole «per navi da passeggeri» sono aggiunte le seguenti: «di cui al presente articolo»;

g) il comma 7 è abrogato;

h) il comma 8 è sostituito dal seguente: «8. Tutto l'equipaggiamento marittimo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, conforme alle disposizioni del medesimo decreto, è considerato conforme anche alle disposizioni del presente decreto.».

Art. 10.

Sanzioni

1. Dopo l'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, è inserito il seguente:

«Art. 8-bis (Sanzioni). — 1. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave che:

a) naviga oltre i limiti della abilitazione della nave di cui all'articolo 3, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a 1.032 euro;

b) intraprende la navigazione in mancanza dei requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1.032;

c) intraprende la navigazione privo dei certificati, di cui all'articolo 8, in regolare corso di validità, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a euro 1.032.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non ottemperano ai requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta di cui all'articolo 4-ter, sono puniti con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1.032.

3. Il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non sottopongono la nave alle visite previste dall'articolo 7, sono puniti con la sanzione amministrativa da euro 5.000 a euro 15.000.

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

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

Art. 11.

Modifiche all'allegato I del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45

1. All'allegato I del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, sono apportate le seguenti modificazioni:

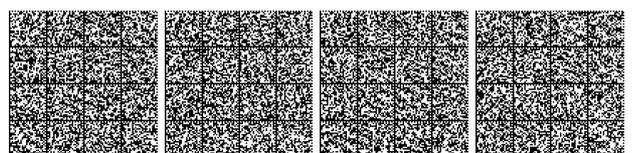
a) al primo comma del punto 13.1 del capitolo II-2, parte A, le parole: «nella lingua ufficiale dello Stato ospite» sono sostituite dalle seguenti: «nella lingua ufficiale dello Stato di approdo»;

b) al capitolo III, punto 2, tabella, nota 1, le parole «Stato membro ospitante» sono sostituite dalle seguenti: «Stato membro di approdo».

Art. 12.

Modifiche al titolo del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45

1. Nel titolo, le parole «98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali» sono sostituite dalle seguenti: «2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri».



Art. 13.

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

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 12 maggio 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*

PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*

Visto, il Guardasigilli: BONAFEDE

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'articolo 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 decreto del Presidente della Repubblica 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 premesse:

— Si riporta il testo degli articoli 76 e 117 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.»

«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.

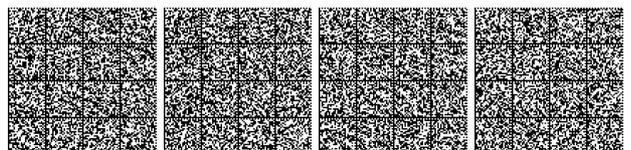
Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza, partecipano alle decisioni dirette alla formazione degli atti normativi comunitari e provvedono all'attuazione e all'esecuzione degli accordi internazionali e degli atti dell'Unione europea, nel rispetto delle 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 disciplinate da leggi dello Stato.»



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

— Il testo dell'articolo 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'articolo 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.

— Si riporta il testo dell'articolo 17 e dell'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:

«Art. 17 (*Principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2108, che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri*). — 1. Nell'esercizio della delega per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 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'articolo 1, comma 1, anche i seguenti principi e criteri direttivi specifici:

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

b) adeguare, anche mediante provvedimenti di natura regolamentare, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le disposizioni del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, al fine di armonizzare il livello di sicurezza per tutte le categorie di navi;

c) prevedere misure sanzionatorie penali efficaci, proporzionate e dissuasive in caso di inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione delle navi da passeggeri;

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 da passeggeri;

e) individuare nel capo del compartimento marittimo l'autorità competente a ricevere il rapporto previsto dall'articolo 17, primo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689, per gli illeciti amministrativi in materia di sicurezza delle navi da passeggeri.

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 e dello sviluppo economico.

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

(Articolo 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 della 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 della 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 della 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 della 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 della 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 della 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 della 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'articolo 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'articolo 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) 2017/2108 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 è pubblicata nella G.U.U.E. L 315 del 30 novembre 2017.

— La direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri è pubblicata nella G.U.C.E. L 144 del 15 maggio 1998.

— La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri è pubblicata nella G.U.U.E. L 163 del 25 giugno 2009.

— Il 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 è pubblicata nella G.U.U.E. L 131 del 28 maggio 2009.

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

— Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340 (Riordinamento del Registro Italiano Navale) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 maggio 1947, n. 116.

— 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 27 dicembre 1977, n. 1085 (Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 17 febbraio 1978, n. 48 - Supplemento ordinario.

— 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 - Supplemento ordinario.

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

— 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 - Supplemento ordinario.

— Il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, il cui titolo è modificato dal presente decreto (Attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 marzo 2000, n. 55 - Supplemento ordinario.

— Il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 (Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 27 aprile 2005, n. 96 - Supplemento ordinario n. 77.

— Il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 31 agosto 2005, n. 202 - Supplemento ordinario n. 148.

— Il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 30 aprile 2008, n. 101 - Supplemento ordinario n. 108.

— 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 14 giugno 2011, n. 104 (Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 luglio 2011, n. 159.

— 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 - Supplemento ordinario.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777 (Esecuzione della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, adottata a Londra il 5 aprile 1966) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 13 luglio 1968, n. 176 - Supplemento ordinario n. 1760.



— 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 - Supplemento ordinario.

— 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 - Supplemento ordinario.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 (Regolamento recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 marzo 2018, n. 58.

— 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'articolo 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:

— Si riporta il testo dell'articolo 1 del citato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal presente decreto:

«Art. 1 (*Definizioni*). — 1. Ai fini del presente decreto e dei suoi allegati, si intende per:

a) «*convenzioni internazionali*»: le seguenti convenzioni, inclusi i rispettivi protocolli e relative modifiche, nella versione aggiornata:

1. *convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313, di seguito denominata «SOLAS 1974»;*

2. *convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966, resa esecutiva con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, di seguito denominata «LL66»;*

b) «*codice sulla stabilità a nave integra*»: il codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti della *Organizzazione marittima internazionale IMO, contenuto nella risoluzione A.749 (18) dell'assemblea dell'Organizzazione stessa del 4 novembre 1993, o il codice internazionale sulla stabilità a nave integra del 2008 di cui alla risoluzione MSC.267(85) della Organizzazione Marittima Internazionale IMO, del 4 dicembre 2008, nelle versioni aggiornate;*

c) «*codice per le unità veloci (HSC Code)*»: il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci (International Code for Safety of High Speed Craft) adottato dall'IMO con la risoluzione MSC 36(63) del 20 maggio 1994 ovvero il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (International Code for Safety of High-Speed Craft, 2000), contenuto nella risoluzione MSC 97 (73) dell'IMO del dicembre 2000, nelle loro versioni aggiornate.)

d) «*GMDSS*»: il sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (Global Maritime Distress and Safety System), definito nel capitolo IV della «SOLAS 1974»;

e) «*nave da passeggeri*»: qualsiasi nave che trasporti più di dodici passeggeri;

f) «*unità veloce da passeggeri*»: una unità veloce come definita alla regola I del capitolo X della «SOLAS 1974», che trasporti più di dodici passeggeri; non sono considerate unità veloci da passeggeri le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali marittimi delle classi B, C e D, quando:

1. il loro dislocamento rispetto alla linea di galleggiamento corrisponda a meno di cinquecento metri cubi;

2. e la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 1.4.38 del codice per le unità veloci del 2000, sia inferiore a 20 nodi;

g) «*nave nuova*»: una nave la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione, alla data del 1° luglio o successivamente. Per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:

1. ha inizio la costruzione identificabile con una nave specifica;

2. ha avuto inizio, per quella determinata nave, la sistemazione in posto di almeno cinquanta tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;

h) «*nave esistente*»: una nave che non sia una nave nuova;

i) «*passaggero*»: qualsiasi persona che non sia:

1. il comandante, nè un membro dell'equipaggio, nè altra persona impiegata o occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave per i suoi servizi;

2. un bambino di età inferiore a un anno;

l) «*lunghezza della nave*»: se non altrimenti definita nell'allegato I, il 96% della lunghezza totale calcolata su un galleggiamento all'85% della più piccola altezza di costruzione misurata dal limite superiore della chiglia, oppure la lunghezza misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora all'asse di rotazione del timone al predetto galleggiamento, se tale lunghezza è maggiore. Nelle navi che, secondo progetto, presentano un'inclinazione della chiglia, il galleggiamento al quale si misura tale lunghezza deve essere parallelo al galleggiamento del piano di costruzione;

m) «*altezza di prora*»: l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione «LL66»;

n) «*nave con ponte completo*»: una nave provvista di un ponte completo, esposto alle intemperie e al mare, dotato di mezzi permanenti che permettano la chiusura di tutte le aperture nella parte esposta alle intemperie e sotto il quale tutte le aperture praticate nelle fiancate sono dotate di mezzi di chiusura permanenti, stagni almeno alle intemperie. Il ponte completo può essere un ponte stagno o una struttura equivalente a un ponte non stagno, completamente coperto da una struttura stagna alle intemperie, di resistenza sufficiente a mantenere l'impermeabilità alle intemperie e munita di mezzi di chiusura stagni alle intemperie;

o) «*viaggio internazionale*»: un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di quello Stato o viceversa;

p) «*viaggio nazionale*»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro, o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;

q) «*tratto di mare*»: un tratto di mare o una rotta marittima definiti a norma dell'articolo 3. Tuttavia, ai fini dell'applicazione delle disposizioni in materia di radiocomunicazioni, valgono le definizioni di «tratto di mare» riportate nella regola 2, capitolo IV, della «SOLAS 1974»;

r) «*area portuale*»: area diversa da un tratto di mare di giurisdizione che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un estuario o un'area protetta affine;

s) (abrogata);

t) «*Amministrazione*»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

u) «*Autorità marittime*»: Comandi periferici secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

v) «*Stato di approdo*»: lo Stato membro dai cui porti, o verso i cui porti, una nave o una unità veloce battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro, effettua viaggi nazionali;

z) «*organismo riconosciuto*»: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio; per le navi e unità veloci da passeggeri nazionali si intende l'ente tecnico di cui alla lettera bb-sexies;

aa) «*miglio*»: lunghezza equivalente a 1852 metri;

bb) (abrogata);

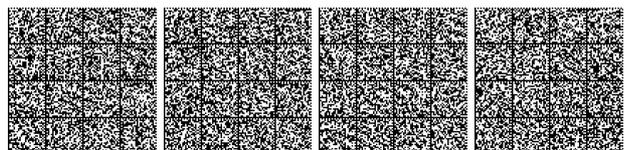
bb-bis) nave ro/ro da passeggeri: una nave da passeggeri che trasporta più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/A/2 di cui all'allegato I;

bb-ter) età: età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;

bb-quater) «*persone a mobilità ridotta*»: le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, le persone con disabilità, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;

bb-quinquies) altezza significativa d'onda (hs): l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo;

bb-sexies) «*ente tecnico*»: l'organismo riconosciuto autorizzato e affidato al quale sono devolute dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le attribuzioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340;



bb-septies) «nave a vela»: una nave a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica come propulsione ausiliaria e di emergenza, dove il rapporto tra superficie velica espressa in metri quadrati e dislocamento massimo espresso in tonnellate risulta essere maggiore di 7;

bb-octies) «materiale equivalente»: leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile che, per le sue proprietà intrinseche o grazie alla sua coibentazione, al termine della prevista prova standard del fuoco possiede caratteristiche strutturali e di resistenza al fuoco equivalenti a quelle dell'acciaio;

bb-novies) «prova standard del fuoco»: prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo conformemente al metodo di prova specificato nel codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010, di cui alla risoluzione MSC.307(88) dell'IMO, del 3 dicembre 2010, nella versione aggiornata;

bb-decies) «nave tradizionale»: qualsiasi tipo di nave da passeggeri storica progettata prima del 1965 e le relative repliche costruite principalmente con i materiali originali, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e le competenze marittime tradizionali, identificabili insieme come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;

bb-undecies) «unità da diporto o unità veloce da diporto»: un'unità che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;

bb-duodecies) «imbarcazione di servizio (tender)»: un'imbarcazione in dotazione alla nave che è utilizzata per trasferire più di dodici passeggeri da una nave da passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;

bb-ter decies) «nave di servizio off-shore»: una nave utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale di cui all'articolo 1, comma 1, punto 49) del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività della nave;

bb-quater decies) «unità veloce di servizio off-shore»: un'unità utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale di cui all'articolo 1, comma 1, punto 49) del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività dell'unità;

bb-quindecies) «riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità»:

1. qualsiasi variazione che altera sostanzialmente le dimensioni di una nave, ad esempio l'allungamento mediante l'aggiunta di un nuovo corpo centrale;

2. qualsiasi variazione che altera sostanzialmente la capacità di trasporto di passeggeri di una nave, ad esempio la trasformazione di un ponte per autoveicoli in alloggio passeggeri;

3. qualsiasi variazione che aumenta sostanzialmente la vita di esercizio di una nave, ad esempio il rinnovo dell'alloggio passeggeri su un intero ponte;

4. qualsiasi conversione di qualsiasi tipo di nave in una nave da passeggeri;

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

bb-septies decies) «navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio»: si intendono le navi ro/ro da passeggeri delle classi "A" e "B":

1. la cui chiglia è stata impostata o si trovava ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, e

2. non si sono conformate agli articoli 5, 7 e 8, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, entro il 1° ottobre 2010, e

3. sono state destinate alla navigazione nelle classi "C" e "D" a tale data o a una data successiva alla quale hanno raggiunto i trenta anni di età, ma comunque non più tardi del 1° ottobre 2015.».

Note all'art. 4:

— Si riporta il testo dell'articolo 4 del citato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal presente decreto:

«Art. 4 (*Requisiti di sicurezza*). — 1. Le navi da passeggeri e le unità veloci da passeggeri nuove e esistenti adibite a viaggi nazionali, devono essere conformi alle norme in materia di sicurezza stabilite dal presente decreto.

2. Per quanto riguarda le navi da passeggeri, nuove ed esistenti, delle classi A, B, C e D:

a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario, degli impianti elettrici e automatici devono essere conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto;

b) si applicano le disposizioni del capitolo IV, e relativi emendamenti GMDSS del 1988, e dei capitoli V e VI della «SOLAS 1974»;

c) (*abrogata*).

3. Per quanto riguarda le navi da passeggeri nuove:

a) requisiti generali:

1. Le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della «SOLAS 1974» e ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I. Per quanto riguarda le regole la cui interpretazione è lasciata, a norma della «SOLAS 1974», alla discrezionalità dell'amministrazione, si applicano le interpretazioni contenute nell'allegato I;

2. Le navi da passeggeri nuove delle classi B, C e D devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I:

b) requisiti relativi alle linee di massimo carico:

1. Le navi da passeggeri nuove di lunghezza pari o superiore a 24 metri devono essere conformi alla convenzione «LL66»;

2. (*abrogato*);

3. in deroga a quanto previsto al comma 2, lettera b), punto 1, le navi da passeggeri nuove di classe D sono esonerate dall'osservanza del requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione «LL66»;

4. le navi da passeggeri nuove dalle classi A, B, C e D sono provviste di ponte completo.

4. Per quanto riguarda le navi da passeggeri esistenti:

a) le navi da passeggeri esistenti di classe A devono essere conformi alle regole applicabili alle navi da passeggeri esistenti, definite nella «SOLAS 1974» e ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I. Per quanto riguarda le regole la cui interpretazione è lasciata dalla «SOLAS 1974» alla discrezionalità dei singoli Stati, si applicano le interpretazioni contenute nell'allegato I;

b) le navi da passeggeri esistenti di classe B devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati nel presente decreto e nell'allegato I;

c) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D devono essere conformi ai pertinenti requisiti specifici fissati dal presente decreto e dall'allegato I, con esclusione dei Capitoli II-1 e II-2, nonché dalla legge 5 giugno 1962, n. 616 e dal decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435. Prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D battenti bandiera di altro Stato possano essere adibite a viaggi nazionali regolari, lo Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dell'Amministrazione sull'equivalenza del livello di sicurezza previsto dalle citate norme;

c-bis) se l'Amministrazione ritiene irragionevoli le norme imposte dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c), ne informa immediatamente la Commissione europea;

d) (*abrogata*);

e) (*abrogata*).

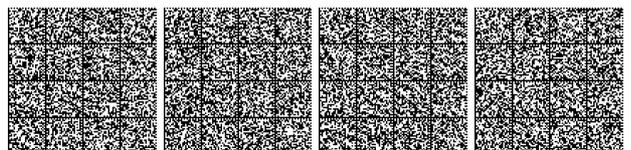
5. Per quanto riguarda le unità veloci da passeggeri:

a) le unità veloci da passeggeri costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grande entità dal 1° gennaio 1996, devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalle regole X/2 e X/3 della Convenzione «SOLAS 1974», a meno che:

1) la chiglia sia stata impostata o si trovasse ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al giugno 1998;

2) la consegna e la commessa siano avvenute anteriormente al dicembre 1998;

3) siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (Code of Safety for Dynamically Supported Craft, DSC Code), di cui alla risoluzione A.373 (X) dell'IMO, nella versione aggiornata;



b) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 in base ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci continuano l'attività certificata a norma di tale codice;

c) le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 1996, non conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC code) e conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code) possono essere ammesse a viaggi nazionali in tratti di mare italiani:

1) qualora già adibite a detti viaggi al 4 giugno 1998 e,

2) solo previo accordo dell'Amministrazione.

d) i processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative apparecchiature sono conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto.

5-bis. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità e le conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove stabiliti al comma 3, lettera a). Le trasformazioni apportate a una nave al solo scopo di adeguarla a uno standard che assicuri una maggiore capacità di sopravvivenza non sono considerate cambiamenti di grande entità.

5-ter. Le navi costruite in materiale equivalente prima del 20 dicembre 2017 si conformano ai requisiti del presente decreto entro il 22 dicembre 2025.

6. (abrogata).».

Note all'art. 6:

— Si riporta il testo dell'articolo 4-ter del citato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal presente decreto:

«Art. 4-ter (Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta). — 1. Fatto salvo quanto previsto nel decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, e oltre ai pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi da passeggeri di classe A, B, C e D e le unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico, al fine di garantire un accesso sicuro alle persone a mobilità ridotta, devono:

a) se la chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° (gradi) ottobre 2004 o in data successiva, essere conformi, per quanto fattibile, agli orientamenti contenuti nell'allegato III;

b) se la chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, procedere all'effettuazione delle necessarie modifiche applicando gli orientamenti di cui all'allegato III per quanto ragionevole e possibile, in termini economici, secondo quanto previsto nel piano d'azione nazionale di cui al comma 3.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti consulta e coopera con le associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta in merito all'attuazione degli orientamenti contenuti nell'allegato III.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora un piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti alle navi e unità veloci la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004.

4. (abrogato).

5. Le verifiche della conformità delle navi nuove e dell'adeguamento delle navi esistenti alle prescrizioni del presente articolo competono all'ente tecnico.».

Note all'art. 9:

— Si riporta il testo dell'articolo 8 del citato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal presente decreto:

«Art. 8 (Certificati). — 1. Le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfano i requisiti del presente decreto devono essere in possesso di un certificato di sicurezza per le navi da passeggeri in conformità al presente decreto. Il formato del certificato è conforme all'allegato II ed è rilasciato dalle Autorità marittime al termine della visita iniziale di cui all'articolo 7, comma 1, lettera a).

2. Il certificato di sicurezza per le navi da passeggeri è rilasciato per un periodo non superiore a dodici mesi. La validità del certificato può essere prorogata dalle Autorità marittime per una durata massima di un mese a decorrere dalla data di scadenza del certificato stesso. Quando è stata concessa una proroga il periodo di validità del certificato decorre dalla data di scadenza prima della proroga. Il certificato di sicurezza delle navi da passeggeri è rinnovato al termine della visita periodica di cui all'art. 7, comma 1 lettera b).

3. Per le unità veloci da passeggeri conformi ai requisiti stabiliti dal codice per le unità veloci (HSC code) e dal codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (DSC code), il certificato di sicurezza e l'autorizzazione all'esercizio per unità veloci, sono rilasciati dalle Autorità marittime.

4. Prima di rilasciare l'autorizzazione all'esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato di approdo, l'Amministrazione concorda con detto Stato le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché queste siano riportate nell'autorizzazione all'esercizio.

5. Lemisure di sicurezza supplementari, le equivalenze e le esenzioni concesse a una nave o ad una unità veloce a norma e in conformità delle disposizioni dell'art. 5, devono figurare sul certificato della nave o dell'unità.

6. Sono validi il certificato di sicurezza per unità veloci da passeggeri e l'autorizzazione all'esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, nonché il certificato di sicurezza per navi da passeggeri di cui al presente articolo, rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.

7. (abrogato).

8. Tutto l'equipaggiamento marittimo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, conforme alle disposizioni del medesimo decreto, è considerato conforme anche alle disposizioni del presente decreto.».

Note all'art. 11:

— Si riporta il testo dell'allegato I, capitolo II-2 parte A, punto 13.1 e capitolo III, punto 2, tabella, nota 1 del citato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal presente decreto:

«13. Piani di controllo antincendio (R 20).

Navi nuove delle classi B, C e D + navi esistenti della classe B:

1. In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rilevazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a «sprinkler», dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato di approdo, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.

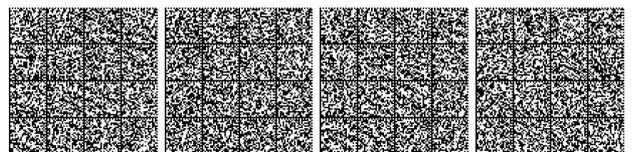
Per le navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003, l'informazione da fornire con i richiesti piani e opuscoli antincendio nonché i pittogrammi da utilizzare per i piani antincendio devono essere conformi alle risoluzioni IMO A.756 (18) e A.952 (23).».

«2. Mezzi di comunicazione, mezzi collettivi di salvataggio e battelli di emergenza, mezzi individuali di salvataggio (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22).

Navi nuove ed esistenti delle classi B, C e D:

1. Ogni nave deve essere provvista almeno degli apparecchi radio per mezzi di salvataggio, dei radar transponder, dei mezzi individuali di salvataggio, dei mezzi collettivi di salvataggio e battelli di emergenza, dei segnali di soccorso e dei dispositivi lanciasagole specificati nella tabella seguente e nelle relative note, in base alla classe della nave.

2. Tutti i mezzi sopraindicati, compresi gli eventuali dispositivi per la messa a mare, devono essere conformi alle regole del capitolo III dell'allegato alla convenzione SOLAS del 1974 e al codice LSA, e successive modifiche, se non altrimenti disposto nei punti seguenti. Se non esplicitamente stabilito altrove, i dispositivi esistenti devono essere quantomeno conformi alle disposizioni in vigore al momento della loro installazione.



3. Inoltre le imbarcazioni di salvataggio di ciascuna nave devono disporre di almeno tre tute di immersione, (e) inoltre di indumenti di protezione termica ad uso degli occupanti delle imbarcazioni di salvataggio non provvisti di tute di immersione. Le tute di immersione e gli indumenti di protezione termica non sono necessari:

.1 per le persone sistemate in imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse; oppure

.2 qualora la nave operi costantemente in climi caldi, in cui l'amministrazione ritiene che le protezioni termiche non siano necessarie, tenendo conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ. 1046 dell'IMO.

4. Le disposizioni del punto 3.1 si applicano anche alle imbarcazioni di salvataggio parzialmente o totalmente chiuse non conformi ai requisiti delle sezioni 4.5 o 4.6 del codice LSA, purché si trovino a bordo di navi costruite anteriormente al 1° (gradi) luglio 1986.

5. Tutti i componenti degli equipaggi delle imbarcazioni di salvataggio e delle unità responsabili dell'evacuazione della nave devono disporre di una tuta di immersione, conforme ai requisiti della sezione 2.3 del codice LSA, o di una tuta antiesposizione, conforme ai requisiti della sezione 2.4 del codice LSA. Le tute devono essere di taglia adeguata. Qualora la nave operi costantemente in climi caldi, in cui l'amministrazione ritiene che non siano necessarie le protezioni termiche, non è necessario tenere a bordo gli indumenti protettivi in parola, tenendo conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ. 1046 dell'IMO.

6. Le navi che non trasportano imbarcazioni di salvataggio o battelli di emergenza, per fini di salvataggio, devono essere provviste di almeno una tuta di immersione. Tuttavia, qualora la nave operi costantemente in climi caldi, in cui l'amministrazione ritiene che non siano necessarie le protezioni termiche, non è necessario tenere a bordo gli indumenti protettivi in parola, tenendo conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ. 1046 dell'IMO.

«Locali	B		C		D	
Numero di persone (N)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Numero di passeggeri (P)						
Capacità dei mezzi collettivi di salvataggio (1) (2) (3) (4):						
- Navi esistenti	1,10 N					
- Navi nuove	1,25 N					
Battelli di emergenza (4) (5)	1	1	1	1	1	1
Salvagenti anulari (6)	8	8	8	4	8	4
Cinture di salvataggio (8) (9) (12) (13)	1,05 N					
Cinture di salvataggio per bambini (9) (13)	0,10 P					
Cinture di salvataggio per neonati (10) (13)	0,025 P					
Segnali di soccorso (7)	12	12	12	12	6	6
Dispositivi lanciasagole (14)	1	1	1	1	-	-
Radar transponder	1	1	1	1	1	1
Apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti	3	3	3	3	3	2

(1) possono essere mezzi collettivi di salvataggio imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, conformemente alle disposizioni della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e/o in condizioni meteorologiche favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo *Stato membro di approdo* non si opponga:

a) zattere di salvataggio gonfiabili aperte e reversibili non conformi a quanto stabilito alle sezioni 4.2 o 4.3 del codice LSA a condizione che tali zattere di salvataggio soddisfino pienamente i requisiti dell'allegato 10 relativo al codice per le Unità veloci del 1994 e, per le navi costruite a partire dal 1° (gradi) gennaio 2012, dell'allegato 11 del codice per le Unità veloci del 2000;

b) zattere di salvataggio non conformi ai requisiti dei paragrafi 4.2.2.2.1 e 4.2.2.2.2 del codice LSA sull'isolamento contro il freddo del fondo della zattera di salvataggio.

I mezzi collettivi di salvataggio per le navi esistenti delle classi B, C e D devono essere conformi alle regole pertinenti per le navi esistenti della convenzione SOLAS del 1974, quale modificata il 17 marzo 1998. Le navi ro-ro da passeggeri devono essere conformi ai requisiti della regola III/5.-1., a seconda dei casi.

Uno o più dispositivi MES (Marine Evacuation System) per l'evacuazione della nave, conformi alla sezione 6.2 del codice LSA, possono essere sostituiti con zattere di salvataggio di capacità equivalente, come richiesto nella tabella, compresi i dispositivi per la messa a mare.»

Note all'art. 12:

Per il titolo del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal presente decreto, si veda nelle note alle premesse.

20G00061

