

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 7 maggio 2015, n. 67.

Attuazione della direttiva 2013/38/UE recante la modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo dello stato di approdo.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto la legge 7 ottobre 2014, n. 154, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013 - secondo semestre, ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

Vista la direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, che modifica la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo dello stato di approdo;

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;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 20 gennaio 2015;

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 21 aprile 2015;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri 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 e forestali;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

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, lettera a), il numero 7) è sostituito dal seguente:

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

b) all'articolo 2, comma 1, lettera a), dopo il numero 8), sono aggiunti, in fine, i seguenti:

«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.»;

c) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera cc), sono aggiunte, in fine, le seguenti:

«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.»;

d) all'articolo 2, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

«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.»;

e) all'articolo 3, comma 3, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Tale nave è sottoposta a un'ispezione più dettagliata secondo le procedure istituite dal MOU di Parigi.»;

f) all'articolo 3, dopo il comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente:

«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.»;

g) all'articolo 15, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave. L'ispettore assicura il mantenimento di garanzie di riservatezza degli esposti dei marittimi, ivi compresa la riservatezza durante i colloqui con i membri dell'equipaggio. L'autorità competente locale informa, tramite l'autorità competente centrale, l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente estendendone copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esposti non infondati pervenuti e del seguito che vi è stato dato.»;

h) dopo l'articolo 15 è inserito il seguente:

«Art. 15-bis (Procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla CLM 2006). — 1. Nel caso in cui è ricevuto un esposto da parte di un marittimo concernente una violazione delle prescrizioni della CLM 2006, inclusi



i diritti dei marittimi, l'ispettore nel porto in cui ha fatto scalo la nave del marittimo effettua una prima indagine.

2. Se del caso, a seconda della natura dell'esposto, l'indagine iniziale include la valutazione del rispetto delle procedure per presentare un esposto a bordo previste ai sensi della regola 5.1.5 della CLM 2006. L'ispettore può anche eseguire un'ispezione più dettagliata in conformità all'articolo 16 del presente decreto.

3. L'ispettore cerca, se del caso, di favorire una soluzione in relazione all'esposto a bordo della nave.

4. Nel caso in cui dall'indagine o dall'ispezione emerga una mancata conformità che rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 22, si applica detto articolo.

5. Qualora il comma 4 non si applichi e non sia stata trovata, a bordo della nave, una soluzione in relazione all'esposto di un marittimo relativo a materie contemplate dalla CLM 2006, l'ispettore ne dà immediata notifica allo Stato di bandiera chiedendo a quest'ultimo di presentare, entro un termine impartito, un parere e un piano di azione correttiva. Una relazione di ogni ispezione effettuata è trasmessa per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 26.

6. Qualora non sia stata trovata una soluzione in relazione all'esposto a seguito dell'azione intrapresa conformemente al comma 5, l'autorità competente locale, per il tramite dell'autorità competente centrale, trasmette alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro una copia della relazione dell'ispettore, accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dalla competente autorità dello Stato di bandiera entro il termine impartito. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato. Inoltre, l'autorità competente centrale presenta periodicamente alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro dati statistici e informazioni riguardanti gli esposti in relazione ai quali è stata trovata una soluzione affinché, sulla base delle azioni ritenute appropriate e opportune, sia tenuto un registro di tali informazioni che sia portato a conoscenza delle parti, incluse le organizzazioni dei marittimi e degli armatori, che potrebbero essere interessate ad avvalersi delle pertinenti procedure di ricorso.

7. Il presente articolo fa salvo l'articolo 15. L'articolo 15, comma 2, si applica altresì agli esposti relativi a materie contemplate dalla CLM 2006.»;

i) all'articolo 21, dopo il comma 1, sono aggiunti, in fine, i seguenti:

«1-bis. Qualora un'ispezione più dettagliata accerti condizioni di vita e di lavoro sulla nave difformi dalle prescrizioni della CLM 2006, l'ispettore segnala immediatamente le carenze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione delle stesse.

1-ter. Qualora un ispettore ritenga che le carenze siano rilevanti o qualora esse riguardino un possibile esposto a norma dell'allegato VI, parte A, punto 20, segnala le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi e può:

a) darne notifica a un rappresentante dello Stato di bandiera;

b) fornire alle competenti autorità del successivo porto di scalo le informazioni pertinenti.

1-*quater*. Riguardo a materie legate alla CLM 2006, l'autorità competente locale ha la facoltà di trasmettere copia della relazione dell'ispettore, corredata delle eventuali repliche pervenute entro il termine prescritto dalle competenti autorità dello Stato di bandiera, al direttore generale dell'Ufficio internazionale del lavoro, affinché l'azione possa essere valutata pertinente e idonea al fine di garantire che i dati in questione siano registrati e trasmessi ai soggetti eventualmente interessati ad avvalersi delle procedure di ricorso appropriate.»;

l) all'articolo 22, dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-bis. In caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi oppure di carenze che costituiscano una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi), l'autorità competente locale assicura che la nave ispezionata sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze.

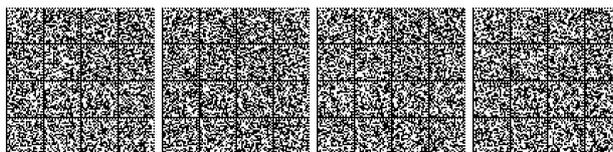
2-ter. Il provvedimento di fermo o d'interruzione di un'operazione non è revocato fino a quando non si sia posto rimedio alle carenze riscontrate oppure l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le carenze stesse e abbia accertato che il piano possa essere attuato in modo rapido. Prima di accettare un piano d'azione, l'ispettore può consultare lo Stato di bandiera.»;

m) all'articolo 22, il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. Qualora si proceda a un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, e accludendo il rapporto d'ispezione, l'amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito a tutte le circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Sono inoltre informati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati obbligatori conformemente alle convenzioni, se del caso. Inoltre, se è fatto divieto a una nave di riprendere il mare a causa di una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) oppure le condizioni di vita e di lavoro a bordo rappresentano un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei lavoratori marittimi, l'autorità competente deve informare immediatamente lo Stato di bandiera e invita un rappresentante di quest'ultimo a essere presente, se possibile, chiedendo allo Stato di bandiera di rispondere entro un termine impartito. L'autorità competente informa immediatamente anche le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato.»;

n) all'allegato III, paragrafo II. Ispezioni delle navi, parte 2B, il quinto capoverso è sostituito dal seguente:

«navi che sono state oggetto di rapporto o di un esposto, incluso un esposto a terra, da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o orga-



nismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che l'autorità competente locale ritenga che il rapporto o l'esposto siano manifestamente infondati.»;

o) all'allegato III, paragrafo II. Ispezioni delle navi, parte 2B, è aggiunto, in fine, il seguente capoverso:

«navi per le quali è stato approvato un piano d'azione inteso a correggere le carenze di cui all'articolo 22, comma 2-bis, ma in relazione alle quali l'attuazione di tale piano non è stata controllata da un ispettore»;

p) all'allegato V, i punti 14), 15) e 16) sono sostituiti dai seguenti:

«14) certificati medici (cfr. CLM 2006);

15) tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (cfr. CLM 2006 e STCW 78/95);

16) registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (cfr. CLM 2006);»;

q) all'allegato V sono aggiunti, in fine, i seguenti punti:

«45) certificato di lavoro marittimo;

46) dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II;

47) certificato internazionale del sistema antivegetativo;

48) certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi.»;

r) all'allegato VI, parte A) sono aggiunti, in fine, i seguenti punti:

«17) I documenti richiesti ai sensi della CLM 2006 non sono prodotti o non sono aggiornati, oppure non sono aggiornati in modo veritiero, o i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla CLM 2006 o non sono validi per altri motivi;

18) Le condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della CLM 2006;

19) Esistono ragionevoli motivi per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera per evitare di dover conformarsi alla CLM 2006;

20) È stato presentato un esposto relativo a una presunta non conformità delle condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave alle prescrizioni della CLM 2006.»;

s) all'allegato XI – Introduzione, secondo periodo, le parole: “(cfr. articolo 21, comma 4)” sono sostituite dalle seguenti: “(cfr. articolo 22, comma 5)”;

t) all'allegato XI, numero 3.10, le parole: “Ambito di pertinenza delle convenzioni dell'OIL” sono sostituite dalle seguenti: “Ambito di pertinenza della CLM 2006”;

u) all'allegato XI, numero 3.10, sono aggiunti, in fine, i seguenti punti:

«8) Le condizioni a bordo presentano un chiaro rischio per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi;

9) La non conformità costituisce una violazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) relative alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo della nave, quale previsto dal certificato di lavoro marittimo della nave e dalla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.».

Art. 2.

Disposizioni finali

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti 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 7 maggio 2015

MATTARELLA

RENZI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

GENTILONI SILVERI, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

ORLANDO, *Ministro della giustizia*

PADOAN, *Ministro dell'economia e delle finanze*

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

MARTINA, *Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*

Visto, il Guardasigilli: ORLANDO

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 le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee (GUCE).



Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che 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 Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— L'articolo 1 della legge 7 ottobre 2014, n. 154 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013 - secondo semestre), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 28 ottobre 2014, n. 251, così recita:

«Art. 1 (Delega al Governo per l'attuazione di direttive europee).

— 1. Il Governo è delegato ad adottare, secondo le procedure, i principi e i criteri direttivi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, i decreti legislativi per l'attuazione delle direttive elencate negli allegati A e B alla presente legge.

2. I termini per l'esercizio delle deleghe di cui al comma 1 del presente articolo sono individuati ai sensi dell'articolo 31, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate nell'allegato B, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica affinché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari.

4. Eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate negli allegati A e allegato B nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse. Alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede a carico del fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183.»

L'allegato B della citata legge 7 ottobre 2014, n. 154, così recita:

«Allegato B
(Articolo 1, commi 1 e 3)

2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II) (rifusione) (termine di recepimento: 31 marzo 2015);

2010/13/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2010, relativa al coordinamento di determinate disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti la fornitura di servizi di media audiovisivi (direttiva sui servizi di media audiovisivi) (versione codificata);

2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (termine di recepimento: 4 luglio 2014; per l'articolo 1, punto 5, termine di recepimento: 4 gennaio 2015);

2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2009/22/CE (Direttiva sull'ADR per i consumatori) (termine di recepimento: 9 luglio 2015);

2013/14/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, che modifica la direttiva 2003/41/CE, relativa alle attività e alla supervisione degli enti pensionistici aziendali o professionali, la direttiva 2009/65/CE, concernente il coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in materia di taluni organismi d'investimento collettivo in valori mobiliari (OICVM), e la direttiva 2011/61/UE, sui gestori di fondi di investimento alternativi, per quanto riguarda l'eccessivo affidamento ai rating del credito (termine di recepimento: 21 dicembre 2014);

2013/29/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 giugno 2013, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di articoli pirotecnici (rifusione) (per gli articoli 3, punti 7, 12, 13, e da 15 a 22; 4, paragrafo

1; 5; 7, paragrafo 4; 8, paragrafi da 2 a 9; 9; 10, paragrafo 2; 11, paragrafi 1 e 3; da 12 a 16; da 18 a 29; da 31 a 35; 37; 38, paragrafi 1 e 2; da 39 a 42; 45; 46 e per gli allegati I, II e III, termine di recepimento: 30 giugno 2015; per il punto 4 dell'allegato I, termine di recepimento: 3 ottobre 2013; per le restanti disposizioni: senza termine di recepimento);

2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 giugno 2013, sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e che modifica la direttiva 2004/35/CE (termine di recepimento: 19 luglio 2015);

2013/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 giugno 2013, che modifica la direttiva 92/65/CEE del Consiglio per quanto riguarda le norme sanitarie che disciplinano gli scambi e le importazioni nell'Unione di cani, gatti e furetti (termine di recepimento: 28 dicembre 2014);

2013/32/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, recante procedure comuni ai fini del riconoscimento e della revoca dello status di protezione internazionale (rifusione) (per gli articoli da 1 a 30, 31, paragrafi 1, 2 e da 6 a 9, da 32 a 46, 49 e 50 e allegato I, termine di recepimento: 20 luglio 2015; per l'articolo 31, paragrafi 3, 4 e 5, termine di recepimento: 20 luglio 2018; per le restanti disposizioni: senza termine di recepimento);

2013/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, recante norme relative all'accoglienza dei richiedenti protezione internazionale (rifusione) (per gli articoli da 1 a 12, da 14 a 28, 30 e per l'allegato I, termine di recepimento: 20 luglio 2015; per le restanti disposizioni: senza termine di recepimento);

2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativa ai bilanci d'esercizio, ai bilanci consolidati e alle relative relazioni di talune tipologie di imprese, recante modifica della direttiva 2006/43/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e abrogazione delle direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE del Consiglio (termine di recepimento: 20 luglio 2015);

2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale sugli enti creditizi e sulle imprese di investimento, che modifica la direttiva 2002/87/CE e abroga le direttive 2006/48/CE e 2006/49/CE (termine di recepimento: 31 dicembre 2013);

2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (termine di recepimento: 21 novembre 2014);

2013/39/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, che modifica le direttive 2000/60/CE e 2008/105/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque (termine di recepimento: 14 settembre 2015);

2013/42/UE del Consiglio, del 22 luglio 2013, che modifica la direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto, per quanto riguarda un meccanismo di reazione rapida contro le frodi in materia di IVA (senza termine di recepimento);

2013/43/UE del Consiglio, del 22 luglio 2013, che modifica la direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto con riguardo all'applicazione facoltativa e temporanea del meccanismo dell'inversione contabile alla cessione di determinati beni e alla prestazione di determinati servizi a rischio di frodi (senza termine di recepimento);

2014/42/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa al congelamento e alla confisca dei beni strumentali e dei proventi da reato nell'Unione europea (termine di recepimento: 4 ottobre 2016).».

— La direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, è pubblicata nella G.U.U.E. 14 agosto 2013, n. L 218.

— La direttiva 2009/16/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 28 maggio 2009, n. L 131.

— 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.



Note all'art. 1:

— L'articolo 2 del 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.), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 27 aprile 2011, n. 96, come modificato dal presente decreto, così recita:

«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° 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, rientrante nel campo di applicazione di una o più delle convenzioni;

f) interfaccia nave/porto: l'ambito spaziale in cui hanno luogo attività che interessano direttamente una nave e che comportano il movimento di persone o merci o la fornitura di servizi tecnico nautici;

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'articolo 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'articolo 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'articolo 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'articolo 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.

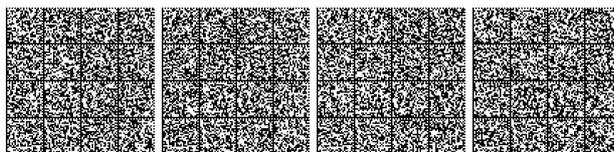
cc-bis) *'certificato di lavoro marittimo' il certificato di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006;*

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

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.*

— L'articolo 3, del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dal presente decreto, così recita:

«Art. 3 (*Campo di applicazione*). — 1. Il presente decreto si applica alle navi 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.



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'articolo 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.*

— L'articolo 15 del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dal presente decreto, così recita:

«Art. 15 (Esposti). — 1. Tutti gli esposti sono soggetti ad una rapida valutazione iniziale da parte dell'autorità competente locale allo scopo di determinarne la fondatezza. Nel caso in cui, sulla base delle verifiche iniziali, se ne ravvisi la fondatezza, l'autorità competente locale adotta le misure necessarie a dare seguito, nel modo più appropriato, all'esposto, assicurando che i soggetti direttamente interessati siano in grado di far valere le loro osservazioni. Se, a conclusione degli accertamenti svolti, l'esposto viene considerato motivatamente infondato, l'autorità competente locale informa il soggetto che lo ha originato della decisione e della relativa motivazione.

2. *L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave. L'ispettore assicura il mantenimento di garanzie di riservatezza degli esposti dei marittimi, ivi compresa la riservatezza durante i colloqui con i membri dell'equipaggio. L'autorità competente locale informa, tramite l'autorità competente centrale, l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente estendendo copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esposti non infondati pervenuti e del seguito che vi è stato dato.*

— L'articolo 21 del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dal presente decreto, così recita:

«Art. 21 (Rapporto di ispezione per il comandante). — 1. Al termine di un'ispezione, di un'ispezione dettagliata o di un'ispezione estesa, l'ispettore redige un rapporto a norma dell'allegato X, consegnandone una copia al comandante della nave ed all'autorità competente locale.

1-bis. *Qualora un'ispezione più dettagliata accerti condizioni di vita e di lavoro sulla nave difformi dalle prescrizioni della CLM 2006, l'ispettore segnala immediatamente le carenze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione delle stesse.*

1-ter. *Qualora un ispettore ritenga che le carenze siano rilevanti o qualora esse riguardino un possibile esposto a norma dell'allegato VI, parte A, punto 20, segnala le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi e può:*

a) *darne notifica a un rappresentante dello Stato di bandiera;*

b) *fornire alle competenti autorità del successivo porto di scalo le informazioni pertinenti.*

1-quater. *Riguardo a materie legate alla CLM 2006, l'autorità competente locale ha la facoltà di trasmettere copia della relazione dell'ispettore, corredata delle eventuali repliche pervenute entro il termine prescritto dalle competenti autorità dello Stato di bandiera, al direttore generale dell'Ufficio internazionale del lavoro, affinché l'azione possa essere valutata pertinente e idonea al fine di garantire che i dati*

in questione siano registrati e trasmessi ai soggetti eventualmente interessati ad avvalersi delle procedure di ricorso appropriate.».

— L'articolo 22, del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dal presente decreto, così recita:

«Art. 22 (Accertamento di deficienze e fermo della nave). — 1. In tutti i casi in cui dall'ispezione emergono o vengono confermate deficienze l'autorità competente locale accerta, tramite l'ispettore, che le deficienze siano eliminate in conformità alle convenzioni.

2. L'ispettore che rileva, nell'attività della nave, deficienze tali che, individualmente o nel complesso, rendano le operazioni svolte a bordo pericolose per la sicurezza, la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o l'ambiente, informa l'autorità competente locale che deve disporre la sospensione delle operazioni.

2-bis. *In caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi oppure di carenze che costituiscano una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi), l'autorità competente locale assicura che la nave ispezionata sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze.*

2-ter. *Il provvedimento di fermo o d'interruzione di un'operazione non è revocato fino a quando non si sia posto rimedio alle carenze riscontrate oppure l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le carenze stesse e abbia accertato che il piano possa essere attuato in modo rapido. Prima di accettare un piano d'azione, l'ispettore può consultare lo Stato di bandiera.*

3. La sospensione delle operazioni si protrae fino all'eliminazione del pericolo o fino a che l'ispettore, sulla base di ulteriori accertamenti, determina le condizioni alle quali l'operazione può continuare senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente.

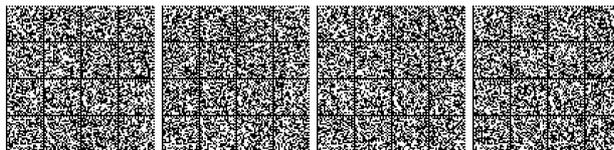
4. Se l'ispezione rivela che la nave non è equipaggiata con dispositivi di registrazione dei dati di navigazione, VDR, quando il loro uso è previsto dal decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modifiche e integrazioni, l'ispettore provvede affinché la nave sia sottoposta a fermo.

5. L'ispettore, in conformità a quanto prescritto dal comma 4 sopraccitato nonché nel caso in cui abbia riscontrato deficienze nella nave che rappresentino un pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente, nell'esercizio del proprio potere discrezionale e nel rispetto dei criteri da applicare per il fermo delle navi, di cui all'allegato XI del presente decreto, notifica il provvedimento di fermo al comandante della nave e informa immediatamente l'autorità competente locale, ai fini del diniego delle spedizioni ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione, nonché l'autorità portuale ove presente.

6. *Qualora si proceda a un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, e accludendo il rapporto d'ispezione, l'amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito a tutte le circostanze che hanno reso necessario l'intervento. Sono inoltre informati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati obbligatori conformemente alle convenzioni, se del caso. Inoltre, se è fatto divieto a una nave di riprendere il mare a causa di una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) oppure le condizioni di vita e di lavoro a bordo rappresentano un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei lavoratori marittimi, l'autorità competente deve informare immediatamente lo Stato di bandiera e invita un rappresentante di quest'ultimo a essere presente, se possibile, chiedendo allo Stato di bandiera di rispondere entro un termine impartito. L'autorità competente informa immediatamente anche le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato.*

7. Il fermo della nave è revocato a seguito dell'accertata eliminazione delle deficienze di cui al comma 5, ovvero qualora siano determinate, sulla base di ulteriori accertamenti dell'ispettore, le condizioni alle quali la nave può riprendere il mare senza pericolo per le altre navi e senza rischi per la sicurezza della navigazione, per la salute delle persone a bordo o per l'ambiente marino.

8. Il proprietario o l'armatore hanno diritto ad un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti se la nave è indebitamente sottoposta a fermo o ne vengono ritardate le operazioni portuali o la partenza. In tutti i casi in cui si afferma che la nave sia stata indebitamente sottoposta a fermo o abbia subito ritardo, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.



9. Al fine di razionalizzare l'impiego delle banchine senza pregiudicare l'efficienza e l'operatività portuale, il comandante del porto autorizza, nell'esercizio delle prerogative di cui all'articolo 62 del codice della navigazione, che una nave sottoposta a fermo sia spostata in un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Il rischio di limitare l'operatività portuale non pregiudica di per sé l'adozione del provvedimento di fermo.

10. Le autorità portuali cooperano con il comandante del porto al fine di agevolare l'ubicazione delle navi sottoposte a fermo.»

— La parte 2B, del paragrafo II, dell'allegato III, (Ispezioni delle navi), del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificata dal presente decreto, così recita:

«2B. Fattori imprevisi: le navi alle quali si applicano i seguenti fattori imprevisi possono essere sottoposte ad ispezione indipendentemente dal periodo intercorso dalla loro ultima ispezione periodica. La decisione di effettuare tale ispezione supplementare è lasciata alla valutazione professionale dell'autorità competente locale:

navi che non si sono conformate alla versione applicabile della raccomandazione IMO sulla navigazione di avvicinamento al Mar Baltico;

navi con certificati rilasciati da un organismo precedentemente riconosciuto il cui riconoscimento è stato ritirato dopo l'ultima ispezione effettuata nella Comunità o nella regione del MOU di Parigi;

navi che, su segnalazione di piloti o autorità o enti portuali, risultano avere anomalie apparenti tali da non permettere loro di navigare in condizioni di sicurezza o che costituiscono un rischio per l'ambiente ai sensi dell'articolo 14 del presente decreto;

navi che non si sono attenute ai requisiti di notifica pertinenti di cui all'articolo 13 del presente decreto, alla direttiva 2000/59/CE, recepita con decreto legislativo n. 182/2003 del 24 giugno 2003, alla direttiva 2002/59/CE, recepita con decreto legislativo n. 196/2005 del 19 agosto 2005 e, se del caso, al regolamento (CE) n. 725/2004;

navi che sono state oggetto di rapporto o di un esposto, incluso un esposto a terra, da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che l'autorità competente locale ritenga che il rapporto o l'esposto siano manifestamente infondati;

navi che in precedenza sono state sottoposte a fermo oltre tre mesi prima;

navi per le quali sono segnalate deficienze non corrette, ad eccezione di quelle per cui le deficienze dovevano essere corrette entro quattordici giorni dalla partenza e delle deficienze che dovevano essere corrette prima della partenza;

navi per le quali sono segnalati problemi relativi al tipo di carico, in particolare carichi nocivi o pericolosi;

navi che sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente;

navi per le quali sono giunte da fonte attendibile informazioni secondo cui i parametri di rischio non corrispondono a quelli registrati, con la conseguenza che il livello di rischio risulta maggiore;

navi per le quali è stato approvato un piano d'azione inteso a correggere le carenze di cui all'articolo 22, comma 2-bis, ma in relazione alle quali l'attuazione di tale piano non è stata controllata da un ispettore.».

— L'allegato V del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dal presente decreto, così recita:

«Allegato V

Elenco dei certificati e documenti

(Articolo 16, comma 1, lettera a)

- 1) Certificato internazionale di stazza (1969);
- 2) certificato di sicurezza per nave passeggeri; certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico; certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico; certificato di sicurezza radio per nave da carico; certificato di esenzione, compreso, se del caso, l'elenco dei carichi; certificato di sicurezza per nave da carico;
- 3) certificato internazionale di sicurezza marittima (ISSC);
- 4) registro sinottico (Continuous Synopsis Record);

5) certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;

certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;

6) certificato internazionale di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;

certificato di idoneità per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;

7) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale;

8) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi;

9) certificato internazionale di bordo libero (1966);

certificato internazionale di esenzione di bordo libero;

10) registro degli idrocarburi, parti I e II;

11) registro del carico;

12) tabella minima di armamento;

13) certificati o altri documenti necessari in conformità delle disposizioni della STCW 78/95;

14) certificati medici (cfr. CLM 2006);

15) tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (cfr. CLM 2006 e STCW 78/95);

16) registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (cfr. CLM 2006);

17) informazioni sulla stabilità;

18) copia del documento di conformità e del certificato di gestione della sicurezza rilasciati in conformità del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM) (SOLAS 74, capitolo IX);

19) certificati sulla robustezza dello scafo della nave e i macchinari, rilasciati dall'organismo riconosciuto in questione (richiesti solo se la nave mantiene la classe con un organismo riconosciuto);

20) documento di conformità con i requisiti specifici previsti per le navi che trasportano merci pericolose;

21) certificato di sicurezza delle unità veloci e autorizzazione all'esercizio per unità veloci;

22) elenco speciale o manifesto delle merci pericolose o piano tagliato di stivaggio;

23) giornale di bordo contenente le registrazioni di prove ed esercitazioni, incluse le esercitazioni di sicurezza, e registro dei verbali di ispezione e manutenzione della dotazione di salvataggio e relative disposizioni, nonché delle attrezzature e disposizioni antincendio;

24) certificato di sicurezza per navi adibite a servizi speciali;

25) certificato di sicurezza di unità mobili di trivellazione off-shore;

26) per le petroliere, il registro relativo al monitoraggio della discarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo dell'ultimo viaggio in zavorra;

27) ruolo d'appello, piano di lotta antincendio e, per le navi passeggeri, piano antiavaria;

28) piano di emergenza per inquinamento da olio minerale;

29) documentazione sui rapporti di ispezione (in caso di portarinfuse e petroliere);

30) rapporti delle precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo;

31) per le navi passeggeri ro-ro, informazioni sul rapporto massimo A/A;

32) documento di autorizzazione per il trasporto di granaglie;

33) manuale di rizzaggio del carico;

34) piano di gestione dei rifiuti e registro dei rifiuti;

35) sistema di supporto decisionale per i comandanti delle navi passeggeri;

36) piano di cooperazione SAR (Servizio di ricerca e salvataggio) per navi passeggeri in servizio su rotte fisse;

37) elenco dei limiti operativi per navi passeggeri;

38) libretto per portarinfuse;

39) piano di carico e scarico per portarinfuse;

40) certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi



(convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, 1992);

41) certificati richiesti ai sensi della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi;

42) certificati richiesti ai sensi del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente;

43) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (IAPP-EIAPP);

44) certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque reflue.

45) *certificato di lavoro marittimo*;

46) *dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II*;

47) *certificato internazionale del sistema antivegetativo*;

48) *certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi.*».

— La parte A, dell'allegato VI, del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificata dal presente decreto, così recita:

«(Omissis).

A. Esempi di fondatai motivi per un'ispezione più dettagliata:

1) navi contemplate nell'allegato I, punti 2A e 2B;

2) inadeguata tenuta del registro degli idrocarburi;

3) rilevamento di imprecisioni durante l'esame dei certificati e di altra documentazione;

4) indicazioni che i membri dell'equipaggio non sono in grado di soddisfare le condizioni relative alla comunicazione a bordo di cui all'articolo 18 della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, così come decretato dall'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324, e successivi emendamenti;

5) un certificato è stato ottenuto con la frode o il titolare di un certificato non è la persona alla quale tale certificato è stato rilasciato in origine;

6) la nave ha un comandante, un ufficiale o un marinaio titolare di un certificato rilasciato da un Paese che non ha ratificato la STCW 78/95;

7) prove a dimostrazione che le operazioni di carico e scarico e altre operazioni non sono effettuate in condizioni di sicurezza o in conformità degli orientamenti dell'IMO: ad esempio, il contenuto di ossigeno nella condotta principale di gas inerte delle cisterne di carico supera i livelli massimi prescritti;

8) impossibilità del comandante di una petroliera di mostrare il registro relativo al monitoraggio della discarica di idrocarburi e il suo sistema di controllo dell'ultimo viaggio in zavorra;

9) mancanza di un ruolo d'appello aggiornato o scarsa conoscenza, da parte dei membri dell'equipaggio, dei rispettivi compiti in caso di incendio o di abbandono della nave;

10) emissione di falsi allarmi per soccorso non seguiti da idonee procedure di cancellazione;

11) mancanza delle principali dotazioni o delle sistemazioni richieste dalle convenzioni;

12) condizioni di eccessiva insalubrità a bordo della nave;

13) prove tratte da osservazioni o dall'impressione generale dell'ispettore secondo cui esistono serie deficienze o grave deterioramento della carena o delle strutture atti a pregiudicare l'integrità strutturale della nave, la sua tenuta stagna all'acqua o la sua tenuta stagna alle intemperie;

14) informazioni o prove che il comandante o l'equipaggio non ha dimestichezza con operazioni di bordo essenziali relative alla sicurezza della nave o alla prevenzione dell'inquinamento o che tali operazioni non sono state effettuate;

15) assenza di una tabella delle disposizioni di lavoro a bordo o di registri delle ore di lavoro o di riposo dei marittimi;

16) violazione degli obblighi di informazione previsti dall'articolo 25 del decreto legislativo n. 196 del 2005 e successive modificazioni ed integrazioni (recepimento della direttiva 2002/59/CE, come modificata dalla direttiva 2009/17/CE).

17) *I documenti richiesti ai sensi della CLM 2006 non sono prodotti o non sono aggiornati, oppure non sono aggiornati in modo veritiero, o i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla CLM 2006 o non sono validi per altri motivi*;

18) *Le condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della CLM 2006*;

19) *Esistono ragionevoli motivi per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera per evitare di dover conformarsi alla CLM 2006*;

20) *È stato presentato un esposto relativo a una presunta non conformità delle condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave alle prescrizioni della CLM 2006.*

(Omissis).».

L'introduzione dell'allegato XI, del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificata dal presente decreto, così recita:

«(Omissis).

Introduzione.

Per stabilire se le deficienze rilevate durante un'ispezione giustificano il fermo della nave, l'ispettore si conforma ai criteri menzionati nei punti 1) e 2) in appresso.

Nel punto 3) è riportato un elenco di deficienze che possono di per sé giustificare il fermo della nave (cfr. *articolo 22, comma 5*).

Quando il motivo del fermo deriva da un'avaria accidentale subita nel viaggio della nave verso un porto, il provvedimento di fermo non è emanato sempreché:

a) sia stato tenuto debito conto degli obblighi di cui alla regola I/11, lettera c), della SOLAS 74 concernente la notifica all'Amministrazione dello Stato di bandiera, all'ispettore nominato o all'organismo riconosciuto competente per il rilascio del certificato pertinente;

b) prima dell'ingresso nel porto, il comandante o il proprietario della nave abbia trasmesso all'autorità competente dello Stato di approdo informazioni sulle circostanze dell'avaria accidentale e del danno subito ed informazioni sulla notifica obbligatoria all'amministrazione dello Stato di bandiera;

c) sia stata intrapresa dalla nave un'adeguata azione intesa ad ovviare alla carenza e sufficiente a soddisfare l'autorità;

d) l'autorità, dopo aver ricevuto notifica del completamento dei lavori intesi ad ovviare alla carenza, abbia constatato che le deficienze chiaramente pericolose per la sicurezza, la salute o l'ambiente sono state eliminate.

(Omissis).».

Il numero 3.10, dell'allegato XI, del citato decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dal presente decreto, così recita:

«3.10. *Ambito di pertinenza della CLM 2006*:

1) insufficienza di generi alimentari per il viaggio fino al porto successivo;

2) insufficienza di acqua potabile per il viaggio fino al porto successivo;

3) condizioni sanitarie non soddisfacenti a bordo;

4) mancanza di riscaldamento negli alloggi di una nave che naviga in zone in cui le temperature possono essere eccessivamente basse;

5) insufficienza di ventilazione negli alloggi di una nave;

6) eccessiva presenza di rifiuti, ostruzioni da equipaggiamenti o carico o altre condizioni non sicure nei passaggi/alloggi;

7) chiara evidenza che il personale di guardia o altri lavori, della prima guardia e delle successive guardie, sono indeboliti dal lavoro.

8) *Le condizioni a bordo presentano un chiaro rischio per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi*;

9) *La non conformità costituisce una violazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) relative alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo della nave, quale previsto dal certificato di lavoro marittimo della nave e dalla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.*».

15G00080

