



# Disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

A.G. 140

21 gennaio 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

Natura atto:	Schema di decreto legislativo
Atto del Governo:	140
Titolo:	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
Norma di riferimento:	articolo 17 della legge 4 ottobre 2019, n. 117
Relazione tecnica (RT):	presente

## Finalità

Il provvedimento – adottato in attuazione della delega di cui all'articolo 17 della L. 117/2019 (Legge di delegazione europea 2018) – reca 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.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica (vedi tabella). Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

## Verifica delle quantificazioni

Disposizioni dell schema di decreto legislativo che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
<b>Articolo 1:</b> si modifica l'articolo 1 del D. Lgs. 45/2000 (Attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali), al fine di adeguare le definizioni in esso contenute a quelle utilizzate a livello europeo e internazionale.	La <b>relazione tecnica</b> afferma, relativamente al complesso delle disposizioni di cui al provvedimento in esame, che dallo stesso non derivano nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle amministrazioni interessate al presente provvedimento. Con specifico riferimento all'articolo 1, la RT afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
<b>Articolo 2:</b> si modifica l'articolo 2 del D. Lgs. 45/2000, relativo all'ambito di applicazione del provvedimento in esame. In particolare, le modifiche escludono da detto ambito le navi costruite dopo il 1° luglio 1998 di lunghezza inferiore ai 24 metri.	La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
<b>Articolo 3:</b> viene integralmente sostituito l'articolo 3 del D. Lgs. 45/2000, relativo alla	La <b>relazione tecnica</b> afferma che per l'attività di individuazione ed aggiornamento del decreto

<p>categorizzazione dei tratti di mare e delle classi di navi da passeggeri. In particolare, si prevede che l'Amministrazione (individuata nel Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto) individui e aggiorni, con proprio decreto, l'elenco dei tratti di mare e i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda, avvalendosi delle competenze tecniche e scientifiche dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).</p>	<p>contenente l'elenco dei tratti di mare e relative altezze significative d'onda, l'Amministrazione si avvale dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) senza oneri per la finanza pubblica, coerentemente alla clausola di invarianza finanziaria di cui al successivo articolo 13 del provvedimento in esame</p>
<p><b>Articolo 4:</b> viene modificato l'articolo 4 del D. Lgs. 45/2000, inerente i requisiti di sicurezza delle navi passeggeri. In particolare, viene eliminato il regime transitorio per l'adeguamento delle navi da passeggeri costruite prima del 1° luglio 1998 ai requisiti del D. Lgs. 45/2000 e introdotto un nuovo regime transitorio per le navi costruite in materiale equivalente che non erano soggette ai requisiti di detto decreto.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 5:</b> viene sostituito l'articolo 4-<i>bis</i> del D. Lgs. 45/2000, inerente i requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi <i>roll-on/roll-off</i> da passeggeri.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 6:</b> viene sostituito l'articolo 4-<i>ter</i> del D. Lgs. 45/2000, inerente i requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 7:</b> viene sostituito l'articolo 5 del D. Lgs. 45/2000, inerente le equivalenze ed esenzioni. In particolare, sono riformulate le modalità di adozione delle misure di equivalenza e di esenzione, nonché le relative modalità di notifica alla Commissione.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articoli 8 e 9:</b> viene sostituito l'articolo 7 del D. Lgs. 45/2000 in materia di tempi e modalità di esecuzione delle visite alle navi da passeggeri. In particolare, il comma 3 prevede che dette visite siano effettuate dall'ente tecnico e, per la parte relativa alle radiocomunicazioni, dagli ispettori del Ministero dello sviluppo economico. Viene inoltre modificato l'articolo 9, relativo ai certificati delle unità navali, al fine di coordinamento con le nuove previsioni contenute nell'articolo 7, come modificato dal provvedimento in esame.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che, al fine di semplificare le modalità attraverso cui le visite sono effettuate, si prevede che le stesse siano affidate (ferma restando la competenza al rilascio del certificato di sicurezza in capo all'Autorità marittima) all'ente tecnico (Registro italiano navale - RINA), con esclusione della parte relativa agli impianti radio, affidata agli ispettori del Ministero dello sviluppo economico. Detta ultima previsione non innova l'attuale assetto normativo in quanto gli articoli 25 e 26 della L. 616/1962 già prevedono che, se per il rilascio o il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità devono essere ispezionati gli apparecchi radioelettrici, della commissione di visita faccia parte anche un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. L'odierna disposizione, pertanto, non prevede alcuna nuova attività da parte del MISE, che già provvede alle ispezioni, nell'ambito delle</p>

	<p>commissioni di cui all'articolo 25 della legge n. 616 del 1962, per la parte di propria competenza (apparati radioelettrici). La disposizione non comporta pertanto nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 10:</b> viene introdotto l'articolo 8-<i>bis</i> nel D. Lgs. 45/2000 in materia di sanzioni. In particolare, il comandante che:</p> <p>a) naviga oltre i limiti della abilitazione della nave è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a 1.032 euro;</p> <p>b) intraprende la navigazione in mancanza dei requisiti di sicurezza, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1.032;</p> <p>c) intraprende la navigazione privo di certificati validi, è punito con l'arresto fino a 1 anno ovvero con l'ammenda fino a euro 1.032. Inoltre, il comandante, 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 sono puniti con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1.032.</p> <p>Qualora i medesimi soggetti non sottopongano la nave alle visite previste, sono puniti con la sanzione amministrativa da euro 5.000 a euro 15.000.</p> <p>L'autorità competente a ricevere il rapporto è il Capo del compartimento marittimo. All'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative sono competenti gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle capitanerie di porto, nonché le persone cui le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che le disposizioni in esame non comportano minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, potendo, determinare eventuali nuove entrate, in relazione a quei comportamenti sanzionati in via amministrativa, che, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non sono stimate. Viene inoltre individuato il Capo del compartimento marittimo quale autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della L. 689/1981. Al riguardo, la RT precisa che gli effetti della disposizione non incidono rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente per il MIT - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, in quanto la predetta attività, eseguita con l'impiego di personale dipendente, costituisce una funzione ordinariamente già svolta nel quadro delle attività di istituto previste dal Codice della navigazione e dalle altre norme inerenti la sicurezza della navigazione, già svolte compatibilmente con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente. In tema di potestà sanzionatoria, la RT evidenzia infatti che la competenza attribuita al Capo del compartimento marittimo in tema di illeciti amministrativi è dettata dalla specificità tecnica della tipologia delle violazioni. Pur non essendo possibile determinare <i>ex ante</i> il numero delle sanzioni amministrative che potranno essere irrogate alla luce della normativa in questione, la RT evidenzia che le stesse non costituiscono fonte di criticità nel quadro delle capacità di trattazione delle pratiche cui l'Amministrazione è in grado di far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Il Capo del compartimento marittimo esercita già la funzione sanzionatoria per altre materie (pesca, diporto, etc.) e anche per la sicurezza della navigazione, per cui è già dotato di uffici che, per competenze e dotazioni, sono in grado di svolgere la funzione in esame. A ciò si aggiunge che, a seguito della contestazione delle infrazioni previste dalla normativa in questione, permane in capo al trasgressore la facoltà di definire il contenzioso in via amministrativa entro sessanta giorni dalla contestazione, quindi senza l'avvio del procedimento sanzionatorio ed estinguendo</p>

	immediatamente il procedimento medesimo, senza alcuna incombenza, in tal caso, per il Capo del compartimento marittimo.
<b>Articoli 11 e 12:</b> vengono modificati l'allegato I e il titolo del D. Lgs. 45/2000.	La <b>relazione tecnica</b> afferma che le disposizioni sono di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
<b>Articolo 13:</b> viene previsto che dall'attuazione del provvedimento in esame non debbano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente	La <b>relazione tecnica</b> afferma che l'articolo introduce la clausola di invarianza finanziaria. Lo schema di decreto in esame non prevede alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato. Alla luce di quanto illustrato, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stata comunque prevista espressamente la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

**In merito ai profili di quantificazione**, si osserva che le disposizioni in esame modificano il D. Lgs. 45/2000, al fine di adeguare la normativa nazionale alle disposizioni del regolamento UE 2017/2108 relativo a norme di sicurezza per le navi da passeggeri. La RT afferma che le norme non prevedono alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle amministrazioni interessate che possano determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato. Si rammenta preliminarmente che né al decreto legislativo nel suo testo originario né alle modifiche successivamente introdotte sono stati ascritti effetti finanziari.

In proposito, con riferimento all'articolo 3, in cui si prevede che il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto individui e aggiorni l'elenco dei tratti di mare e i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda avvalendosi delle competenze tecniche e scientifiche dell'ISPRA, la RT ribadisce che l'avvalimento in questione avverrà senza oneri per la finanza pubblica. Al riguardo, pur tenendo conto della clausola di invarianza finanziaria riferita al provvedimento nel suo complesso trattandosi dell'attribuzione all'ISPRA di un nuovo compito (non previsto a legislazione vigente in quanto l'articolo 3 nel testo attuale fa riferimento alle sole classi delle navi e non anche all'altezza delle onde), andrebbero acquisiti ulteriori elementi volti a suffragare l'assunzione che l'ISPRA possa effettivamente adempiere ai nuovi compiti con le risorse già previste a legislazione vigente.

Non vi sono osservazioni da formulare in relazione all'articolo 8 (visite alle navi passeggeri) e 9 (sanzioni), sulla base degli elementi forniti dalla relazione tecnica.