

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2003/25/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 14 APRILE 2003 CONCERNENTE REQUISITI SPECIFICI DI STABILITÀ PER LE NAVI RO/RO DA PASSEGGERI

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La legge 31 ottobre 2003, n. 306, recante disposizioni per l'adeguamento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea (legge comunitaria 2003), e, in particolare, gli articoli 1 e 2 e l'allegato B prevedono che alla direttiva 2003/25/CE venga data attuazione con decreto legislativo.

Il provvedimento è stato predisposto a seguito di riunioni di coordinamento tenutesi presso il Dipartimento per le politiche comunitarie nell'ambito della Commissione istituita ai sensi dell'articolo 19 della legge 16 aprile 1987, n. 183, sulla base del testo predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Con l'emanazione della direttiva 2003/25/CE del 14 aprile 2003, concernente ulteriori requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri che effettuano viaggi internazionali e toccano porti di paesi membri, il Parlamento europeo ed il Consiglio dell'Unione Europea ha ritenuto necessario introdurre nuove misure nel settore per accrescere la sicurezza del trasporto marittimo di passeggeri ed ha reputato le norme di stabilità in caso di avaria previste dalla Convenzione Solas 74, come emendata, meritevoli di essere inserite per le navi ro/ro.

Partendo dal presupposto che, in condizioni di avaria a seguito di una collisione, il maggior rischio per la stabilità di una nave ro/ro da passeggeri, con un ponte garage chiuso, è costituito dagli effetti dovuti al possibile accumulo di significativi volumi d'acqua su tale ponte, la direttiva in questione ha voluto istituire un collegamento diretto tra le norme che disciplinano la stabilità, già previste nella sopraccitata Convenzione Solas, con il tratto di mare in cui la nave effettivamente opera e, più in particolare, con l'altezza significativa d'onda (intesa come l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un determinato periodo) registrata in tale tratto di mare; infatti, è proprio in relazione al valore dell'altezza significativa d'onda che varia la massa d'acqua che può accumularsi sul ponte garage in caso di avaria.

Tale intento è stato raggiunto rendendo obbligatoria, per tutti gli Stati comunitari, l'applicazione del cosiddetto "accordo di Stoccolma", concordato a Stoccolma il 28 febbraio 1996 da otto paesi del nord Europa, fra cui sette Stati membri.

Il decreto legislativo si compone di 11 articoli e di due allegati che di seguito si procede ad illustrare.

Articolo 1: stabilisce il significato dei termini tecnici utilizzati all'interno del provvedimento quali, ad esempio: "altezza significativa d'onda", "bordo libero residuo", "nave ro/ro da passeggeri", ecc.

Articolo 2: individua il campo di applicazione del provvedimento che riguarda tutte le navi da passeggeri, del tipo ro/ro, che effettuano viaggi internazionali di linea che toccano porti di uno Stato membro, di qualsiasi bandiera, età e stazza.

Articolo 3: introduce il concetto di altezza significativa d'onda il cui valore deve essere utilizzato per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage della nave.

Articolo 4: impone all'Amministrazione di individuare e di tenere aggiornato, con proprio provvedimento amministrativo, l'elenco dei tratti di mare in cui navi ro/ro da passeggeri effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato. L'Amministrazione deve anche indicare ed aggiornare per detti tratti di mare i valori d'altezza significativa d'onda.

L'Amministrazione, inoltre, deve rendere disponibili le predette informazioni su sito Internet e deve comunicare alla Commissione ove sono state inserite dette informazioni e tutte le modifiche ad esse apportate.

Articolo 5: il comma 1 detta gli ulteriori requisiti di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri, che integrano quelli già previsti dalla Convenzione Solas. Detti requisiti sono specificati nell'allegato I cui detto comma fa rimando.

Il secondo comma, per le navi esistenti, prevede che, qualora le stesse operino in tratti di mare ove l'altezza significativa d'onda sia pari o inferiore ad 1,5m, non sono soggette all'applicazione dei nuovi requisiti di stabilità previsti in aggiunta a quelli indicati nella regola II-1/B/8 della Convenzione Solas.

Articolo 6: detta i tempi per l'applicazione dei requisiti di cui all'articolo 5:

- le navi nuove devono adeguarsi immediatamente;
- le navi esistenti, non conformi alla data del 17 maggio 2003 alle disposizioni di cui alla regola II-1/B/8 della Convenzione Solas, entro il 1° ottobre 2010;
- le navi esistenti, conformi alla data del 17 maggio 2003 alle disposizioni di cui alla regola II-1/B/8 della Convenzione Solas, entro il 1° ottobre 2015.

Articolo 7: impone che tutte le navi interessate siano in possesso di un apposito certificato attestante la conformità ai requisiti specifici di stabilità richiesti dall'articolo 5 e dall'allegato I. Per le navi italiane, detti certificati sono rilasciati dall'ente tecnico della nave stessa.

Articolo 8: nel primo comma è prevista l'ipotesi in cui un armatore, o un esercente che esercisce un determinato servizio di linea su tutto l'arco dell'anno, intenda utilizzare sulla stessa linea ulteriori navi ro/ro da passeggeri per un periodo più breve. In tal caso, gli armatori devono informare di ciò la competente autorità marittima almeno un mese prima dell'inizio dell'attività della nave aggiuntiva. Se fosse necessario, invece, sostituire una nave già in linea, per non causare un'interruzione del servizio, è previsto che venga applicata la procedura di cui all'articolo 7.2 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, il quale prevede che "l'autorità marittima consente che una diversa unità entri in servizio purché, dall'esito di un'ispezione a bordo, e dal controllo dei documenti si possa ragionevolmente ritenere che la stessa soddisfa i necessari requisiti per operare in condizioni di sicurezza."

Il secondo comma dispone che gli armatori che intendono effettuare un servizio di linea stagionale inferiore ai sei mesi, devono darne comunicazione all'autorità marittima competente almeno tre mesi prima dell'inizio di tale servizio.

Nelle ipotesi di cui sopra, in base al disposto del terzo comma, invece di considerare il valore dell'altezza significativa d'onda fissato per l'intero anno, può essere utilizzato il valore relativo allo specifico periodo interessato.

Articolo 9: consente che eventuali modifiche alle norme tecniche contenute negli allegati vengano apportate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 10: precisa che per le violazioni alle norme del presente decreto restano ferme le sanzioni previste dagli articoli 1215 e 1216 del Codice della navigazione.

Articolo 11: precisa che dal provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri né minori entrate carico del bilancio dello Stato.

L'**allegato I**, riprendendo interamente l'allegato I della direttiva in recepimento, specifica i requisiti specifici di stabilità delle navi ro/ro da passeggeri.

L'**allegato II**, riprendendo l'allegato II della direttiva in recepimento, riporta gli orientamenti indicativi che devono essere seguiti dagli enti tecnici nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico del bilancio dello Stato e, pertanto, si omette la relazione tecnica di cui all'articolo 11-ter della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.