

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4237

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato JANNONE

Modifica degli allegati II e IV al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, concernente l’istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale, in attuazione della direttiva 2011/15/UE della Commissione, del 23 febbraio 2011

*Presentata il 30 marzo 2011*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Scopo della presente proposta di legge è aggiornare il decreto legislativo n. 196 del 2005 con il quale è stata data attuazione alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all’istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale, recependo la direttiva 2011/15/UE della Commissione del 23 febbraio 2011, con la quale si modificano le prescrizioni relative all’installazione a bordo dei sistemi di identificazione automatica (*Automatic Identification System* – AIS) e dei registratori di dati di viaggio (*Voyage Data Recorder* – VDR). Tali prescrizioni devono essere aggiornate in linea con le modifiche che sono state apportate alla

convenzione internazionale di Londra del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), resa esecutiva dalla legge n. 313 del 1980, tenendo conto dello sviluppo di VDR semplificati approvato dall’Organizzazione marittima internazionale (IMO). Il campo di applicazione delle deroghe per le piccole navi passeggeri su brevi distanze deve essere inoltre precisato e adattato a tali viaggi. Lo scopo del legislatore europeo era quello di chiarire i poteri di intervento degli Stati membri a seguito di un sinistro marittimo; in particolare, doveva essere stabilito con chiarezza che gli Stati membri avevano la facoltà di impartire istruzioni alla società di assistenza, salvataggio o rimorchio per prevenire un pericolo

grave e imminente che minacciava il litorale o interessi connessi, la sicurezza di altre navi e dei loro equipaggi e passeggeri o quella di persone a terra o dell'ambiente marino.

Nella comunicazione del 24 febbraio 1993 per una politica comune della sicurezza marittima la Commissione ricordava, tra gli obiettivi da conseguire a livello comunitario, l'introduzione di un sistema di informazione obbligatorio grazie al quale gli Stati membri potessero rapidamente accedere a tutte le informazioni importanti relative ai movimenti delle navi che trasportano prodotti pericolosi ed inquinanti, nonché a quelle relative alla natura esatta di tali carichi. La direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità, o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti, ora abrogata, aveva istituito un sistema per l'informazione delle autorità competenti sulle navi dirette a porti marittimi della Comunità, nonché sugli incidenti in mare. Tale direttiva prevedeva che la Commissione presentasse nuove proposte per l'introduzione di un più completo sistema di notificazione nella Comunità e che tali proposte potessero riguardare le navi in transito lungo le coste degli Stati membri. La risoluzione del Consiglio dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari ha riconosciuto che tra i principali obiettivi dell'azione comunitaria rientrava l'adozione di un sistema di informazione più completo.

L'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione doveva contribuire a prevenire gli incidenti e gli inquinamenti in mare, nonché a ridurre al minimo le loro conseguenze sull'ambiente marino e costiero, sull'economia e sulla salute delle popolazioni locali. L'efficienza del traffico marittimo e, in particolare, della gestione dello scalo delle navi nei porti, dipende dall'osservanza dell'obbligo per le navi di annunciare con sufficiente anticipo il loro arrivo nei porti.

Lungo le coste europee sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di notifica delle navi in conformità con le pertinenti disposizioni dell'IMO. Pertanto, si era resa necessaria l'approvazione di un provvedimento nel quale fossero sanciti per tutte le navi gli obblighi di notifica prescritti da tali sistemi; inoltre, furono istituiti servizi di assistenza al traffico marittimo, VTS e sistemi di organizzazione del traffico in grado di svolgere un'importante funzione ai fini della prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento in talune zone marittime pericolose per la navigazione o nelle quali il traffico è particolarmente intenso, grazie all'utilizzo dei servizi di assistenza al traffico e all'osservazione delle norme applicabili ai sistemi di organizzazione del traffico approvati dall'IMO.

Nel settore degli equipaggiamenti di bordo sono stati realizzati progressi tecnologici fondamentali che consentono oggi l'identificazione automatica delle navi (sistemi AIS) e quindi un loro migliore monitoraggio, nonché la registrazione dei dati di viaggio (sistemi VDR o « scatole nere ») che facilitano le indagini dopo gli incidenti, in considerazione della loro importanza ai fini della definizione di una politica di prevenzione degli incidenti in mare è stata resa obbligatoria la presenza di queste apparecchiature a bordo delle navi che effettuano viaggi nazionali e internazionali con scalo nei porti dell'Unione europea, dato che i dati forniti da un sistema VDR possono essere utilizzati sia dopo un incidente per indagare sulle sue cause sia a titolo preventivo per trarre insegnamenti da questo tipo di situazioni.

In quest'ottica è stato fatto obbligo agli Stati membri, di promuovere l'impiego di tali dati per entrambi i fini, in modo da accertarsi che le stazioni costiere delle autorità competenti dispongano di personale sufficiente e debitamente qualificato, oltre che delle attrezzature tecniche appropriate. Infatti, tali apparecchiature fanno sì che la conoscenza esatta delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo delle navi e di altre informazioni pertinenti dal punto di vista della sicurezza, come quelle relative a incidenti

avvenuti in mare, sia un fattore essenziale per poter preparare ed effettuare con la dovuta efficacia le operazioni di intervento in caso di inquinamento o di rischio di inquinamento in mare. Le navi dirette ai porti degli Stati membri o che ne escono devono notificare queste informazioni alle autorità competenti o alle autorità portuali di tali Stati membri. Per semplificare e accelerare la trasmissione e l'utilizzazione di informazioni sul carico, che possono talora essere voluminose, è opportuno che tali informazioni siano trasmesse, qualora ciò sia possibile, per via elettronica all'autorità competente o all'autorità portuale interessata. Per gli stessi motivi, gli scambi di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero aver luogo per via elettronica. Gli Stati membri devono premunirsi contro i rischi per la sicurezza marittima,

la sicurezza degli individui e dell'ambiente marino e costiero creati da incidenti o talune altre situazioni in mare o dalla presenza di perdite di inquinanti o di colli alla deriva. A tal fine i comandanti delle navi che si trovano nella zona di ricerca e di soccorso, zona economica esclusiva o zona equivalente degli Stati membri, dovrebbero riferire alle autorità costiere i fatti eventualmente rilevati, fornendo ogni opportuna informazione. In base alla loro situazione specifica, gli Stati membri dovrebbero godere un margine di manovra nel determinare a quale delle suddette zone geografiche debba applicarsi l'obbligo di notifica.

La presente proposta di legge mira al recepimento tempestivo della direttiva 2011/15/UE, integrando quanto già stabilito dal decreto legislativo n. 196 del 2005.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

1. L'allegato II annesso al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni, è sostituito dall'allegato II di cui alla tabella A allegata alla presente legge.

## ART. 2.

1. L'allegato IV annesso al decreto legislativo 19 agosto 2005 n. 196, è sostituito dall'allegato IV di cui alla tabella B allegata alla presente legge.

## ART. 3.

1. Al comma 1 dell'articolo 6 del decreto legislativo 19 agosto del 2005, n. 196, le parole: « individuate nell'allegato II, punto 1, » sono sostituite dalle seguenti « individuate nell'allegato II, punto III, ».

## ART. 4.

1. Le disposizioni di cui alla presente legge entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della medesima legge nella *Gazzetta Ufficiale*.

TABELLA A  
(Articolo 1)« ALLEGATO II  
(articolo 6, comma 1)

Obblighi riguardanti le apparecchiature di bordo.

## 1. PESCHERECCI.

I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri devono essere dotati di un sistema di identificazione automatica (AIS), di cui all'articolo 6-*bis* della direttiva, secondo il seguente calendario:

pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri o inferiore a 45 metri: entro il 31 maggio 2012;

pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri: entro il 31 maggio 2013;

pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 15 metri e inferiore a 18 metri: entro il 31 maggio 2014;

pescherecci di nuova costruzione di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6-*bis* della direttiva a decorrere dal 30 novembre 2010.

## 2. NAVI CHE OPERANO SU ROTTE INTERNAZIONALI.

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, che operano su rotte internazionali e che effettuano scalo in un porto di uno Stato membro devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) in conformità alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della SOLAS. Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 3.000 tonnellate che operano su rotte internazionali e che effettuano scalo in un porto di uno Stato membro devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) in conformità alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della SOLAS. Per le navi da carico costruite prima del 1° luglio 2002, il VDR può essere un registratore dei dati di viaggio semplificato (S-VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della SOLAS.

## 3. NAVI CHE NON OPERANO SU ROTTE INTERNAZIONALI.

## 1. Sistemi di identificazione automatica (AIS)

Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le altre navi con una stazza lorda pari o superiore a 300

tonnellate, che non operano su rotte internazionali devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS) conforme alle norme tecniche e di funzionamento stabilite nel capitolo V della SOLAS.

## 2. Registratori dei dati di viaggio (sistemi VDR)

*a)* Le navi da passeggeri, indipendentemente dalle loro dimensioni, e tutte le navi diverse da quelle passeggeri con una stazza lorda pari o superiore a 3.000 tonnellate, costruite il 1° luglio 2002 o dopo tale data e non operanti su rotte internazionali devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della SOLAS.

*b)* Le navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 3.000 tonnellate, costruite prima del 1° luglio 2002 e non operanti su rotte internazionali devono essere dotate di un registratore dei dati di viaggio (VDR) o di un registratore dei dati di viaggio semplificato (S-VDR) conforme alle norme tecniche e di funzionamento elaborate in conformità al capitolo V della SOLAS ».

TABELLA B  
(Articolo 2)« ALLEGATO IV  
(articolo 19, comma 1)

Misure da adottare in presenza di una minaccia per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente.

Qualora, in seguito, a un incidente o in presenza delle circostanze descritte all'articolo 17 della direttiva, riguardanti una nave, e qualora si ritenga necessario, nell'ambito del diritto internazionale, allontanare, attenuare o eliminare un pericolo grave e imminente che minaccia il litorale nazionale o interessi ad esso connessi, la sicurezza di altre navi, del loro equipaggio e dei loro passeggeri o delle persone che vi si trovano, oppure qualora si renda necessario proteggere l'ambiente marino, si può in particolare:

*a)* limitare i movimenti della nave o dirigerla su una data rotta. La prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;

*b)* ordinare al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza della navigazione;

*c)* inviare a bordo della nave una squadra di esperti per valutare il grado di rischio, assistere il comandante nel rimediare alla situazione e tenere informata la stazione costiera competente;

*d)* ordinare al comandante di recarsi in un luogo di rifugio in caso di pericolo imminente od ordinare che la nave sia pilotata o rimorchiata.

Se una nave è rimorchiata nell'ambito di un accordo di rimorchio o di salvataggio, le misure di cui alle lettere *a)* e *d)* adottate dall'autorità competente possono essere applicate anche alle società di assistenza, salvataggio e rimorchio coinvolte ».

€ 1,00



\*16PDL0047750\*