



Schema di decreto legislativo recante sanzioni per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio di navi Atto del Governo 165

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	165	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria della violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio di navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE	
Norma di delega:	articolo 2 della legge 4 ottobre 2019, n. 117	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione	4/3/2020	4/3/2020
annuncio	4/3/2020	4/3/2020
assegnazione:	4/3/2020	4/3/2020
termine per l'espressione del parere:	13/4/2020	13/04/2020
Commissioni competenti:	Riunite 2 ^a (Giustizia) e 13 ^a (Territorio, ambiente, beni ambientali)	Riunite II (Giustizia) e VIII (Ambiente)
Rilievi di altre Commissioni:	5 ^a (Bilancio), 8 ^a (Lavori pubblici, comunicazioni), 10 ^a (Industria, commercio, turismo) e 14 ^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - termine 3/4/2020	XIV (Politiche Unione europea) - termine 13/4/2020, V (Bilancio) - termine 24/3/2020

Normativa vigente: regolamento (UE) n. 1257/2013

Il [regolamento \(UE\) n. 1257/2013](#) del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi, come ricordato nella relazione illustrativa dello schema in esame, "ha come obiettivo primario la corretta gestione delle operazioni di demolizione delle navi battenti la bandiera di uno degli Stati membri dell'Unione europea, prendendo in considerazione, oltre che gli aspetti ambientali, anche le condizioni di sicurezza degli impianti di demolizione delle navi.

Il regolamento anticipa, a livello europeo, l'applicazione delle disposizioni della [Convenzione di Hong Kong del 19 maggio 2009](#). L'entrata in vigore di quest'ultima, sottoscritta nel 2009, prevede la ratifica di almeno 15 Stati con tonnellaggio commerciale complessivo di almeno il 40% del totale mondiale, in aggiunta a precise percentuali di naviglio demolito. Detta Convenzione mira a impedire la pratica della demolizione delle navi presso alcuni Paesi del sud-est asiatico, in siti privi delle più elementari norme di protezione ambientale e di sicurezza per i lavoratori. Nelle more dell'entrata in vigore della Convenzione, è stato quindi emanato il richiamato regolamento europeo, scaturito proprio dalla considerazione che molte navi europee in disuso sono attualmente trasportate sulle spiagge dell'Asia meridionale per essere demolite. L'assenza di misure di protezione dell'ambiente e di sicurezza dei luoghi di lavoro ha sinora portato a un tasso elevato di incidenti, a rischi sanitari e a un inquinamento di vasta portata, che interessa anche ampie distese di litorale".

Relativamente allo stato del processo di ratifica della Convenzione di Hong Kong, al 12 febbraio 2020, secondo quanto riportato nel [sito web dell'IMO](#) (*International Maritime Organization*), la Convenzione è stata ratificata da 15 Paesi (Belgio, Congo, Danimarca, Estonia, Francia, Germania, India, Ghana, Giappone, Malta, Paesi Bassi, Norvegia, Panama, Serbia e Turchia), le cui flotte mercantili costituiscono circa il 30,2% della stazza lorda della flotta mercantile mondiale.

Si richiama, in estrema sintesi, il **contenuto delle principali disposizioni del regolamento**.

Gli obiettivi che si prefigge il regolamento, enunciati nell'art. 1, sono quelli di:

- prevenire, ridurre, minimizzare nonché, nella misura del possibile, eliminare gli incidenti, le lesioni e altri effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati dal riciclaggio delle navi;
- rafforzare la sicurezza, la protezione della salute umana e la tutela dell'ambiente marino dell'UE durante l'intero ciclo di vita della nave, in particolare al fine di assicurare che i rifiuti pericolosi provenienti dal riciclaggio delle navi siano soggetti ad una gestione compatibile con l'ambiente;
- assicurare la corretta gestione dei materiali pericolosi a bordo delle navi;
- facilitare la ratifica della convenzione di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente.

In base al disposto dell'art. 2 del regolamento, lo stesso si applica alle navi battenti bandiera di uno Stato membro (ad eccezione dell'art. 12 che invece si applica alle navi battenti bandiera di un paese terzo che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro).

Gli articoli 4 e 5 riguardano invece il controllo e l'inventario dei materiali pericolosi presenti sulle navi, mentre l'articolo 7 disciplina il piano di riciclaggio relativo alla nave che deve essere elaborato prima di qualsiasi operazione di riciclaggio della nave.

L'articolo 6 prevede una serie di obblighi in capo agli armatori, mentre l'articolo 8 disciplina i controlli delle navi, prevedendo che:

- i controlli sono svolti da funzionari dell'amministrazione nazionale o di un organismo riconosciuto da essa autorizzato;
- le navi sono oggetto dei seguenti controlli: a) un controllo iniziale; b) un controllo di rinnovo; c) un controllo addizionale; d) un controllo finale.

Il successivo articolo 9 dispone che l'amministrazione nazionale o l'organismo riconosciuto da essa autorizzato rilascia:

- un certificato di inventario dopo aver espletato, con esito positivo, un controllo iniziale o di rinnovo;
- un certificato di idoneità al riciclaggio (che è completato dall'inventario dei materiali pericolosi e dal piano di riciclaggio della nave) dopo aver espletato, con esito positivo, un controllo finale.

L'articolo 10 disciplina la durata e la validità dei certificati, mentre l'articolo 11 il controllo degli stessi da parte dello Stato di approdo.

L'articolo 16 prevede l'istituzione e l'aggiornamento dell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, mentre l'articolo 13 individua i requisiti necessari per gli impianti di riciclaggio delle navi ai fini del loro inserimento nell'elenco europeo.

In tale elenco sono inseriti gli impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro (autorizzati in base alle disposizioni recate dall'art. 14), nonché gli impianti di riciclaggio delle navi situati in un paese terzo disciplinati dall'art. 15 (il quale prevede che un'impresa di riciclaggio delle navi proprietaria di un impianto di riciclaggio delle navi situato in un paese terzo e che intenda riciclare navi battenti bandiera di uno Stato membro presenta una richiesta alla Commissione di inserire tale impianto di riciclaggio delle navi nell'elenco europeo).

L'articolo 22 dispone, al paragrafo 1, che "Gli **Stati membri stabiliscono le sanzioni** applicabili in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono **effettive, proporzionate e dissuasive**". Il successivo paragrafo 4 dispone inoltre che gli Stati membri devono comunicare alla Commissione UE le disposizioni del diritto nazionale relative all'esecuzione del regolamento e le sanzioni applicabili.

Il termine di inizio per l'applicazione delle norme del regolamento è già scattato, essendo stato fissato (dall'art. 32 del regolamento) al più tardi al 31 dicembre 2018. Fa eccezione l'obbligo di tenere sulle navi un inventario dei materiali pericolosi presenti nella struttura o nelle attrezzature delle navi stesse, che dovrà essere rispettato a decorrere dal 31 dicembre 2020.

In attuazione delle disposizioni del regolamento sono state emanate diverse decisioni di esecuzione (i testi sono disponibili nella [sezione "Riciclaggio delle navi" del sito web del Ministero](#) delle infrastrutture e dei trasporti). In particolare si ricorda la decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione, del 19 dicembre 2016, che istituisce l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013, modificata, da ultimo, dalla decisione n. 2020/95/UE del 22 gennaio 2020.

In ambito nazionale, il [D.M. infrastrutture e trasporti 12 ottobre 2017](#) ha disciplinato, in attuazione di quanto previsto dal regolamento, le procedure relative all'autorizzazione per il riciclaggio delle navi. In particolare, tale decreto reca norme:

- che prevedono l'attribuzione di specifiche funzioni in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e alle autorità marittime locali;
- che disciplinano il rilascio dell'autorizzazione a svolgere l'attività di riciclaggio delle navi ai cantieri navali e l'approvazione del piano di riciclaggio delle singole navi, i soggetti delegati ad effettuare le verifiche e le ispezioni alle navi.

Con il successivo [D.M. infrastrutture e trasporti 27 maggio 2019](#) sono state dettate le istruzioni operative per la vigilanza, le visite ed il rilascio dei certificati alla nave, nonché per l'autorizzazione degli organismi a

cui delegare verifiche e ispezioni, al fine di adempiere alle disposizioni contenute nel regolamento n. 1257/2013 e nel D.M. 12 ottobre 2017.

Si ricorda inoltre che con il [D.M. 21 febbraio 2018](#) si è provveduto all'istituzione dell'[Elenco nazionale degli impianti di riciclaggio delle navi](#).

La relazione illustrativa dello schema in esame sottolinea che i provvedimenti finora adottati a livello nazionale, in considerazione della loro natura di decreti ministeriali, non potevano contenere, tuttavia, le necessarie disposizioni sanzionatorie e che, pertanto, si è resa necessaria la predisposizione dello schema in esame che mira "a dare attuazione alle previsioni di cui all'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento richiamato, che dispone che gli Stati membri stabiliscono sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive applicabili in caso di violazione delle norme del regolamento medesimo".

Norma di delega: legge n. 117 del 2019, art. 2

Lo schema di decreto legislativo in esame è stato predisposto in attuazione della delega conferita dall'art. 2, comma 1, della [legge 4 ottobre 2019, n. 117 \(legge di delegazione europea 2018\)](#), che delega il Governo ad adottare, fatte salve le norme penali vigenti, entro due anni dalla data di entrata in vigore della medesima legge (e dunque entro il 2 novembre 2021), disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi contenuti in direttive europee attuate in via regolamentare o amministrativa, ovvero in regolamenti dell'UE pubblicati alla data di entrata in vigore della legge stessa, per i quali non sono già previste sanzioni penali o amministrative.

La stessa norma precisa che la delega:

- viene conferita ai sensi della norma generale recata dall'[art. 33 della L. 234/2012](#) (recante "Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea"), secondo cui "al fine di assicurare la piena integrazione delle norme dell'Unione europea nell'ordinamento nazionale, fatte salve le norme penali vigenti, la legge di delegazione europea delega il Governo ad adottare, entro la data dalla stessa fissata, disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi contenuti in direttive europee attuate in via regolamentare o amministrativa, ai sensi delle leggi di delegazione europee vigenti, o in regolamenti dell'Unione europea pubblicati alla data dell'entrata in vigore della stessa legge di delegazione europea, per i quali non sono già previste sanzioni penali o amministrative";
- deve essere esercitata secondo i **principi e criteri direttivi** dell'[art. 32, comma 1, lettera d\), della L. 234/2012](#).

La disposizione dettata dall'articolo 2 delle legge di delegazione 2018 è analoga a quella contenuta nelle leggi di delegazione europea relative agli anni precedenti e risponde all'esigenza di prevedere, con fonte di rango primario, unica idonea a introdurre sanzioni penali o amministrative, l'eventuale disciplina sanzionatoria necessaria per reprimere la violazione di regolamenti dell'Unione europea che, come è noto, non richiedono leggi di recepimento, essendo direttamente applicabili nell'ordinamento nazionale.

Le richiamate disposizioni della legge n. 234 del 2012, invece, prevedono:

- che i decreti legislativi siano adottati, in base all'art. 14 della legge n. 400 del 1988, su proposta del Presidente del Consiglio o del Ministro per gli affari europei e del Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri competenti per materia;
- che sugli schemi di decreto legislativo siano acquisiti i pareri delle competenti Commissioni parlamentari;
- che la **scelta del tipo di sanzione da applicare** debba essere effettuata tenendo conto che la sanzione penale va applicata solo nei casi in cui le infrazioni ledano o espongano a pericolo interessi costituzionalmente protetti. In tutti gli altri casi si deve prevedere la **sanzione amministrativa** del pagamento di una **somma non inferiore a 150 euro e non superiore a 150.000 euro**. L'entità delle sanzioni è determinata tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, con particolare riguardo a quelle che impongono particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonché del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole o alla persona o all'ente nel cui interesse egli agisce. Ove necessario, possono essere previste inoltre le sanzioni amministrative accessorie della sospensione fino a sei mesi e, nei casi più gravi, della privazione definitiva di facoltà e diritti derivanti da provvedimenti amministrativi, oltre alla confisca obbligatoria delle cose utilizzate per commettere l'illecito amministrativo. Infine, nelle materie di cui all'articolo 117, quarto comma, della Costituzione, le sanzioni amministrative sono determinate dalle regioni.

Contenuto dello schema di decreto

Oggetto e definizioni (artt. 1 e 2)

L'**articolo 1** definisce l'oggetto e l'**ambito di applicazione** dello schema in esame, specificando che esso si prefigge di dettare il regime sanzionatorio per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013 e che si applica alle **navi di cui all'articolo 2 del regolamento** medesimo.

Si ricorda che, in base al disposto dell'art. 2 del regolamento, lo stesso (ad eccezione dell'art. 12 che si applica alle navi battenti bandiera di un paese terzo che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro) si applica

alle navi battenti bandiera di uno Stato membro.

Lo stesso articolo 2 esclude però dall'ambito di applicazione le seguenti tipologie di navi:

- navi da guerra, navi ausiliarie o altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, nel periodo considerato, esclusivamente per servizi statali non commerciali;
- navi di stazza lorda (GT) inferiore a 500;
- navi che nel corso della loro intera vita operano unicamente in acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato membro di cui battono la bandiera.

L'**articolo 2** contiene le **definizioni** funzionali alla comprensione del testo del presente decreto.

In particolare, viene specificato che per "amministrazione" si intende il **Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto**, in qualità di **autorità responsabile** dei compiti attinenti alle navi battenti bandiera italiana o alle navi che operano sotto l'autorità dello Stato.

Si ricorda che il punto 9) del paragrafo 1 dell'art. 3 del regolamento utilizza il termine «amministrazione» per fare riferimento a "un'autorità governativa designata da uno Stato membro come responsabile dei compiti attinenti alle navi battenti la sua bandiera o alle navi che operano sotto la sua autorità".

Le definizioni di "riciclaggio delle navi" e di "**organismo riconosciuto**" ripropongono in maniera fedele quelle dettate dall'art. 3 del regolamento.

Per il regolamento, con il termine "organismo riconosciuto" si fa riferimento a un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi.

A differenza del regolamento - che utilizza la definizione di "impresa di riciclaggio delle navi", che fa riferimento al "proprietario dell'impianto di riciclaggio delle navi o qualsiasi altro organismo o persona che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio dell'attività di riciclaggio della nave dal proprietario dell'impianto di riciclaggio della nave" - l'articolo in esame introduce la definizione di "operatore dell'impianto di riciclaggio", inteso come "persona fisica o giuridica autorizzata alla gestione dell'impianto di riciclaggio". La differenza non pare però sostanziale.

La definizione di **impianto di riciclaggio delle navi** - che il regolamento definisce come "un'area delimitata che è un cantiere o un impianto ubicato in uno Stato membro o in un paese terzo ed è utilizzata per il riciclaggio delle navi" - fa riferimento al "**cantiere navale di demolizione iscritto all'albo speciale delle imprese di demolizione navale di cui all'articolo 19, comma 1, lettera c), della legge 14 giugno 1989, n. 234**, soggetto al regolamento (UE) n. 1257/2013".

L'articolo 19 richiamato ha previsto l'istituzione, presso il Ministero della marina mercantile (oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), degli [Albi Speciali dell'industria cantieristica navale](#) e in particolare, alla lettera c) del comma 1, dell'[Albo speciale delle imprese di demolizione navale](#).

Violazioni sul riciclaggio (art. 3)

L'**articolo 3** prevede l'applicazione delle seguenti sanzioni amministrative pecuniarie, calibrate sulla base della gravità delle infrazioni commesse, per le **attività di riciclaggio delle navi**.

Violazioni dei requisiti necessari per gli impianti di riciclaggio (commi 1 e 2)

In caso di violazione dei requisiti necessari previsti per gli impianti di riciclaggio, come indicati dalle seguenti lettere dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento 1257/2013 (in avanti "regolamento"), si applicano - salvo che il fatto non costituisca reato - le **sanzioni amministrative pecuniarie**:

da **euro 5.000 a euro 30.000**, se l'**impianto (comma 1)**:

- non è progettato, costruito e gestito in modo sicuro e compatibile con l'ambiente (lettera b);
- non opera con strutture edificate (lettera c);
- non predispone un piano per l'impianto di riciclaggio delle navi (lettera e).

da **euro 20.000 a euro 80.000**, se l'**impianto (comma 2)**:

- non è in possesso di sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio per minimizzare o eliminare i rischi per la salute dei lavoratori e per l'ambiente (lettera d);
- non previene effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente (lettera f);
- non assicura la gestione e lo stoccaggio dei materiali e dei rifiuti pericolosi in modo sicuro e compatibile con l'ambiente, mediante, tra l'altro, il contenimento di tutti i materiali pericolosi presenti a bordo durante l'intero processo di riciclaggio della nave (lettera g);
- non ha un piano di gestione delle emergenze, anche mediante adeguata formazione dei lavoratori (lettera h);
- non garantisce la sicurezza e la formazione dei lavoratori, anche mediante l'uso di attrezzature e di dispositivi di protezione individuale (lettera i);
- non registra incidenti, infortuni e malattie professionali, che possono causare rischi per la sicurezza dei dipendenti, per la salute umana e per l'ambiente (lettera j).

In particolare, il paragrafo 1, lettere da a) a k), dell'art. 13 del regolamento elenca una serie di requisiti necessari per gli impianti di riciclaggio delle navi per essere inseriti nell'elenco europeo; il paragrafo 2 dell'art. 13 indica, invece, le comunicazioni che l'operatore di un impianto deve effettuare per il riciclaggio delle navi. Tali requisiti devono essere posseduti dagli impianti di riciclaggio, per ottenere l'autorizzazione a procedere al riciclaggio delle navi, come previsto dall'art. 14 del regolamento.

Violazioni in assenza di un certificato di idoneità al riciclaggio (comma 3)

Sono previste sanzioni amministrative pecuniarie da **euro 5.000 a euro 50.000**, se l'**impianto** intraprende il riciclaggio di una nave in assenza di un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato dall'amministrazione, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 9, del regolamento (**comma 3**).

L'art. 9, paragrafo 9, del regolamento precisa che, dopo aver espletato, con esito positivo, un controllo finale, effettuato prima che la nave sia ritirata dal servizio e prima dell'inizio del riciclaggio della nave, come previsto all'articolo 8, paragrafo 7, l'amministrazione o un organismo riconosciuto da essa autorizzato rilascia un certificato di idoneità al riciclaggio. Tale certificato è completato dall'inventario dei materiali pericolosi e dal piano di riciclaggio della nave.

Violazioni in assenza di autorizzazione per gli impianti di riciclaggio (commi 4 e 5)

Sono previste **sanzioni amministrative pecuniarie**:

- **da euro 30.000 a euro 100.000**, a carico di colui che, in assenza dell'autorizzazione prevista dall'articolo 14 del regolamento, realizza o gestisce un impianto di riciclaggio o intraprende il riciclaggio di una nave non possedendo i requisiti ovvero violando le disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (**comma 4**);
- **da euro 20.000 a euro 60.000**, a carico di colui che, in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 14 del regolamento, ma nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 13 del regolamento, intraprende il riciclaggio di una nave (**comma 5**). *Si segnala che, a differenza di quanto previsto al comma 4, la fattispecie relativa alla eventuale realizzazione o gestione di un impianto di riciclaggio in assenza di autorizzazione, ma nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 13 del regolamento, non è corredata di sanzione.*

A norma dell'art. 14 del regolamento, l'autorizzazione per l'esercizio dell'attività di riciclaggio delle navi viene rilasciata dalle autorità competenti a fronte del soddisfacimento dei requisiti elencati all'art. 13 (v. *supra*, commi 1 e 2) del medesimo regolamento, riguardanti sia gli aspetti legati alla sicurezza ed alla tutela dell'ambiente (paragrafo 1), sia gli obblighi di comunicazione all'amministrazione circa lo svolgimento delle attività di riciclaggio (paragrafo 2). Tra tali requisiti non può essere tuttavia considerato quello di cui al paragrafo 1, lettera a), relativo all'ottenimento dell'autorizzazione a svolgere attività di riciclaggio delle navi, in quanto non sarebbe altrimenti configurabile una fattispecie di attività di riciclaggio svolta al contempo senza autorizzazione, ma nel rispetto dei requisiti di cui all'art. 13 (compreso quindi quello di cui alla citata lettera a). L'autorizzazione viene rilasciata per un periodo massimo di cinque anni, rinnovabile; qualora un impianto di riciclaggio non soddisfi più i requisiti indicati dal citato art. 13, l'autorizzazione viene sospesa o revocata ovvero viene richiesto all'impresa che gestisce l'impianto di riciclaggio di intraprendere le necessarie azioni correttive.

Violazioni in materia di comunicazioni previste per l'operatore di un impianto di riciclaggio (comma 6)

E' prevista una sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 1.000 a euro 10.000**, per l'operatore di un impianto di riciclaggio che non effettua le seguenti comunicazioni, previste dall'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (che detta disposizioni in merito alle comunicazioni che l'operatore di un impianto di riciclaggio delle navi deve effettuare) (**comma 6**):

- non invia all'armatore e all'amministrazione o a un organismo riconosciuto da essa autorizzato, entro dieci giorni dall'approvazione e comunque prima dell'inizio delle operazioni di riciclaggio, il piano di riciclaggio della nave ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera a) del regolamento (**lettera a**);
- non notifica all'autorità marittima nel cui ambito territoriale ha sede l'impianto di riciclaggio e all'autorità che rilascia le spedizioni ai sensi dell'articolo 181, comma 1, del codice della navigazione, almeno dieci giorni prima dell'inizio delle operazioni di riciclaggio, la comunicazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, lettera b) del regolamento (**lettera b**);

L'art. 181, comma 1 del codice della navigazione prevede che la nave non può partire se non ha ricevuto le spedizioni da parte del comandante del porto o dell'autorità consolare.

- non trasmette all'autorità marittima nel cui ambito territoriale ha sede l'impianto di riciclaggio e all'amministrazione o all'organismo riconosciuto da essa autorizzato che ha rilasciato il certificato di idoneità al riciclaggio, entro quattordici giorni dalla fine delle operazioni di riciclaggio, la dichiarazione di completamento del riciclaggio di cui all'articolo 13, paragrafo 2, lettera c) del regolamento (**lettera c**).

Violazione sul piano di riciclaggio (art. 4)

L'**articolo 4** dispone l'applicazione della **sanzione** amministrativa pecuniaria **da euro 5.000 a euro 50.000** per l'operatore di un impianto di riciclaggio che inizia l'attività di riciclaggio senza la predisposizione del **piano di riciclaggio della nave**, previsto all'articolo 7 del regolamento 1257/2013, ovvero prima della sua approvazione da parte del capo del compartimento marittimo.

L'articolo 7 del regolamento 1257/2013 prevede l'obbligo di elaborazione del piano di riciclaggio della nave, prima di qualsiasi operazione di riciclaggio della nave, che è tacitamente o esplicitamente approvato dall'autorità competente. L'approvazione esplicita è rilasciata quando l'autorità competente trasmette una notifica scritta della sua decisione sul piano di riciclaggio della nave all'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi, all'armatore e all'amministrazione.

L'approvazione tacita è presunta qualora l'autorità competente non notifichi all'operatore dell'impianto di riciclaggio

delle navi, all'armatore e all'amministrazione alcuna obiezione scritta al piano di riciclaggio della nave entro un periodo di riesame stabilito.

Violazioni dell'armatore o del comandante (art. 5)

L'articolo 5 prevede le **sanzioni** amministrative pecuniarie di seguito illustrate per le infrazioni a carico dell'armatore e del capitano della nave, relative alla predisposizione e alla tenuta a bordo dell'**inventario dei materiali**, alla **tenuta dei documenti** e alle **operazioni di riciclaggio**.

Violazioni degli obblighi relativi all'inventario dei materiali pericolosi (comma 1)

Sono soggetti alla sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 5.000 a euro 50.000** l'armatore e il comandante della nave che violano:

- gli obblighi di tenuta, compilazione e aggiornamento dell'**inventario dei materiali pericolosi**, come disciplinato dall'articolo 5 del regolamento 1257/2013;
- e l'obbligo di predisposizione del piano che illustri i controlli visivi o a campione eseguiti per elaborare l'inventario dei materiali pericolosi, come indicato dal paragrafo 4 del medesimo art. 5 del regolamento (**comma 1**).

Violazioni dei controlli per la navigazione (comma 2)

Sono soggetti alla sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 10.000 a euro 50.000** l'armatore e il comandante della nave in caso di navigazione in assenza:

- dei controlli finalizzati al rilascio del certificato di inventario, di cui all'articolo 8, paragrafi 4, 5 e 6, del regolamento;

Il paragrafo 3 dell'art. 8 del regolamento stabilisce che le navi sono soggette ai seguenti controlli: a) un controllo iniziale; b) un controllo di rinnovo; c) un controllo addizionale; d) un controllo finale. I paragrafi 4, 5 e 6 dell'art. 8 disciplinano, rispettivamente, i primi tre controlli richiamati, prevedendo in tali casi termini temporali e condizioni specifiche. A seguito dell'espletamento, con esito positivo, di un controllo iniziale o di rinnovo, l'amministrazione o un organismo riconosciuto da essa autorizzato rilascia un certificato di inventario, come previsto dall'art. 9, paragrafo 1 del regolamento.

- del rilascio del certificato di inventario da parte dell'amministrazione o di un organismo riconosciuto da essa autorizzato (completato con la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi, di cui all'articolo 9, paragrafo 1 del regolamento) (**comma 2**).

Violazioni degli obblighi previsti per l'invio di una nave al riciclaggio da parte dell'armatore (comma 3)

E' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria di **euro 10,00 per ogni tonnellata di stazza lorda della nave** l'armatore che viola l'obbligo di invio di una nave al riciclaggio unicamente negli impianti di riciclaggio delle navi inclusi nell'elenco europeo, come previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, lettera a) del regolamento.

Nella relazione illustrativa si sottolinea che la sanzione prevista, proporzionale alla grandezza dell'unità navale, mira a disincentivare l'invio di una nave al riciclaggio in un impianto non autorizzato.

E' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 2.000 a euro 10.000**, l'armatore che:

- non effettua la notifica dell'intenzione di riciclare la nave di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), del regolamento all'autorità marittima, nel cui ambito territoriale ha sede l'impianto di riciclaggio, entro quaranta giorni antecedenti l'inizio delle operazioni di riciclaggio;
- non ottempera alle altre disposizioni di cui all'articolo 6 del regolamento (**comma 3**).

L'art. 6 del regolamento, in materia di invio di una nave al riciclaggio, prevede - oltre all'adempimento dei suddetti obblighi - la comunicazione da parte dell'armatore all'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi di tutte le informazioni relative alla nave necessarie per elaborare il piano di riciclaggio della nave (art. 6, paragrafo 1, lettera a), la riduzione, nel periodo che precede l'ingresso della nave nell'impianto di riciclaggio, al minimo dei quantitativi di residui di carico, oli combustibili restanti e rifiuti generati che restano a bordo (art. 6, paragrafo 2, lettera b), e la detenzione di un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto da essa autorizzato (art. 6, paragrafo 2, lettera c). Inoltre l'armatore ha l'obbligo di assicurare che le navi cisterna giungano all'impianto di riciclaggio delle navi con cisterne di carico e sale pompe in condizioni che ne permettano la certificazione come sicure per i lavori a caldo e di fornire all'operatore dell'impianto di riciclaggio una copia del certificato di idoneità al riciclaggio (art. 6, paragrafi 3 e 4).

Violazione dell'obbligo in materia di certificato di idoneità al riciclaggio (comma 4)

Sono soggetti alla sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 20.000 a euro 60.000**, l'armatore e il comandante della nave che inviano la nave al riciclaggio senza che sia stato rilasciato il certificato di idoneità al riciclaggio, di cui all'articolo 9, paragrafo 9, del regolamento, che dispone il rilascio del suddetto certificato, a seguito dell'esito positivo del controllo finale per l'avvio al riciclaggio, da parte dell'amministrazione o di un organismo riconosciuto da essa autorizzato (**comma 4**).

Violazione per le navi battenti bandiera di un Paese terzo (commi 5 e 6)

Sono soggetti alla sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 5.000 a euro 50.000** l'armatore e il

comandante di navi battenti bandiera di un Paese terzo, che fanno scalo in un porto o ancoraggio nazionale che non detengono a bordo l'inventario dei materiali pericolosi conforme alla prescrizioni di cui all'articolo 12, paragrafi 1, 3, 4, 5 e 6, i quali disciplinano i requisiti e le condizioni per lo scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro in relazione ai materiali pericolosi presenti in tali navi (**comma 5**).

Sono soggetti alla sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 10.000 a euro 50.000** l'armatore e il comandante di navi battenti bandiera di un Paese terzo che, durante la sosta in un porto o ancoraggio di uno Stato membro, installano o utilizzano materiali pericolosi, indicati nell'allegato I del presente provvedimento, come previsto dall'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (**comma 6**).

Nell'allegato I sono elencati i seguenti materiali pericolosi e le relative misure di controllo: amianto, sostanze che riducono lo strato di ozono, Bifenili policlorurati (PCB), Acido perfluorottano sulfonato (PFOS) e composti e sistemi antivegetativi.

Violazione degli obblighi sui materiali pericolosi (art. 6)

L'**articolo 6** sanziona l'armatore che viola gli obblighi di cui all'articolo 4 del regolamento in materia di installazione e uso di materiali pericolosi, prevedendo la sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 10.000 a euro 50.000**.

L'articolo 4 del regolamento vieta l'utilizzo di una serie di materiali, elencati nell'allegato I al presente provvedimento, come l'amianto, le sostanze che riducono lo strato di ozono, i Bifenili policlorurati (PCB), l'Acido perfluorottano sulfonato (PFOS) e i composti e i sistemi antivegetativi.

Controlli e irrogazione delle sanzioni (art. 7)

L'**articolo 7** disciplina lo svolgimento delle attività di controllo, l'accertamento delle violazioni nonché l'irrogazione delle sanzioni.

In particolare, il **comma 1** prevede che:

- i **controlli** previsti dall'art. 8 del regolamento (cioè i controlli iniziali, di rinnovo, addizionali e finali necessari al rilascio dei certificati o alla loro conferma periodica) sono effettuati dall'amministrazione (cioè dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto) o dall'organismo riconosciuto da essa autorizzato;
- i controlli da parte dello Stato di approdo (ossia, come chiarito nella relazione illustrativa, le attività ispettive sulle navi straniere che approdano nei porti nazionali), previsti dall'art. 11 del regolamento, sono effettuati dal personale autorizzato del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera.

Il **comma 2** dispone che le **attività di accertamento delle infrazioni** sono effettuate dal personale civile e militare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in servizio presso le sue articolazioni centrali e periferiche.

Il **comma 3** individua nel Capo del Compartimento marittimo l'**autorità competente a ricevere il rapporto** previsto dall'art. 17 della L. 681/1989 **in relazione alle violazioni accertate**. Lo stesso comma specifica inoltre che, per le violazioni commesse all'estero, la competenza ricade sul Capo del Compartimento marittimo di iscrizione della nave.

Si osservano, in quanto compatibili con quanto previsto dal presente articolo, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Secondo quanto stabilito in via generale dall'art. 12 della **legge n. 689 del 1981 (Modifiche al sistema penale)**, le disposizioni contenute nel capo I si osservano per tutte le violazioni per le quali è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro, anche quando essa non è prevista in sostituzione di una sanzione penale.

L'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria avviene secondo il seguente procedimento:

- accertamento, contestazione-notifica al trasgressore;
- pagamento in misura ridotta o inoltro di memoria difensiva all'autorità amministrativa: archiviazione o emanazione di ordinanza ingiunzione di pagamento da parte dell'autorità amministrativa;
- eventuale opposizione all'ordinanza ingiunzione davanti all'autorità giudiziaria (giudice di pace o tribunale);
- accoglimento dell'opposizione, anche parziale, o rigetto (sentenza ricorribile per cassazione);
- eventuale esecuzione forzata per la riscossione delle somme.

Dal punto di vista procedimentale, occorre innanzitutto che essa sia accertata dagli organi di controllo competenti o dalla polizia giudiziaria (art. 13).

La violazione deve essere immediatamente contestata o comunque notificata al trasgressore entro 90 giorni (art. 14); entro i successivi 60 giorni l'autore può conciliare pagando una somma ridotta pari alla terza parte del massimo previsto o pari al doppio del minimo (cd. **oblazione o pagamento in misura ridotta**, art. 16). In caso contrario, egli può, entro 30 giorni, presentare scritti difensivi all'autorità competente; quest'ultima, dopo aver esaminato i documenti e le eventuali memorie presentate, se ritiene sussistere la violazione contestata determina l'ammontare della sanzione con ordinanza motivata e ne ingiunge il pagamento (cd. ordinanza-ingiunzione, art. 18).

Entro 30 giorni dalla sua notificazione l'interessato può presentare opposizione all'ordinanza ingiunzione (che, salvo eccezioni, non sospende il pagamento), inoltrando ricorso all'autorità giudiziaria competente (artt. 22, 22-bis). In base all'art. 6 del decreto-legislativo 150/2011, l'autorità giudiziaria competente sulla citata opposizione è il giudice di pace a meno che, per il valore della controversia (sanzione pecuniaria superiore nel massimo a 15.493 euro) o per la materia trattata (tutela del lavoro, igiene sui luoghi di lavoro e prevenzione degli infortuni sul lavoro;

previdenza e assistenza obbligatoria; tutela dell'ambiente dall'inquinamento, della flora, della fauna e delle aree protette; igiene degli alimenti e delle bevande; materia valutaria; antiriciclaggio), non sussista la **competenza del tribunale**. L'esecuzione dell'ingiunzione non viene sospesa e il giudizio che con esso si instaura si può concludere o con un'ordinanza di convalida del provvedimento o con sentenza di annullamento o modifica del provvedimento. Il giudice ha piena facoltà sull'atto, potendo o annullarlo o modificarlo, sia per vizi di legittimità che di merito. In caso di condizioni economiche disagiate del trasgressore, l'autorità che ha applicato la sanzione può concedere la rateazione del pagamento (art. 26) Decorso il termine fissato dall'ordinanza ingiunzione, in assenza del pagamento, l'autorità che ha emesso il provvedimento procede alla riscossione delle somme dovute con esecuzione forzata in base alle norme previste per l'esazione delle imposte dirette (art. 27). Il termine di prescrizione delle sanzioni amministrative pecuniarie è di 5 anni dal giorno della commessa violazione (art. 28).

Il **comma 4** disciplina l'utilizzo dei **proventi derivanti delle sanzioni amministrative pecuniarie** previste dallo schema in esame, prevedendo che gli stessi sono versati ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere:

- riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- e destinati all'implementazione delle attività di vigilanza e controllo previste dal presente decreto e al finanziamento delle misure di disincentivazione del riciclaggio delle navi in Paesi terzi.

Disposizioni finali (artt. 8 e 9)

L'**articolo 8** reca la **clausola di invarianza finanziaria**, prevedendo che:

- dall'attuazione del presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- e che le amministrazioni e i soggetti pubblici interessati svolgono le attività previste dal presente decreto con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'**articolo 9** prevede l'immediata **entrata in vigore** del presente decreto, vale a dire il **giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella G.U.**

La relazione illustrativa motiva tale deroga all'ordinaria *vacatio legis* a causa dell'esistenza della **procedura di infrazione n. 2019/2085** (v. *infra*, paragrafo "Compatibilità con la normativa dell'Unione europea - Procedure di contenzioso").

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Lo schema di decreto in esame reca norme sanzionatorie riconducibili alla materia **ordinamento civile e penale**, attribuita alla potestà legislativa esclusiva dello Stato dall'art. 117, secondo comma, lettera l), della Costituzione. Per le finalità del provvedimento rileva altresì la materia **tutela dell'ambiente**, anch'essa attribuita alla potestà legislativa esclusiva dello Stato dall'art. 117, secondo comma, lettera s) della Costituzione.

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea - Procedure di contenzioso

Il 6 giugno 2019 la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia e di altri 8 Stati membri (Cipro, Croazia, Germania, Grecia, Portogallo, Romania, Slovenia e Svezia) per incompleta attuazione del regolamento (UE) n. 1257/2013 per il riciclaggio delle navi.

La **procedura avviata nei confronti dell'Italia (n. 2019/2085)** si riferisce alla **mancata attuazione**:

- **dell'articolo 22, paragrafo 1**, che dispone che gli Stati membri stabiliscono **sanzioni** effettive, proporzionate e dissuasive applicabili in caso di violazione delle norme del citato regolamento;
- **dell'articolo 22, paragrafo 4**, relativo all'obbligo di **comunicazione delle sanzioni** in questione alla Commissione europea.

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 12 ottobre 2017 adottato in attuazione del regolamento europeo, come già ricordato in premessa, non reca infatti norme relative alla disciplina sanzionatoria.

Senato: Dossier n. 246

Camera: Atti del Governo n. 165

4 maggio 2020

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	 CD_ambiente
	Servizio Studi Dipartimento Giustizia	st_giustizia@camera.it - 066760-9148	 CD_giustizia

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
Am0081