

## COMITATO PER LA LEGISLAZIONE

### S O M M A R I O

ESAME AI SENSI DELL'ARTICOLO 96-BIS, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO:

Conversione in legge del decreto-legge 14 giugno 2019, n. 53, recante disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica (C. 1913 Governo) (Parere alle Commissioni riunite I e II) (*Esame e conclusione – Parere con osservazioni*) .....

3

#### ESAME AI SENSI DELL'ARTICOLO 96-BIS, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO

Mercoledì 26 giugno 2019. – Presidenza del presidente Paolo RUSSO. – Intervengono la relatrice della I Commissione on. Bordonali ed il relatore per la II Commissione on. Turri.

#### La seduta comincia alle 15.

Conversione in legge del decreto-legge 14 giugno 2019, n. 53, recante disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica.

(C. 1913 Governo).

(Parere alle Commissioni riunite I e II).

(*Esame e conclusione – Parere con osservazioni*).

Il Comitato inizia l'esame del provvedimento.

Paolo RUSSO, *presidente*, in considerazione dell'impossibilità della relatrice Daddone ad intervenire nella seduta, invita la deputata Corneli a svolgerne le funzioni.

Valentina CORNELI, *relatrice*, dopo aver illustrato sinteticamente i contenuti del provvedimento, formula la seguente proposta di parere:

« Il Comitato per la legislazione,

esaminato il disegno di legge n. 1913 e rilevato che:

*sotto il profilo della specificità, dell'omogeneità e dei limiti di contenuto previsti dalla legislazione vigente:*

il decreto-legge, composto da 18 articoli, per un totale di 26 commi, contiene disposizioni di varia natura ma riconducibili alla ratio unitaria di rafforzare i livelli di sicurezza pubblica e prevenire rischi per l'incolumità pubblica;

con riferimento al rispetto del requisito dell'immediata applicabilità delle norme contenute nei decreti-legge, di cui all'articolo 15, comma 3, della legge n. 400 del 1988, si segnala che dei 26 commi solo uno prevede l'adozione di un decreto ministeriale;

*sotto il profilo della semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione:*

andrebbe approfondita l'effettiva portata normativa dell'articolo 1, che appare suscettibile di determinare contenziosi; l'articolo 1 consente infatti, con provvedimenti del Ministro dell'interno di limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di determinate tipologie di navi nel mare territoriale, nel rispetto però degli obblighi internazionali; anche se non esplicitamente richiamato nella relazione

illustrativa, tra tali obblighi rientra evidentemente anche il principio di non respingimento (*non refoulement*) come ricavabile dalla Convenzione di Ginevra sullo status dei rifugiati; conseguentemente un eventuale provvedimento del Ministro dell'Interno che vietasse l'ingresso nel mare territoriale a una nave che avesse rifiutato l'attribuzione, in base alla Convenzione di Amburgo sulla sicurezza e il salvataggio marittimo, di un « porto sicuro » non italiano invocando il principio di non respingimento, potrebbe essere comunque ritenuto in sede giurisdizionale in violazione del disposto dell'articolo 1, qualora il giudice ritenesse legittima l'invocazione di tale principio, vanificando così parzialmente la finalità della norma indicata nella relazione illustrativa;

andrebbe approfondita la formulazione dei primi due periodi del capoverso 6-*bis* del comma 1 dell'articolo 2; il primo periodo afferma infatti che « salvo che si tratti di naviglio militare o di navi in servizio governativo non commerciale il comandante della nave è tenuto ad osservare la normativa internazionale e i divieti e le limitazioni eventualmente disposti ai sensi dell'articolo 11, comma 1-*ter* » del decreto legislativo n. 286 del 1998, introdotto dall'articolo 1; dal tenore letterale della disposizione sembrerebbe potersi evincere che il naviglio militare e le navi in servizio governativo non commerciale non siano tenute ad osservare la normativa internazionale, mentre appare evidente la volontà di ribadire – in modo peraltro non necessario – l'esclusione di tali tipologie di navi dall'applicazione dell'articolo 11, comma 1-*ter* (l'esclusione è infatti già affermata all'articolo 1); in tal senso appare opportuna una riformulazione della disposizione al fine di evitare equivoci; il secondo periodo prevede che « in caso di violazione del divieto di ingresso, transito o sosta in acque territoriali italiane, notificato al comandante e, ove possibile, all'armatore e al proprietario della nave, si applica a ciascuno di essi, salve le sanzioni penali, quando il fatto costituisce reato, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro

10.000 a euro 50.000 »; dal tenore letterale della disposizione sembrerebbe potersi evincere che la sanzione si applichi all'armatore e al proprietario anche nel caso in cui non sia risultato possibile notificare la violazione del divieto a tali soggetti, il che risulta però in contraddizione con il principio generale di cui all'articolo 3 della legge n. 689 del 1981 in materia di sanzioni amministrative; in base a tale principio infatti perché l'armatore e il proprietario siano responsabili dell'illecito occorre che abbiano commesso l'omissione in modo cosciente e volontario e che quindi la notifica del divieto sia stata effettuata; in proposito la stessa relazione illustrativa precisa che l'inciso « ove possibile » non deroga al principio generale della necessaria pre-conoscenza del presupposto della violazione; anche in questo caso appare però opportuno riformulare la disposizione in termini maggiormente coerenti con quanto sopra esposto;

*sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordinamento della legislazione vigente:*

il comma 2 dell'articolo 9 proroga al 1° gennaio 2020 il termine a partire dal quale acquista efficacia la riforma della disciplina delle intercettazioni introdotta dal decreto legislativo n. 216 del 2017; la norma interviene in una « catena » di proroghe in quanto l'entrata in vigore della riforma, originariamente prevista per il 26 luglio 2018, è stata prorogata dapprima al 1° aprile 2019 dal decreto-legge n. 91 del 2018 e quindi al 1° agosto 2019 dalla legge n. 145 del 2018 (legge di bilancio per il 2019); andrebbe quindi valutata la congruità sul piano temporale della proroga prevista dalla disposizione, al fine di evitare, in futuro, un ulteriore allungamento della « catena »;

il provvedimento non risulta corredato né della relazione sull'analisi tecnico-normativa (ATN) né della relazione sull'analisi di impatto della regolamentazione (AIR), nemmeno nella forma semplificata consentita dall'articolo 10 del regolamento in materia di AIR di cui al DPCM n. 169

del 2017; la relazione illustrativa non dà conto della sussistenza delle ragioni giustificative dell'esclusione dell'AIR ai sensi dell'articolo 6 del medesimo regolamento;

formula, per la conformità ai parametri stabiliti dagli articoli 16-bis e 96-bis del Regolamento, le seguenti osservazioni:

*sotto il profilo della semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione:*

valutino le Commissioni di merito, per le ragioni esposte in premessa, l'opportunità di:

approfondire la formulazione dell'articolo 1;

all'articolo 2, comma 1, capoverso 6-bis, sostituire il primo periodo con il seguente. « Fermo restando il rispetto della normativa internazionale, il comandante della nave è tenuto ad osservare i divieti e le limitazioni eventualmente disposti ai sensi dell'articolo 11, comma 1-ter »;

all'articolo 2, comma 1, capoverso 6-bis, sostituire il secondo periodo con i

seguenti: « In caso di violazione del divieto di ingresso, transito o sosta in acque territoriali italiane, notificato al comandante, a questi si applica, salve le sanzioni penali quando il fatto costituisca reato, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 10.000 a euro 50.000. La medesima sanzione si applica all'armatore e al proprietario della nave, nel caso sia possibile notificare a tali soggetti la violazione del divieto, salve le sanzioni penali quando il fatto costituisca reato;

*sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordinamento della legislazione vigente:*

valutino le Commissioni di merito, per le ragioni esposte in premessa, la congruità sul piano temporale della proroga disposta dall'articolo 9, comma 2 ».

Il Comitato approva la proposta di parere.

**La seduta termina alle 15.10.**