

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto in esame è stato predisposto in attuazione della delega generale conferita al Governo per l'adozione della disciplina sanzionatoria per le violazioni di obblighi contenuti in atti normativi dell'Unione europea, ordinariamente recata dalle leggi di delegazione europea. Nel caso di specie, la delega è conferita dall'articolo 2, comma 1, della legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018, che delega il Governo ad adottare, fatte salve le norme penali vigenti, ai sensi dell'articolo 33 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e secondo i principi e criteri direttivi di cui all'articolo 32, comma 1, lettera d), della medesima legge, entro due anni dalla data di entrata in vigore della legge stessa, disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi contenuti, tra l'altro, in regolamenti dell'Unione europea pubblicati alla data di entrata in vigore della legge in questione, per i quali non siano già previste sanzioni penali o amministrative.

Il regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 (per il seguito, regolamento), relativo al riciclaggio delle navi, 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 citato anticipa, a livello europeo, l'applicazione delle disposizioni di cui alla 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 suddetta 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.

In ambito nazionale, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 ottobre 2017 ha disciplinato, in attuazione di quanto previsto dal regolamento, le procedure relative all'autorizzazione per il riciclaggio delle navi, prevedendo specifiche funzioni in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e alle autorità marittime periferiche, nonché le funzioni delegate agli organismi notificati. Ha inoltre disciplinato 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. Il provvedimento, in considerazione della propria natura - decreto ministeriale - non poteva contenere, tuttavia, le disposizioni sanzionatorie volte a rendere efficaci le norme in esso contenute e le altre norme del regolamento. Infine, il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 27 maggio 2019 ha dettato le istruzioni operative per la vigilanza, le visite ed il rilascio dei certificati alla nave nonché per le autorizzazioni all'Organismo riconosciuto di cui all'articolo 3 del decreto interministeriale 12 ottobre 2017, al fine di adempiere alle disposizioni contenute nel regolamento comunitario sopra richiamato.

Il presente schema di decreto legislativo mira pertanto 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.



La norma, prevedendo un regime sanzionatorio sinora mancante nell'ordinamento giuridico nazionale, oltre a introdurre un valido deterrente per le violazioni, potrà inoltre formare strumento utile a incoraggiare gli investimenti, con la creazione di distretti industriali in zone marittime portuali dedicati alla demolizione navale. Ne potrà pertanto derivare un aumento occupazionale nei settori che svolgono le proprie attività in ambienti portuali e un miglioramento dello smaltimento dei rifiuti prodotti dall'attività di demolizione navale. Nel lungo periodo, la norma potrà promuovere la crescita sostenibile dell'attività industriale del riciclaggio navale e fornire una opportunità per stimolare la crescita e l'occupazione interna.

Lo schema di decreto si compone di 9 articoli, di seguito descritti.

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

L'articolo 2 detta, al fine di semplificare la lettura del testo, le definizioni di riferimento. In particolare, viene specificato che per "amministrazione" si intende il Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto, in qualità di autorità governativa responsabile dei compiti attinenti alle navi battenti bandiera italiana o alle navi che operano sotto l'autorità dello Stato. Per la definizione di "riciclaggio delle navi", è stata ripresa la definizione contenuta nell'articolo 3 del regolamento.

L'articolo 3 prevede le sanzioni amministrative pecuniarie per infrazioni relative ai requisiti degli impianti di riciclaggio. In particolare, al **comma 1** si prevede che l'operatore di un impianto di riciclaggio realizzato o gestito in violazione dei requisiti e delle disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettere b), c) ed e), del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 30.000. Le citate norme del regolamento prevedono alcuni dei requisiti obbligatori che un impianto di riciclaggio delle navi deve possedere per poter operare. Nello specifico, l'impianto deve essere in possesso dell'autorizzazione a svolgere attività di riciclaggio delle navi (lettera a), essere progettato, costruito e gestito in modo sicuro e compatibile con l'ambiente (lettera b), operare con strutture edificate (lettera c) e avere predisposto un piano dell'impianto di riciclaggio delle navi (lettera e). Al **comma 2** si prevede che l'operatore di un impianto di riciclaggio realizzato o gestito in violazione dei requisiti e delle disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettere d), f), g), h), i) e j) del regolamento è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 80.000. Dette norme del regolamento prevedono ulteriori requisiti obbligatori che un impianto di riciclaggio delle navi deve possedere per poter operare. Nello specifico, l'impianto deve possedere sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio per minimizzare o eliminare i rischi per la salute dei lavoratori e gli effetti negativi sull'ambiente (lettera d), prevenire gli effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente (lettera f), assicurare che la gestione e lo stoccaggio dei materiali e dei rifiuti pericolosi siano sicuri e compatibili 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), elaborare e conservare un piano di gestione delle emergenze, anche mediante adeguata formazione dei lavoratori (lettera h), garantire la sicurezza e la formazione dei lavoratori anche mediante l'uso di attrezzature e di dispositivi di protezione individuale (lettera i) e registrare incidenti, infortuni e malattie professionali che possono causare rischi per la sicurezza dei dipendenti, per la salute umana e per l'ambiente (lettera j). Per le suddette violazioni, trattandosi di violazioni di particolare gravità, viene espressamente previsto che la sanzione amministrativa trova applicazione nel caso in cui il comportamento (o l'omissione) non costituisca reato. Al **comma 3** si prevede che l'operatore di un impianto di riciclaggio che 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, è soggetto ad una sanzione amministrativa da euro 5.000 a euro 50.000. Il **comma 4** prevede che chiunque, oltre all'assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 14 del regolamento, realizza o gestisce un impianto di riciclaggio o intraprende il riciclaggio di una nave in violazione dei requisiti e delle disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 30.000 a euro 100.000. Il **comma 5** prevede il regime sanzionatorio per chiunque effettua operazioni di riciclaggio o gestisce il relativo impianto senza essere autorizzato allo svolgimento delle suddette attività, non configurandosi, conseguentemente, quale operatore dell'impianto di riciclaggio, come definito dal provvedimento. La disposizione prevede pertanto che chiunque, pur rispettando i requisiti di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento, intraprende il riciclaggio di una nave in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 14 del regolamento medesimo, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 60.000. Il **comma 6** prevede la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000 per l'operatore di un impianto di riciclaggio che non effettua le 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). Nello specifico, alla **lettera a)** si sanziona l'operatore di un impianto di riciclaggio che non invia all'armatore e all'amministrazione o all'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. Alla **lettera b)** si sanziona l'operatore di un impianto di riciclaggio che 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 del codice della navigazione, almeno dieci giorni prima dell'inizio delle operazioni di riciclaggio, la comunicazione in merito alla circostanza che l'impianto di riciclaggio delle navi è pronto sotto tutti gli aspetti a iniziare il riciclaggio della nave. Infine, alla **lettera c)** si sanziona la mancata trasmissione all'autorità marittima nel cui ambito territoriale ha sede l'impianto di riciclaggio e all'amministrazione o all'organismo da essa riconosciuto che ha rilasciato il certificato di idoneità al riciclaggio, da parte del richiamato operatore ed entro quattordici giorni dalla fine delle operazioni di riciclaggio, della dichiarazione di completamento del riciclaggio.

L'**articolo 4** prevede le sanzioni per infrazioni relative al piano di riciclaggio della nave, disponendo che l'operatore di un impianto di riciclaggio che inizia l'attività di riciclaggio senza predisporre il piano di cui all'articolo 7 del regolamento, ovvero prima della sua approvazione da parte del capo del compartimento marittimo, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.

L'**articolo 5** prevede le sanzioni per le infrazioni relative alla predisposizione e alla tenuta a bordo dell'inventario dei materiali, alla tenuta dei documenti e alle operazioni di riciclaggio. Il **comma 1** prevede che l'armatore e il comandante della nave che violano gli obblighi di tenuta, nei casi previsti, dell'inventario dei materiali di cui all'articolo 5 del regolamento, sono soggetti alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000. Il **comma 2** sanziona la navigazione in assenza dei controlli finalizzati al rilascio del certificato di inventario dei materiali pericolosi, ove esso sia previsto, disponendo che l'armatore e il comandante della nave che impiegano la nave senza che siano stati eseguiti i controlli di cui all'articolo 8, paragrafi 4, 5 e 6, del regolamento, ovvero senza che siano stati rilasciati i conseguenziali certificati, di cui all'articolo 9, paragrafo 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 50.000. Il **comma 3** prevede che l'armatore che non ottempera alle disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a) del regolamento in materia di invio di una nave al riciclaggio, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di euro 10,00 per ogni tonnellata di stazza lorda della nave. La sanzione prevista, proporzionale alla grandezza dell'unità navale, mira a disincentivare l'invio di una nave al riciclaggio in un impianto non autorizzato che, come in premessa specificato, costituisce una delle motivazioni a supporto dell'emanazione del regolamento. La disposizione prevede inoltre che l'armatore che non



ottempera alle altre disposizioni di cui all'articolo 6 del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 10.000. Le predette disposizioni sono inerenti una serie di obblighi in merito alla documentazione da presentare e alla preparazione dell'unità per l'invio della nave al riciclaggio per le cui violazioni si ritiene dover applicare la sanzione da euro 2.000 a euro 10.000. Il **comma 4** prevede che l'armatore e il comandante della nave che inviano la nave al riciclaggio senza che sia stato rilasciato il certificato di cui all'articolo 9, paragrafo 9, del regolamento, sono puniti con sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 60.000. Il **comma 5** prevede che l'armatore e il comandante di navi battenti bandiera di un Paese terzo che fanno scalo in un porto o ancoraggio nazionale e che non detengono a bordo l'inventario dei materiali pericolosi conforme alla prescrizioni di cui all'articolo 12, paragrafo 1, 3, 4, 5 e 6 del regolamento, sono soggetti alla sanzione pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000. Infine il **comma 6** prevede che l'armatore e il comandante di navi battenti bandiera di un Paese terzo che installano o utilizzano materiali pericolosi in violazione a quanto previsto dall'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento, sono soggetti alla sanzione pecuniaria da euro 10.000 a euro 50.000.

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, infatti, l'utilizzo di una serie di materiali, elencati nell'allegato, aventi intrinseca pericolosità (a titolo esemplificativo, la prima voce dell'allegato prevede l'amianto) che tuttavia, in passato, in assenza di specifico divieto, trovavano largo impiego a bordo.

L'**articolo 7** detta la disciplina sulle attività di controllo e sull'accertamento delle violazioni nonché sull'irrogazione delle sanzioni, prevedendo al **comma 1** che i controlli previsti dall'articolo 8 del regolamento sono effettuati dal personale delle Capitanerie di porto o dall'organismo riconosciuto da esso autorizzato. Si tratta dei controlli tecnici iniziali, di rinnovo, addizionali e finali necessari al rilascio dei certificati o alla loro conferma periodica. Viene inoltre specificato che i controlli di cui all'articolo 11 del regolamento, concernenti il controllo da parte dello Stato di approdo, ossia le attività ispettive sulle navi straniere che approdano nei porti nazionali, sono effettuati esclusivamente dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto specificamente autorizzato. Il **comma 2** prevede che le attività di accertamento delle infrazioni sono effettuate dal personale, sia civile che militare, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in servizio presso le proprie articolazioni centrali e periferiche. Il **comma 3** individua nel Capo del Compartimento marittimo l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge della legge 24 novembre 1981, n. 689 in relazione alla violazioni accertate. Specifica inoltre che per le violazioni commesse all'estero, la competenza ricade sul Capo del Compartimento marittimo di iscrizione della nave. Rinvia, in tema di provvedimenti sanzionatori, a quanto previsto dalla legge 24 novembre 1981, n. 689. Infine il **comma 4** prevede che i proventi derivanti delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal provvedimento 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, destinati all'implementazione delle attività di vigilanza e controllo e al finanziamento delle misure di disincentivazione del riciclaggio delle navi in Paesi terzi.

L'**articolo 8** reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni ed i soggetti pubblici interessati svolgono le attività previste con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.



L'articolo 9 prevede l'immediata entrata in vigore del provvedimento dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. L'indicazione di un termine di entrata in vigore diverso dalla ordinaria *vacatio legis* è determinata dalla esistenza di una procedura di infrazione (P.I. n. 2019/2085) avviata dalla Commissione europea proprio per la mancata predisposizione delle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 1257/2013 e, pertanto, si rende necessaria una entrata in vigore immediata del presente decreto che contiene il predetto apparato sanzionatorio.



RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 1257/2013 Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 relativo al riciclaggio delle navi.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Ministro per gli affari europei e Ministro della giustizia.

C) Tipologia dell'atto:

Il Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 relativo al riciclaggio delle navi ha come obiettivo primario una corretta gestione delle operazioni di demolizione delle navi battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'Unione europea, prendendo in considerazione, oltre gli aspetti ambientali, anche le condizioni degli impianti di demolizione delle navi. Il regolamento citato anticipa a livello europeo le disposizioni di cui alla Convenzione Hong Kong del 19 maggio 2009. Quest'ultima, pur sottoscritta nel 2009, entrerà in vigore solamente dopo la ratifica di almeno 15 Stati membri con tonnellaggio commerciale complessivo di almeno il 40% del totale mondiale, in aggiunta a precise percentuali di naviglio demolito. Con tale accordo gli Stati stipulanti vogliono 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. Il presente schema di decreto disciplina il sistema di sanzioni da applicare in caso di mancato rispetto degli articoli 4, 5, 6, 7, 9 e 13 del citato regolamento.

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 8).

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE II
QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, rileva il contenuto dell'articolo 8 dello schema che sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione del provvedimento comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri per personale, dotazioni e 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 decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

Definisce l'ambito di applicazione del provvedimento, specificando che esso reca la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi. La



disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

Contiene le definizioni. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLI 3, 4, 5 e 6

Prevedono il sistema sanzionatorio per le violazioni delle norme contenute nel sopra richiamato regolamento. Le disposizioni introducono nuove sanzioni pecuniarie e, pertanto, non comportano minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 7

Disciplina le attività di vigilanza, di accertamento delle violazioni e di irrogazione delle sanzioni. Al riguardo, si evidenzia come dalla disposizione non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri per personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Quanto precede trova riscontro nella circostanza che le attività ispettive disciplinate dal presente schema di decreto rientrano già nell'ambito dei controlli inerenti la materia della sicurezza della navigazione, già svolti dal Corpo delle Capitanerie di porto quale Amministrazione di bandiera, tecnicamente denominata attività di *Flag State*. Detta attività comporta controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile. Inoltre, le attività svolte nei confronti del naviglio straniero rientrano nell'ambito delle attività di *Port State Control* (PSC), già svolte da personale del Corpo debitamente formato ed autorizzato quale ispettore, come espressamente richiamato all'articolo 7, comma 1, dello schema. Detto personale è dislocato tra i diversi Comandi territoriali ubicati nei porti maggiormente interessati da traffico mercantile ed organizzato in "Nuclei Port State Control" che fanno capo ai servizi di coordinamento PSC istituiti a livello di Direzione Marittima e ad un coordinatore regionale del servizio. A livello centrale, l'Autorità competente è il 6° Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Sicurezza della navigazione. La disposizione individua, inoltre, nel Capo del Compartimento marittimo l'autorità competente in tema di illeciti amministrativi ai sensi dell'articolo 17 della legge 689/1981. La disposizione è dettata dalla specificità tecnica della tipologia delle violazioni. Pur non essendo possibile determinare *ex ante* il numero delle sanzioni amministrative che potranno essere irrogate alla luce della normativa in questione, si 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, sicurezza della navigazione, etc.) per cui è già dotato di uffici che, per competenze e dotazioni, sono in grado di svolgere la funzione in esame. A ciò occorre aggiungere 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 60 giorni dalla contestazione, quindi senza l'avvio del procedimento sanzionatorio ed estinguendo immediatamente il procedimento medesimo, senza alcun incombe, in tal caso, in capo al Capo del Compartimento marittimo. Si prevede, infine che i proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie 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, destinati al rafforzamento delle attività di vigilanza e controllo previste e al finanziamento di misure di disincentivazione del riciclaggio delle navi in Paesi terzi.

ARTICOLO 8



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 stato comunque previsto il presente articolo contenente 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.

ARTICOLO 9

È relativo all'entrata in vigore.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuovi o maggiori oneri

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 8).

Nuove o maggiori entrate

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per la finanza pubblica.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni

Nuovi o maggiori oneri

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 8).

Nuove o maggiori entrate

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

ALLEGATO

Prospetto riepilogativo

degli effetti dell'intervento normativo sui saldi di finanza pubblica

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

28 FEB. 2020

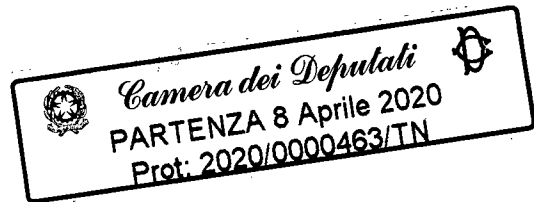
Il Responsabile Generale dello Stato





Camera dei Deputati

SERVIZIO PER I TESTI NORMATIVI



Alle Segreterie

II Commissione (Giustizia)

VIII Commissione (Ambiente)

V Commissione (Bilancio)

XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea)

Servizio Studi

Servizio Bilancio dello Stato

SEDE

Ad integrazione dello 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 (165), si trasmette l'Analisi tecnico normativa (ATN), pervenuta in data 11 marzo 2020 dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

per il Consigliere Capo del Servizio

All.: 1



Presidenza del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO PER I RAPPORTI CON IL PARLAMENTO

Largo Chigi, 19 – 00187 Roma – Tel. 06.6779.2821 – Fax 06.67792859

UFFICIO II

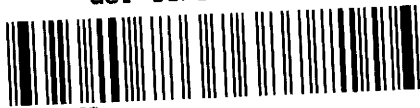
DRP/II/XVIII/D78/20

Roma, data del protocollo

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DRP 0002109 P-4.20.5

del 11/03/2020



26983685

Camera dei deputati
- Servizio Testi normativi
testinormativi@certcamera.it

ROMA

OGGETTO: schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (atto Governo n. 165).

Facendo seguito alla nota in data 4 marzo 2020, con la quale è stato trasmesso lo schema di decreto legislativo in oggetto, si allega alla presente l'analisi tecnico normativa (ATN).

per Il Direttore
Cons. Fulvia Beatrice



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)
(all. "A" della direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 1257/2013 Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 relativo al riciclaggio delle navi.

Referente: Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PARTE I ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo

Le ragioni del presente schema di provvedimento vanno ricercate nella necessità di dare attuazione alle previsioni di cui all'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi, che dispone che gli Stati membri stabiliscono sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive applicabili in caso di violazione delle norme del regolamento medesimo. La norma predisposta, prevedendo un regime sanzionatorio sinora mancante nell'ordinamento giuridico nazionale, introdurrà un valido deterrente per le violazioni delle norme del regolamento.

Il citato regolamento 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 citato anticipa, a livello europeo, l'applicazione delle disposizioni di cui alla 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 suddetta convenzione, è stato quindi emanato il richiamato regolamento comunitario, 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.

In ambito nazionale, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 ottobre 2017 ha disciplinato, in attuazione a quanto previsto dal regolamento 1257/2013, le procedure relative all'autorizzazione per il riciclaggio delle navi, prevedendo specifiche funzioni in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e alle autorità marittime periferiche, nonché funzioni delegate agli organismi notificati. Ha inoltre disciplinato 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. Il provvedimento – un decreto ministeriale - non poteva contenere, tuttavia, le disposizioni sanzionatorie volte a rendere efficaci le norme in esso contenute e le altre norme del regolamento, da cui la predisposizione del presente schema.

2) **Analisi del quadro normativo nazionale**

Il quadro normativo nazionale è costituito dalle seguenti fonti:

- il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;
- la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;
- la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018;
- la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;
- la legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485;
- il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182, recante attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico;
- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
- il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, recante attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, recante attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri;
- il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;
- il decreto del Ministro della marina mercantile 18 febbraio 1992, n. 280, recante regolamento recante disposizioni applicative del titolo IV della legge 14 giugno 1989, n. 234, in materia di albi speciali delle imprese navalmeccaniche;
- il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 ottobre 2017, recante disciplina delle procedure autorizzative per il riciclaggio delle navi, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 249 del 24 ottobre 2017;
- il decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto 27 maggio 2019, recante riciclaggio delle navi - Istruzioni operative per la vigilanza, le visite ed il rilascio dei certificati alla nave nonché per le autorizzazioni all'Organismo riconosciuto di cui all'articolo 3 del decreto interministeriale 12 ottobre 2017.

3) **Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti**

Il provvedimento proposto dà attuazione alle previsioni di cui all'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013,

relativo al riciclaggio delle navi, che dispone che gli Stati membri stabiliscono sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive applicabili in caso di violazione delle norme del regolamento medesimo. L'esigenza sistematica, come già illustrato, è nata dalla necessità di dare esecuzione alla suddetta disposizione comunitaria, al fine, tra l'altro, di introdurre nell'ordinamento norme che fungano da deterrente per le violazioni delle norme.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali

Il provvedimento, in virtù della sua natura e dei contenuti in esso richiamati, non presenta alcun profilo di incompatibilità con i principi costituzionali. Il testo risponde infatti agli impegni assunti internazionalmente dall'Italia in osservanza alla sua partecipazione all'Unione europea, anche con riferimento all'articolo 10 della Costituzione.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a Statuto speciale nonché degli Enti locali

Il provvedimento è in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato-Regioni, riguardando materie che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. La materia è ascrivibile a profili afferenti all'ordine pubblico e alla sicurezza, materia di esclusiva competenza statale. Il provvedimento, avendo come unico destinatario l'amministrazione statale, non confligge, pertanto, con le attribuzioni regionali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza, sanciti dall'art. 118, comma 1, della Costituzione

Il provvedimento proposto non attiene ad aspetti ricadenti nell'ambito della disciplina dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza di cui all'articolo 118 della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa

Il decreto legislativo inerisce a materie assistite da riserva assoluta di legge, non suscettibile di delegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materie analoghe all'esame del Parlamento e relativo status

Non risultano progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto

Le disposizioni contenute nel provvedimento non contrastano con i principi fissati in materia dalla giurisprudenza anche costituzionale e della Corte di Cassazione, né risultano giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo oggetto.

1.2 CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario

L'intervento non incide su principi e norme derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea ed essendone diretta attuazione, se ne adegua pienamente. Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento europeo, in quanto viene proposto in attuazione delle previsioni contenute nell'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto

Per la mancata attuazione dell'articolo 22 del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi, da parte dello Stato italiano, la Commissione europea ha inoltrato lettera di costituzione in mora datata 7 giugno 2019 per mancata notifica delle disposizioni nazionali relative all'esecuzione, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 1 e 4, del regolamento richiamato (procedura n. 2019/2085). Con la suddetta nota la Commissione ha invitato, ai sensi dell'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a presentare le proprie osservazioni entro due mesi, riservandosi il diritto, dopo averle osservate o in caso di omesso inoltro, di emettere parere motivato ai sensi del medesimo articolo 258.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali

L'intervento è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali, anzi ne costituisce l'esecuzione.

13) Indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto

Non risultano indicazioni giurisprudenziali della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo sul medesimo o analogo oggetto

Non si hanno indicazioni sulle linee prevalenti della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea

Si richiama il punto 10, della Parte II, della presente analisi.

1.3 ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso

Non sono state introdotte nuove definizioni normative rispetto a quelle attualmente in uso.

- 2) **Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi**

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi e non si evidenziano criticità.

- 3) **Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti**

Lo schema di decreto non prevede novelle.

- 4) **Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo**

Non si riscontrano effetti abrogativi impliciti.

- 5) **Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo e di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente**

Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica rispetto alla normativa vigente.

- 6) **Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo**

Non vi sono deleghe aperte sulle materie oggetto del provvedimento.

- 7) **Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione**

Non sono previsti atti successivi attuativi di natura normativa. Nello schema di decreto è previsto il presente provvedimento attuativo:

ARTICOLO 7, COMMA 4

Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze per la riassegnazione ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei proventi derivanti delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui agli articoli 3, 4, 5 e 6.

- 8) **Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto Nazionale di Statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi**

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o riferimenti statistici in quanto i dati utilizzati dall'Amministrazione sono stati ritenuti sufficienti.