

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

N. 227

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/100/UE che modifica la direttiva 2002/59/CE, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell'informazione

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 9 luglio 2015, n. 114)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 13 novembre 2015)



*Il Ministro
per le riforme costituzionali
e i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVII/D142/15

Roma, 13 novembre 2015

Sen.
Pietro Grasso
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

Lo so Presidente

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2014/100/UE della Commissione europea del 28 ottobre 2014 che modifica la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell'informazione", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 6 novembre 2015.

Lo so salute

Maria Elena Boschi

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/100/UE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 28 OTTOBRE 2014 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO NAVALE E DELL'INFORMAZIONE.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 9 luglio 2015, n. 114, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014, ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

Vista la direttiva 2014/100/UE della Commissione europea del 28 ottobre 2014 che modifica la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell'informazione;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, di attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, recante il regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979;

Visto il decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, recante Codice delle comunicazioni elettroniche;

Visto il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del-----
2015;

Acquisiti i pareri espressi dalle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del ----- 2015;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

E M A N A

il seguente decreto legislativo

ART. 1

(Modifica al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196)

1. L'allegato III di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è sostituito dall'allegato al presente decreto.



ART. 2

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. L'amministrazione provvede all'esecuzione dei compiti affidati con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.



MESSAGGI ELETTRONICI E SISTEMA DELL'UNIONE PER LO SCAMBIO DI DATI MARITTIMI (SAFESEANET)

1. Concetto generale e architettura

Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla sicurezza portuale e marittima, alla protezione dell'ambiente marino e all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

SafeSeaNet è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione e agli Stati membri le informazioni rilevanti ai sensi della normativa dell'Unione

Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale.

Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet istituiti in conformità alla presente direttiva e include il sistema centrale SafeSeaNet.

2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione

2.1. Responsabilità

2.1.1. Sistemi nazionali SafeSeaNet

Gli Stati membri istituiscono e provvedono alla manutenzione di un sistema nazionale SafeSeaNet che consenta lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'autorità nazionale competente (NCA).

L'NCA è responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati, assicura la creazione dei codici ONU/LOCODE, nonché l'istituzione e il mantenimento della necessaria infrastruttura informatica nazionale e delle procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

Il sistema nazionale SafeSeaNet consente l'interconnessione degli utenti autorizzati sotto la responsabilità di una NCA e può essere reso accessibile ai soggetti operanti nel settore del trasporto marittimo identificati (armatori, agenti, capitani, spedizionieri/caricatori e altri), qualora autorizzati in tal senso dall'NCA, in particolare allo scopo di facilitare la presentazione e la ricezione elettroniche di relazioni ai sensi della normativa comunitaria.

2.1.2. Sistema centrale SafeSeaNet

La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale SafeSeaNet e del controllo del sistema SafeSeaNet, in cooperazione con gli Stati membri, mentre, secondo il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, è responsabile:

- dell'attuazione tecnica e della documentazione di SafeSeaNet;
- dello sviluppo, del funzionamento e dell'integrazione dei messaggi e dei dati elettronici nonché del mantenimento delle interfacce con il sistema centrale SafeSeaNet, compresi i dati AIS raccolti dal satellite, e i diversi sistemi d'informazione previsti dalla presente direttiva di cui al punto 3.



Il sistema centrale SafeSeaNet, che funge da punto nodale, collega tutti i sistemi SafeSeaNet nazionali e crea la necessaria infrastruttura informatica e le necessarie procedure come descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

2.2. Principi di gestione

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni al fine di migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema,
- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo del sistema,
- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni del sistema,
- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo della piattaforma di scambio di dati interoperabili che combina le informazioni provenienti da SafeSeaNet con i dati provenienti dagli altri sistemi di informazione di cui al punto 3,
- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche,
- adottare gli orientamenti per la raccolta e la distribuzione di informazioni attraverso SafeSeaNet in relazione alle autorità competenti designate dagli Stati membri per svolgere le pertinenti funzioni ai sensi della presente direttiva,
- servire da collegamento con altri consessi lavorativi pertinenti, in particolare il gruppo per la semplificazione amministrativa marittima e i servizi elettronici di informazione.

2.3. Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e documentazione tecnica

La Commissione sviluppa e mantiene, in stretta cooperazione con gli Stati membri, un documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD).

L'IFCD descrive in dettaglio i requisiti di funzionamento e le procedure applicabili agli elementi nazionali e centrali del sistema SafeSeaNet ai fini della conformità ai requisiti pertinenti dell'Unione.

L'IFCD include norme su:

- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualità dei dati,
- integrazione di dati, come stabilito al punto 3, e loro distribuzione tramite il sistema SafeSeaNet,
- procedure operative per l'Agenzia e gli Stati membri che definiscono i meccanismi di controllo per la qualità dei dati di SafeSeaNet,
- specifiche concernenti la sicurezza della trasmissione e dello scambio di dati,
- archiviazione delle informazioni a livello nazionale e centrale.

L'IFCD indica i mezzi per la conservazione e disponibilità delle informazioni sulle merci pericolose inquinanti riguardanti servizi di linea cui è stata accordata un'esenzione a norma dell'articolo 15.

La documentazione tecnica relativa a SafeSeaNet, quali le norme concernenti il formato per lo scambio dei dati, l'interoperabilità con altri sistemi e applicazioni, i manuali di utilizzo, le specifiche per la sicurezza della rete e le banche dati di riferimento utilizzata per adempiere agli obblighi di segnalazione, è elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.

3. Scambio e condivisione dei dati



Il sistema utilizza norme del settore ed è in grado di interagire con sistemi pubblici e privati impiegati per creare, fornire e ricevere informazioni all'interno di SafeSeaNet.

La Commissione e gli Stati membri cooperano al fine di valutare la fattibilità e lo sviluppo delle funzionalità che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorità, debbano fornire le informazioni solo una volta, tenendo conto degli obblighi previsti dalla *direttiva 2010/65/UE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri dalla pertinente normativa dell'Unione,

L'amministrazione assicura che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica, condivisione delle informazioni e VTMIS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

L'amministrazione sviluppa e mantiene le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica verso SafeSeaNet.

Il sistema centrale SafeSeaNet è utilizzato per la diffusione di dati e messaggi elettronici scambiati o condivisi ai sensi della presente direttiva e della pertinente normativa dell'Unione, tra cui:

- *direttiva 2000/59/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in particolare l'articolo 12, paragrafo 3;
- *direttiva 2005/35/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento, in particolare l'articolo 10;
- *direttiva 2009/16/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare l'articolo 24;
- *direttiva 2010/65/UE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la *direttiva 2002/6/CE*, laddove applica l'articolo 6.

Il funzionamento del sistema SafeSeaNet dovrebbe promuovere l'agevolazione e la creazione di uno spazio marittimo europeo senza frontiere.

Laddove le norme adottate a livello internazionale permettano l'instradamento di dati LRIT relativi ad imbarcazioni di paesi terzi, SafeSeaNet è utilizzato per distribuire tra gli Stati membri con un adeguato livello di sicurezza, le informazioni LRIT ricevute in conformità all'articolo 6ter della presente direttiva.

4. Sicurezza e diritti di accesso

Il sistema centrale SafeSeaNet e i sistemi nazionali SafeSeaNet sono conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonché ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso.

L'amministrazione identifica tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD e a quanto stabilito negli artt. 9, 9-bis e 24 del presente decreto legislativo.»



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DI ESECUZIONE 2014/100/UE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 28 OTTOBRE 2014 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO NAVALE E DELL'INFORMAZIONE

TABELLA DI CONCORDANZA

DIRETTIVA n. 2014/100/UE DELLA COMMISSIONE del 28 OTTOBRE 2014 recante modifica della direttiva 2009/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.	SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DI ESECUZIONE 2014/100/UE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 28 OTTOBRE 2014 che modifica la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale dell'informazione.	Spiegazioni
<p><i>Articolo 1</i> Oggetto e ambito di applicazione L'allegato III della direttiva 2002/59/CE è sostituito dall'allegato della presente direttiva.</p>	<p>ART. 1 (Modifica al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196) 1. L'allegato III di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, è sostituito dall'allegato al presente decreto.</p>	<p>Con i cambiamenti si è inteso integrare nel testo del precedente decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 le modifiche intercorse con la Direttiva 2014/100/UE.</p>
	<p>ART. 2 (Clausola di invarianza finanziaria) 1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'amministrazione provvede all'esecuzione dei compiti affidati con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>	<p>La disposizione è di competenza esclusiva dell'Italia.</p>
<p><i>Articolo 2 Recepimento</i> 1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 18 novembre 2015. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri. 2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva</p>		<p>Le disposizioni non sono state recepite in quanto attengono al termine di recepimento e all'obbligo dello Stato di comunicare le disposizioni in materia.</p>
<p><i>Articolo 3 Entrata in vigore</i> La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita in quanto attiene all'entrata in vigore della direttiva.</p>
<p><i>Articolo 4 Destinatari</i> Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva. Fatto a Bruxelles, il 28 ottobre 2014. Per la Commissione Il presidente José Manuel BARROSO</p>		<p>La disposizione non è stata recepita in quanto attiene ai destinatari della direttiva.</p>



ALLEGATO

«ALLEGATO III

MESSAGGI ELETTRONICI E SISTEMA DELL'UNIONE PER LO SCAMBIO DI DATI MARITTIMI (SAFESEANET)

1. Concetto generale e architettura

Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla sicurezza portuale e marittima, alla protezione dell'ambiente marino e all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

SafeSeaNet è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione e agli Stati membri le informazioni rilevanti ai sensi della normativa dell'Unione. Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale.

Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet istituiti in conformità alla presente direttiva e include il sistema centrale SafeSeaNet.

2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione

2.1. Responsabilità

2.1.1. Sistemi nazionali SafeSeaNet

Gli Stati membri istituiscono e provvedono alla manutenzione di un sistema nazionale SafeSeaNet che consenta lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'autorità nazionale competente (NCA).

L'NCA è responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati, assicura la creazione dei codici ONU/LOCODI, nonché l'istituzione e il mantenimento della necessaria infrastruttura informatica nazionale e delle procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

Il sistema nazionale SafeSeaNet consente l'interconnessione degli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'NCA e può essere reso accessibile ai soggetti operanti nel settore del trasporto marittimo identificati (armatori, agenti, capitani, spedizionieri/caricatori e altri), qualora autorizzati in tal senso dall'NCA, in particolare allo scopo di facilitare la presentazione e la ricezione elettroniche di relazioni ai sensi della normativa comunitaria.

2.1.2. Sistema centrale SafeSeaNet

La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale SafeSeaNet e del controllo del sistema SafeSeaNet, in cooperazione con gli Stati membri, mentre, secondo il regolamento (CE) n. 1406/2002

ALLEGATO

«ALLEGATO III

MESSAGGI ELETTRONICI E SISTEMA DELL'UNIONE PER LO SCAMBIO DI DATI MARITTIMI (SAFESEANET)

1. Concetto generale e architettura

Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla sicurezza portuale e marittima, alla protezione dell'ambiente marino e all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

SafeSeaNet è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione e agli Stati membri le informazioni rilevanti ai sensi della normativa dell'Unione. Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale.

Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet istituiti in conformità alla presente direttiva e include il sistema centrale SafeSeaNet.

2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione

2.1. Responsabilità

2.1.1. Sistemi nazionali SafeSeaNet

Gli Stati membri istituiscono e provvedono alla manutenzione di un sistema nazionale SafeSeaNet che consenta lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'autorità nazionale competente (NCA).

L'NCA è responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati, assicura la creazione dei codici ONU/LOCODE, nonché l'istituzione e il mantenimento della necessaria infrastruttura informatica nazionale e delle procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

Il sistema nazionale SafeSeaNet consente l'interconnessione degli utenti autorizzati sotto la responsabilità di una NCA e può essere reso accessibile ai soggetti operanti nel settore del trasporto marittimo identificati (armatori, agenti, capitani, spedizionieri/caricatori e altri), qualora autorizzati in tal senso dall'NCA, in particolare allo scopo di facilitare la presentazione e la ricezione elettroniche di relazioni ai sensi della normativa comunitaria.

2.1.2. Sistema centrale SafeSeaNet

La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale SafeSeaNet e del controllo del sistema SafeSeaNet, in cooperazione con gli Stati membri, mentre, secondo il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, è responsabile:

L'allegato dello schema di decreto legislativo ha recepito l'allegato della direttiva 2014/100/UE, sostituendo l'allegato III di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo 19 agosto 2015 n.196.

Le modifiche si sono rese necessarie per definire i criteri ed il soggetto competente (Amministrazione) a svolgere i compiti previsti dalla normativa europea, laddove vi è un generico richiamo alla competenza degli «Stati membri».



del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, è responsabile:

- dell'attuazione tecnica e della documentazione di SafeSeaNet;

- dello sviluppo, del funzionamento e dell'integrazione dei messaggi e dei dati elettronici nonché del mantenimento delle interfacce con il sistema centrale SafeSeaNet, compresi i dati AIS raccolti dal satellite, e i diversi sistemi d'informazione previsti dalla presente direttiva di cui al punto 3.

Il sistema centrale SafeSeaNet, che funge da punto nodale, collega tutti i sistemi SafeSeaNet nazionali e crea la necessaria infrastruttura informatica e le necessarie procedure come descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

2.2. Principi di gestione

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni al fine di migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema.

- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo del sistema.

- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni del sistema.

- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo della piattaforma di scambio di dati interoperabili che combina le informazioni provenienti da SafeSeaNet con i dati provenienti dagli altri sistemi di informazione di cui al punto 3.

- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche.

- adottare gli orientamenti per la raccolta e la distribuzione di informazioni attraverso SafeSeaNet in relazione alle autorità competenti designate dagli Stati membri per svolgere le pertinenti funzioni ai sensi della presente direttiva.

- servire da collegamento con altri consessi lavorativi pertinenti, in particolare il gruppo per la semplificazione amministrativa marittima e i servizi elettronici di informazione.

2.3. Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e documentazione tecnica

La Commissione sviluppa e mantiene, in stretta cooperazione con gli Stati membri, un documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD).

L'IFCD descrive in dettaglio i requisiti di funzionamento e le procedure applicabili agli elementi nazionali e centrali del sistema SafeSeaNet ai fini della conformità ai requisiti pertinenti dell'Unione.

L'IFCD include norme su:

- dell'attuazione tecnica e della documentazione di SafeSeaNet;

- dello sviluppo, del funzionamento e dell'integrazione dei messaggi e dei dati elettronici nonché del mantenimento delle interfacce con il sistema centrale SafeSeaNet, compresi i dati AIS raccolti dal satellite, e i diversi sistemi d'informazione previsti dalla presente direttiva di cui al punto 3.

Il sistema centrale SafeSeaNet, che funge da punto nodale, collega tutti i sistemi SafeSeaNet nazionali e crea la necessaria infrastruttura informatica e le necessarie procedure come descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

2.2. Principi di gestione

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni al fine di migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema.

- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo del sistema.

- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni del sistema.

- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo della piattaforma di scambio di dati interoperabili che combina le informazioni provenienti da SafeSeaNet con i dati provenienti dagli altri sistemi di informazione di cui al punto 3.

- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche.

- adottare gli orientamenti per la raccolta e la distribuzione di informazioni attraverso SafeSeaNet in relazione alle autorità competenti designate dagli Stati membri per svolgere le pertinenti funzioni ai sensi della presente direttiva.

- servire da collegamento con altri consessi lavorativi pertinenti, in particolare il gruppo per la semplificazione amministrativa marittima e i servizi elettronici di informazione.

2.3. Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e documentazione tecnica

La Commissione sviluppa e mantiene, in stretta cooperazione con gli Stati membri, un documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD).

L'IFCD descrive in dettaglio i requisiti di funzionamento e le procedure applicabili agli elementi nazionali e centrali del sistema SafeSeaNet ai fini della conformità ai requisiti pertinenti dell'Unione.

L'IFCD include norme su:

- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualità dei dati.

- integrazione di dati, come stabilito al punto 3, e loro distribuzione tramite il sistema SafeSeaNet.

- procedure operative per l'Agenzia e gli Stati membri che definiscono i meccanismi di controllo per la qualità



- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualità dei dati.

- integrazione di dati, come stabilito al punto 3, e loro distribuzione tramite il sistema SafeSeaNet.

- procedure operative per l'Agenzia e gli Stati membri che definiscono i meccanismi di controllo per la qualità dei dati di SafeSeaNet.

- specifiche concernenti la sicurezza della trasmissione e dello scambio di dati.

- archiviazione delle informazioni a livello nazionale e centrale.

L'IFCD indica i mezzi per la conservazione e disponibilità delle informazioni sulle merci pericolose o inquinanti riguardanti servizi di linea cui è stata accordata un'esenzione a norma dell'articolo 15.

La documentazione tecnica relativa a SafeSeaNet, quali le norme concernenti il formato per lo scambio dei dati, l'interoperabilità con altri sistemi e applicazioni, i manuali di utilizzo, le specifiche per la sicurezza della rete e le banche dati di riferimento utilizzate per adempiere agli obblighi di segnalazione, è elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.

3. Scambio e condivisione dei dati

Il sistema utilizza norme del settore ed è in grado di interagire con sistemi pubblici e privati impiegati per creare, fornire e ricevere informazioni all'interno di SafeSeaNet.

La Commissione e gli Stati membri cooperano al fine di valutare la fattibilità e lo sviluppo delle funzionalità che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorità, debbano fornire le informazioni solo una volta, tenendo conto degli obblighi previsti dalla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri dalla pertinente normativa dell'Unione. Gli Stati membri assicurano che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica, condivisione delle informazioni e VTMIS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

Gli Stati membri sviluppano e mantengono le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica verso SafeSeaNet.

Il sistema centrale SafeSeaNet è utilizzato per la diffusione di dati e messaggi elettronici scambiati o condivisi ai sensi della presente direttiva e della pertinente normativa dell'Unione, tra cui:

- direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in particolare l'articolo 12, paragrafo 3;

- direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa

dei dati di SafeSeaNet,

- specifiche concernenti la sicurezza della trasmissione e dello scambio di dati,

- archiviazione delle informazioni a livello nazionale e centrale.

L'IFCD indica i mezzi per la conservazione e disponibilità delle informazioni sulle merci pericolose inquinanti riguardanti servizi di linea cui è stata accordata un'esenzione a norma dell'articolo 15.

La documentazione tecnica relativa a SafeSeaNet, quali le norme concernenti il formato per lo scambio dei dati, l'interoperabilità con altri sistemi e applicazioni, i manuali di utilizzo, le specifiche per la sicurezza della rete e le banche dati di riferimento utilizzate per adempiere agli obblighi di segnalazione, è elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.

3. Scambio e condivisione dei dati

Il sistema utilizza norme del settore ed è in grado di interagire con sistemi pubblici e privati impiegati per creare, fornire e ricevere informazioni all'interno di SafeSeaNet.

La Commissione e gli Stati membri cooperano al fine di valutare la fattibilità e lo sviluppo delle funzionalità che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorità, debbano fornire le informazioni solo una volta, tenendo conto degli obblighi previsti dalla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri dalla pertinente normativa dell'Unione.

L'amministrazione assicura che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica, condivisione delle informazioni e VTMIS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

L'amministrazione sviluppa e mantiene le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica verso SafeSeaNet.

Il sistema centrale SafeSeaNet è utilizzato per la diffusione di dati e messaggi elettronici scambiati o condivisi ai sensi della presente direttiva e della pertinente normativa dell'Unione, tra cui:

- direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in particolare l'articolo 12, paragrafo 3;

- direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento, in particolare l'articolo 10;

- direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare l'articolo 24;

- direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del



<p>all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento, in particolare l'articolo 10;</p> <p>- direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare l'articolo 24;</p> <p>- direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE, laddove di applica l'articolo 6.</p> <p>Il funzionamento del sistema SafeSeaNet dovrebbe promuovere l'agevolazione e la creazione di uno spazio marittimo europeo senza frontiere.</p> <p>Laddove le norme adottate a livello internazionale permettano l'instradamento di dati LRIT relativi ad imbarcazioni di paesi terzi, SafeSeaNet è utilizzato per distribuire tra gli Stati membri con un adeguato livello di sicurezza, le informazioni LRIT ricevute in conformità all'articolo 6 ter della presente direttiva.</p> <p>4. Sicurezza e diritti di accesso</p> <p>Il sistema centrale SafeSeaNet e i sistemi nazionali SafeSeaNet sono conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonché ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso.</p> <p>Gli Stati membri identificano tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD.»</p>	<p>Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE, laddove di applica l'articolo 6.</p> <p>Il funzionamento del sistema SafeSeaNet dovrebbe promuovere l'agevolazione e la creazione di uno spazio marittimo europeo senza frontiere.</p> <p>Laddove le norme adottate a livello internazionale permettano l'instradamento di dati LRIT relativi ad imbarcazioni di paesi terzi, SafeSeaNet è utilizzato per distribuire tra gli Stati membri con un adeguato livello di sicurezza, le informazioni LRIT ricevute in conformità all'articolo 6ter della presente direttiva.</p> <p>4. Sicurezza e diritti di accesso</p> <p>Il sistema centrale SafeSeaNet e i sistemi nazionali SafeSeaNet sono conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonché ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso.</p> <p>L'amministrazione identifica tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD e a quanto stabilito negli artt.9, 9-bis e 24 del presente decreto legislativo».</p>	
---	---	--



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 1 e allegato B, della legge 9 luglio 2015, n. 114 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014).

Il provvedimento è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2014/100/UE del 28 ottobre 2014 la quale, recando talune modifiche nell'ambito della disciplina del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, ha comportato la necessità di adeguare le correlate disposizioni nazionali (nello specifico il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, rubricato per l'appunto "Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale").

Il suddetto schema si propone pertanto di sostituire l'attuale allegato III del d.lgs. n. 196/2005 con il corrispondente allegato alla direttiva 2014/100/UE.

Sono indicati, di seguito, gli elementi di novità introdotti dalla nuova disciplina rispetto a quella originariamente prevista dalla direttiva 2002/59/CE.

a) 2.1.2. Sistema centrale SafeSeaNet

Vi è un ampliamento delle responsabilità dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) – precedentemente limitate alla sola area tecnica – che invece è ora responsabile:

- dell'attuazione tecnica e della documentazione di SafeSeaNet;
- dello sviluppo, del funzionamento e dell'integrazione dei messaggi e dei dati elettronici nonché del mantenimento delle interfacce con il sistema centrale SafeSeaNet, compresi i dati AIS raccolti dal satellite e i diversi sistemi d'informazione previsti dalla presente direttiva di cui al punto 3 dell'allegato III (scambio e condivisione dei dati).

b) 2.2. Principi di gestione

Vi è un ampliamento dei compiti del gruppo decisionale di alto livello (HLSG) del SafeSeaNet, che ora ha anche i compiti di:

- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo della piattaforma di scambio di dati interoperabili che combina le informazioni provenienti da SafeSeaNet con i dati provenienti dagli altri sistemi di informazione di cui al punto 3 dell'allegato III (scambio e condivisione dei dati);
- adottare gli orientamenti per la raccolta e la distribuzione di informazioni attraverso SafeSeaNet in relazione alle autorità competenti designate dagli Stati membri per svolgere le pertinenti funzioni ai sensi della presente direttiva;
- servire da collegamento con altri consessi lavorativi pertinenti, in particolare il gruppo per la semplificazione amministrativa marittima e i servizi elettronici di informazione.

c) 2.3. Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e documentazione tecnica

Vi è un ampliamento delle informazioni che devono essere incluse nel documento di interfaccia funzionale e di controllo "IFCD", che include ora anche:



- integrazione di dati, come stabilito al punto 3 dell'allegato III (scambio e condivisione dei dati) e loro distribuzione tramite il sistema SafeSeaNet;
- procedure operative per l'Agenzia e gli Stati membri che definiscono i meccanismi di controllo per la qualità dei dati di SafeSeaNet.

Vi è, altresì, un ampliamento della documentazione tecnica, relativa a SafeSeaNet, elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri, che include ora anche:

- l'interoperabilità con altri sistemi e applicazioni;
- la sicurezza delle banche dati di riferimento utilizzate per adempiere agli obblighi di segnalazione.

d) 3. Scambio e condivisione dei dati

Vi è un ampliamento del ruolo del SSN nella sua funzione di sistema centrale per la distribuzione di messaggi elettronici e informazioni scambiate o condivise, che:

- tiene conto degli obblighi previsti dalla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e dalla pertinente normativa dell'Unione;
- viene utilizzato per la diffusione di dati e messaggi elettronici scambiati o condivisi ai sensi della presente direttiva e della pertinente normativa dell'Unione, tra cui:
 - la direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in particolare il suo articolo 12, paragrafo 3;
 - la direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento, in particolare il suo articolo 10;
 - la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare il suo articolo 24;
 - la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE, laddove di applica l'articolo 6.

e) 4. Sicurezza e diritti di accesso

La modifica dell'ultimo capoverso "*Gli Stati membri identificano tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD.*" con il seguente:

"L'amministrazione identifica tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD e a quanto stabilito negli artt. 9, 9-bis e 24 del presente D.Lgs" si rende necessaria per definire i criteri ed il soggetto deputato ad identificare gli utenti e i relativi diritti di accesso, in linea con la volontà del legislatore europeo. Analoghe rettifiche, per identiche ragioni, sono state apportate laddove il testo recepito, nella sua versione originaria, parlava di "Stati membri".



Conseguentemente, in attuazione della direttiva 2014/100/UE e in esercizio della delega legislativa di cui alla sopra citata Legge di delegazione europea 2014, è stato predisposto il presente decreto, che si compone di 2 articoli.

In particolare:

- **l'articolo 1** prevede la modifica dell'allegato III di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, che viene sostituito dal nuovo allegato in materia di messaggi elettronici e sistema dell'unione per lo scambio di scambi marittimi, introdotto dalla direttiva 2014/100/UE;
- **l'articolo 2** prevede la clausola di invarianza finanziaria.



RELAZIONE TECNICA

Descrizione dell'innovazione normativa

Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/100/UE DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEL 28 OTTOBRE 2014 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO NAVALE E DELL'INFORMAZIONE.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, e dello sviluppo economico.

C) Tipologia dell'atto:

Decreto legislativo emanato in attuazione della legge 9 luglio 2015, n. 114, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014 - secondo semestre, ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B.

Il provvedimento, attuando la volontà del legislatore europeo, si limita a modificare l'allegato III - intitolato "Messaggi elettronici e sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (Safeseanet)" - del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, adeguandolo a quello previsto dalla nuova direttiva 2014/100/UE.

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. 2).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

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

Il provvedimento, attuando la volontà del legislatore europeo, si limita a modificare l'allegato III – intitolato "Messaggi elettronici e sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet)" – del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, adeguandolo a quello previsto dalla nuova direttiva 2014/100/UE.

L'intervento si caratterizza per l'assenza di oneri a carico dello Stato, trattandosi di mera modifica formale di un esistente testo normativo.

Si premette che il SafeSeaNet è, come meglio esposto nella relazione illustrativa, una rete di sistemi informatici finalizzato al reperimento e scambio di informazioni relative al traffico marittimo comunitario tra i diversi Stati membri, conformemente alle linee di indirizzo impartite da un gruppo decisionale di alto livello HLSC (High Level Steering Group), a sua volta espressione della Commissione europea e degli Stati membri, che si riunisce presso la sede della stessa Commissione a Bruxelles.

Tale rete si compone di un "nodo centrale", collocato presso la sede EMSA (Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima) di Lisbona, che funge da collettore di dati relativi al traffico marittimo, attinti dagli operatori di settore (principalmente armatori, comandanti ed agenzie marittime) ed immessi attraverso i cosiddetti "nodi periferici", ossia altri sistemi informatici, connessi con quello centrale su rete internet, costituiti presso i diversi Stati membri.

Il nodo centrale si definisce "SSN centrale", mentre quelli periferici "SSN nazionali".

L'SSN nazionale italiano è istituito ed operativo presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Roma ed è conforme ai requisiti tecnici dettati dall'EMSA, in linea con le pertinenti direttive europee, peraltro elencate nel testo del nuovo allegato III.

Tanto premesso, si conferma che le principali novità introdotte dal predetto nuovo allegato III, come di seguito riportate, non comportano alcun onere finanziario aggiuntivo per lo Stato per i seguenti più specifici motivi:

- a) **Nuovi compiti assunti dall'EMSA** (ad esempio il mantenimento delle interfacce esistenti verso altri sistemi)

Da essi derivano linee di azione discendenti che riguardano esclusivamente il SafeSeaNet centrale.

- b) **Nuovi compiti assunti dall'HLSC** (ad esempio servire da collegamento con altri consessi lavorativi pertinenti)

Queste modifiche ineriscono esclusivamente all'ampiezza dell'ambito decisionale dell'Organo di vertice del SafeSeaNet.

- c) **Ampliamento delle informazioni che devono essere incluse nel documento IFCD (Interface and Functionalities Control Document) nonché della documentazione tecnica del SafeSeaNet**

Nel precisare che tale documento descrive in dettaglio i requisiti e le procedure applicabili al SafeSeaNet, le innovazioni di cui al punto consistono in meri adempimenti formali.

- d) **Richiamo ad altre direttive comunitarie concernenti lo scambio e la condivisione dei dati tramite il SafeSeaNet**

Si tratta di citazione meramente ricognitiva delle disposizioni di riferimento per il funzionamento del SafeSeaNet per fini di completezza sistematica.



e) Utilizzo del termine "amministrazione" in luogo di "Stati membri" e mero richiamo ad altre disposizioni del D.lgs, 196/2005

Per come già esplicitato nella relazione illustrativa, si tratta di meri perfezionamenti redazionali, operati per esigenze di maggiore chiarezza espositiva, che si limitano a meglio evidenziare il ruolo e i compiti dell'autorità marittima peraltro già evincibili dalla normativa di riferimento.

In via definitiva, si ribadisce che, per le dettagliate indicazioni predette, il sistema SafeSeaNet nazionale, anche a seguito della emanazione del provvedimento in esame, continua ad operare nella sua attuale configurazione, cioè senza necessità di alcuna modifica tecnico-strutturale.

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 clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuove 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. 2).

Nuove o maggiori entrate.

L'attuazione del provvedimento non comporta 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. 2).

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

3

12 NOV. 2015

Il Ragioniere Generale dello Stato



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(Allegato "A" alla direttiva del P.C.M. 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/100/UE della Commissione europea del 28 ottobre 2014 che modifica la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell'informazione.

Referente: Ufficio legislativo- Dott.ssa Antonella NICOTRA

PARTE I. ASPETTI TECNICO - NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Lo schema di decreto legislativo reca un adeguamento formale, attuando la volontà del legislatore europeo. Esso, infatti, incide sulla fonte di diritto interno (il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196) con la quale fu recepita la direttiva 2002/59/CE, che è stata poi recentemente modificata dalla direttiva 2014/100/UE. Infatti, quest'ultima direttiva, variando l'allegato III della precedente 2002/59/CE, comporta la necessità di sostituire l'allegato III della disposizione nazionale.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Fermo quanto disposto dall'articolo 76 della Costituzione, il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti:

- articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;
- decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196;
- articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234;
- articolo 1 della legge 9 luglio 2015, n. 114.

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

La disposizione contenuta nello schema di decreto legislativo in esame sostituisce l'allegato III del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Non vi sono profili di incompatibilità con le competenze delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, in quanto l'intervento adegua la normativa nazionale a quella comunitaria.

Il provvedimento è in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato/Regioni, riguardando la materia della sicurezza della navigazione.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, comma 1 della Costituzione.

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

Per l'intervento normativo in questione non può farsi ricorso né allo strumento della rilegificazione né a quello della semplificazione in quanto esso realizza un necessario adeguamento della normativa nazionale a quella comunitaria.



8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non si rinvencono, all'attualità, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

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

Non pendono innanzi alla Corte costituzionale giudizi sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

L'intervento è compatibile con l'ordinamento comunitario, in quanto deriva dal recepimento della direttiva n.2014/100/UE.

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

Non risultano note procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

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

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano noti, innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea, giudizi sul medesimo o analogo oggetto.

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

Non risultano noti, innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, giudizi 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.

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea. Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva 2014/100/UE ed è, pertanto, in linea con la regolamentazione in materia da parte degli Stati membri.

PARTE III. 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.

Il provvedimento in esame non introduce nuove definizioni normative, limitandosi, per come già illustrato nella Parte I, punto 1), a modificare un allegato tecnico.



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

È stata verificata positivamente la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo del provvedimento. Non si rilevano criticità circa i riferimenti normativi contenuti.

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

Il provvedimento utilizza la tecnica della novella legislativa per modificare disposizioni vigenti.

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

Non è previsto un effetto abrogativo implicito, ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui il nuovo atto normativo va ad incidere.

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

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

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

Non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

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

Non sono previsti successivi atti attuativi.

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.

I dati in possesso dell'Amministrazione sono ritenuti congrui, per cui non di dover fare ricorso ad altri basi statistiche.



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

(Allegato "A" alla direttiva del P.C.M. in data 16 gennaio 2013)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/100/UE della Commissione europea del 28 ottobre 2014 che modifica la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell'informazione.

Referente dell'amministrazione proponente: Ufficio legislativo-dott. Leonello SALVATORI

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

A) La rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

L'intervento regolatorio è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2014/100/UE del 28 ottobre 2014, che reca talune modifiche nell'ambito della disciplina del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

A tal fine, si interviene, modificandolo, sul decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, attuativo nel nostro ordinamento della precedente direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale.

In particolare, con l'intervento regolatorio vengono apportate modifiche al sistema dell'Unione europea per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet).

Al riguardo, si premette che il SafeSeaNet è una rete di sistemi informatici finalizzato al reperimento e scambio di informazioni relative al traffico marittimo comunitario tra i diversi Stati membri, conformemente alle linee di indirizzo impartite da un gruppo decisionale di alto livello HLSG (High Level Steering Group), a sua volta espressione della Commissione europea e degli Stati membri, che si riunisce presso la sede della stessa Commissione a Bruxelles. Tale rete si compone di un "nodo centrale", collocato presso la sede EMSA (Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima) di Lisbona, che funge da collettore di dati relativi al traffico marittimo, attinti dagli operatori di settore (principalmente armatori, comandanti ed agenzie marittime) ed immessi attraverso i cosiddetti "nodi periferici", ossia altri sistemi informatici, connessi con quello centrale su rete internet, costituiti presso i diversi Stati membri. Il nodo centrale si definisce "SSN centrale", mentre quelli periferici "SSN nazionali". L'SSN nazionale Italiano è istituito ed operativo presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Roma ed è conforme ai requisiti tecnici dettati dall'EMSA.

Con l'intervento regolatorio si interviene sul sistema centrale europeo, attribuendo diretti compiti di gestione dello stesso all'Agenzia europea per la sicurezza Marittima (EMSA), tra cui quello di sviluppare un sistema di scambio di dati interoperabili in grado di combinare le informazioni del predetto sistema con le informazioni degli altri sistemi di monitoraggio e di localizzazione esistenti nell'Unione (CleanSeaNET, THESIS) ed altri sistemi esterni (AIS). Vengono, inoltre,



ampliati gli ambiti e i processi decisionali dell'Organo di vertice del SafeSeaNet, che ora ha anche i compiti di:

- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo della piattaforma di scambio di dati interoperabili che combina le informazioni provenienti da SafeSeaNet con i dati provenienti dagli altri sistemi di informazione;
- adottare gli orientamenti per la raccolta e la distribuzione di informazioni attraverso SafeSeaNet in relazione alle autorità competenti designate dagli Stati membri per svolgere le pertinenti funzioni ai sensi della direttiva 2014/100/UE;
- servire da collegamento con altri consessi lavorativi pertinenti, in particolare il gruppo per la semplificazione amministrativa marittima e i servizi elettronici di informazione.

E' previsto, infine, anche un ampliamento del ruolo del nodo centrale del Sistema nella sua funzione di sistema centrale per la distribuzione di messaggi elettronici e informazioni scambiate o condivise, in ambiti già previsti da altra normativa europea, quali quella relativa alla formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri, quella relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, nonché quella in materia di inquinamento provocato dalle navi.

L'obiettivo principale dell'intervento è, quindi, quello di agevolare la creazione di un sistema per lo scambio di informazioni elettroniche di dati marittimi tecnologicamente più avanzato in grado di migliorare la sicurezza marittima e dei porti, la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento e di promuovere l'efficienza del traffico e dei trasporti marittimi.

B) l'indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

L'obiettivo dell'intervento normativo, nel suo complesso, è quello di produrre l'effetto di un completo recepimento, nell'ordinamento interno, della direttiva 2014/100/UE.

A livello di maggiore dettaglio, poi, gli obiettivi sono molteplici. Tra gli obiettivi di breve periodo vi è quello di garantire il corretto funzionamento del sistema centrale dell'Unione per lo scambio dei dati marittimi (SafeSeaNet), con diretti compiti di gestione dello stesso da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza Marittima (EMSA), nonché quello di sviluppare un sistema di scambio di dati interoperabili in grado di combinare le informazioni del predetto sistema con le informazioni di altri sistemi di monitoraggio e di localizzazione esistenti nell'Unione (CleanSeaNET, THESIS) ed altri sistemi esterni (AIS). Ulteriore obiettivo è quello di aumentare e migliorare l'efficienza tecnologica dei sistemi delle informazioni marittime elettroniche nell'ambito della sperimentazione dell'ambiente integrato di dati marittimi da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, con un contestuale abbattimento dei costi di gestione di tutti i sistemi informativi grazie all'estensione a quest'ultimi dei compiti del previsto gruppo di esperti per il SafeSeaNet.

L'obiettivo di lungo periodo è quello di agevolare la creazione di un sistema per lo scambio di informazioni elettroniche di dati marittimi tecnologicamente più avanzato in grado di migliorare la sicurezza marittima e dei porti, la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento e di promuovere l'efficienza del traffico e dei trasporti marittimi.



Ulteriore obiettivo di lungo periodo si ravvisa nella possibilità di fornire anche maggiori informazioni complete alle autorità competenti, per l'assolvimento dei propri compiti istituzionali (controllo della posizione delle navi, controlli antinquinamento, controllo delle coste, svolgimento delle operazioni antipirateria) e per rafforzare e promuovere la condivisione di informazioni pertinenti tra le autorità coinvolte nella sorveglianza marittima.

C) la descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VTR.

Un primo indicatore del raggiungimento dell'obiettivo è l'emanazione del decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/100/UE entro il termine stabilito del 15 novembre 2015.

Ulteriori indicatori sono:

- 1) Le procedure di verifica dell'efficienza e del miglioramento dei servizi e delle capacità del sistema circa lo scambio dei dati interoperabili con le informazioni di altri sistemi di monitoraggio e di localizzazione esistenti nell'Unione;
- 2) Le azioni e le iniziative promosse dagli Stati membri e dall'Unione europea per la realizzazione del sistema comune per la condivisione delle informazioni (CISE) per il settore marittimo;
- 3) Il numero delle informazioni scambiate e condivise relative al traffico marittimo quali la posizione delle navi, il trasporto di merci pericolose, il controllo degli sversamenti per prevenire l'inquinamento in mare, il controllo delle coste, le operazioni antipirateria e la semplificazione delle procedure di arrivo e partenza delle navi;
- 4) Il risparmio dei costi relativi agli altri sistemi di monitoraggio e di localizzazione esistenti nell'Unione (CleanSeaNET, THESIS) ed altri sistemi esterni (AIS);
- 5) Il miglioramento dei risultati raggiunti da parte delle Autorità competenti nei propri ambiti di competenza in materia di azioni di sostegno all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi (controllo delle coste, operazioni antipirateria, controlli in materia di inquinamento), a seguito dell'utilizzo del sistema per lo scambio dei dati marittimi (SafeSeaNet).

D) l'indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

I soggetti pubblici destinatari del provvedimento sono l'Agenzia Europea per la Sicurezza marittima, il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e le Autorità marittime in sede periferica. I soggetti privati destinatari del provvedimento saranno le compagnie di navigazione e i soggetti preposti alla navigazione e al trasporto delle merci, con particolare riguardo agli armatori, comandanti delle navi, agenti e spedizionieri. Non ci saranno, comunque, modifiche nell'assetto organizzativo e gestionale dei Soggetti nazionali pubblici competenti, in quanto a livello nazionale il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi continua ad operare nella sua attuale configurazione, cioè senza necessità di alcuna modifica tecnico-strutturale.



SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Il contenuto dell'intervento normativo è stato definito a seguito di una istruttoria tecnica avviata dal Ministero proponente in collaborazione con tutte le altre amministrazioni interessate e coordinata dalla Presidenza del Consiglio. Sono state svolte anche una serie di consultazioni con gli Stati membri da parte della Commissione. In particolare, è stato consultato il Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS). È stata anche consultata sia l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, responsabile dell'attuazione tecnica del sistema dello scambio dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet), sia il gruppo di esperti di alto livello per SafeSeaNet (HLGS), istituito appositamente mediante la decisione 2009/584/CE, per la gestione del sistema e per i suoi miglioramenti tecnologici. Nel corso delle consultazioni in sede europea, la direttiva è stata resa conforme al successivo parere del comitato COSS. In sede di consultazione nazionale, tutte le Amministrazioni interessate hanno concordato sull'intervento regolatorio.

SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)

L'opzione zero non è considerabile, in quanto il decreto legislativo in esame costituisce attuazione dell'obbligo di recepimento, entro il 15 novembre 2015, della direttiva 2014/100/UE, obbligo derivante per l'Amministrazione dalla delega di cui alla Legge di delegazione europea 2014. In violazione di tale obbligo è previsto da parte della Commissione europea l'avvio di procedura di infrazione.

Inoltre, in caso di mancata modifica del decreto legislativo n. 196/2005 sulla base della modifica introdotta dalla direttiva 2014/100/UE, la norma nazionale relativa al sistema dell'Unione per lo scambio dei dati marittimi non terrebbe conto dei progressi tecnologici compiuti, in particolare in materia di sviluppo di un sistema di scambio di dati interoperabili in grado di combinare le informazioni di SafeSeaNet con le informazioni di altri sistemi di monitoraggio e di localizzazione esistenti nell'Unione, nonché di altri sistemi esistenti esterni, facilitando ulteriormente l'integrazione dei servizi marittimi.

In definitiva, in assenza del citato intervento regolatorio non si potrebbe agevolmente realizzare lo scambio e la condivisione di informazioni relative al traffico marittimo quali la posizione delle navi, il trasporto di merci pericolose, il controllo degli sversamenti per prevenire l'inquinamento in mare, il controllo delle coste, le operazioni antipirateria e la semplificazione delle procedure di arrivo e partenza delle navi. Inoltre, non sarebbe agevolato nemmeno l'ulteriore utilizzo del sistema, del sistema di informazione integrato e di una piattaforma per assicurare la convergenza e l'interoperabilità dei sistemi e delle applicazioni marittime, comprese le tecnologie spaziali.

Il mancato intervento, quindi, impedirebbe il conseguimento degli obiettivi illustrati nella sezione 1.



SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Opzioni alternative, cioè diverse da quella adottata, non avrebbero ugualmente consentito il conseguimento degli obiettivi attesi in termini sviluppo dello scambio delle informazioni mediante un sistema integrato e di una piattaforma comune per assicurare la realizzazione di un sistema comune delle informazioni per il settore marittimo in ambito europeo.

Anche all'esito dell'istruttoria tecnica avviata dal Ministero proponente in collaborazione con tutte le altre amministrazioni interessate e coordinata dalla Presidenza del Consiglio, nonché tenuto conto delle consultazioni presso il Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) è stato valutato che l'intervento normativo era l'unico in grado di conseguire gli obiettivi sopraindicati, nonché gli obiettivi di migliorare la sicurezza marittima dei porti, la protezione dell'ambiente, la prevenzione dell'inquinamento e la promozione dell'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

Nel merito, infatti, l'intervento regolatorio si limita a recepire le disposizioni della direttiva 2014/100 e non presenta pertanto ambiti di discrezionalità. Il presente intervento, pertanto, non supera i livelli minimi della regolazione europea.

SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

La disciplina prevista dal decreto legislativo in argomento recepisce la norma comunitaria.

A) Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazione.

Non si ravvisano svantaggi specifici legati all'opzione prescelta ma, al contrario, l'intervento regolatorio consentirà di introdurre nell'ordinamento interno un sistema per lo scambio di informazioni elettroniche di dati marittimi tecnologicamente più avanzato in grado di dare maggiori informazioni complete alle autorità competenti, al fine di migliorare la sicurezza marittima e dei porti, la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento e di promuovere l'efficienza del traffico e dei trasporti marittimi. A lungo termine il potenziamento dei sistemi di informazione consentirà anche di fornire sostegno alle Autorità competenti in ambito controllo delle coste, operazioni antipirateria e le statistiche. L'intervento regolatorio comporterà, inoltre, anche benefici indiretti per le amministrazioni, in quanto, a seguito dell'ampliamento dei compiti del gruppo decisionale di alto livello (HLSG) del SafeSeaNet, si eviterà di creare molteplici gruppi di esperti di alto livello. Il HLGS, istituito proprio con decisione della Commissione per la il SafeSeaNet, per effetto della nuova normativa europea, ha anche i compiti fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo della piattaforma di scambio di dati interoperabili che combina le informazioni provenienti da SafeSeaNet con i dati provenienti dagli altri sistemi di informazione elettroniche marittime.



B) l'individuazione e la stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

La misura è rivolta in modo molto residuale alle micro, piccole e medie imprese. Infatti le compagnie di navigazione o gli armatori che effettuano l'esercizio della nave sono generalmente imprese di medio - grande dimensione. Pertanto nessun effetto particolare vi sarà sulle micro, piccole e medie imprese.

L'opzione prescelta, comunque, risulta favorevole per le imprese. Il miglioramento tecnologico dei sistemi informativi già esistenti faciliterà l'integrazione dei servizi marittimi in ambito europeo e renderà il sistema dei controlli da parte delle autorità competenti più efficiente e celere, comportando così oggettivi vantaggi in tema di effetti sui trasporti marittimi e sulla competitività delle imprese.

C) l'indicazione e la stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese. Per onere informativo si intende qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione.

Non sono previsti oneri informativi che comportano costi a carico di cittadini ed imprese.

D) le condizioni e i fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.).

Le strutture operative, le risorse umane e le professionalità esistenti consentono l'applicazione della norma. Dall'attuazione del recepimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Infatti, a seguito della emanazione dell'intervento regolatorio in esame, il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi nazionale continua ad operare nella sua attuale configurazione, cioè senza necessità di alcuna modifica tecnico-strutturale.

SEZIONE 6 - Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese

L'intervento regolatorio, migliorando l'utilizzo dello scambio delle informazioni elettroniche relative ai dati marittimi, crea benefici e incide sul livello di competitività del settore trasporto marittimo e di tutto il Paese. Il trasporto per acqua, per opera dell'intervento regolatorio, infatti, riceve dei miglioramenti relativamente all'utilizzo delle tecnologie informatiche e all'integrazione dei servizi marittimi in tutta Europa, incidendo positivamente sulle regole di mercato e della libera concorrenza. La possibilità di massimizzare ed ampliare l'efficienza della piattaforma nazionale e dell'Unione per lo scambio dei dati marittimi, sfruttando anche i benefici degli investimenti in



sistemi tecnologici già operativi, consentirà una maggiore competitività per le imprese ed un abbattimento dei costi.

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

Il soggetto attivo dell'intervento normativo è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

B) le azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento (con esclusione delle forme di pubblicità legale degli atti già previste dall'ordinamento)

Sono previste azioni per la pubblicità e informazione dell'intervento, a seguito della pubblicazione del decreto legislativo sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, mediante inserimento di apposite note informative e/o circolari sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio proposto è a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle ordinarie attività amministrative. I controlli sono svolti ordinariamente e sono incentrati al controllo dell'efficienza del sistema di scambio delle informazioni elettroniche in materia marittima, volto a promuovere il miglioramento del traffico e del trasporto marittimi. In particolare, vi sarà un controllo circa la gestione del sistema per lo scambio dei dati marittimi (SafeSeonet), nonché l'implementazione dei suoi miglioramenti tecnologici, al fine di dar luogo a sinergie e a miglioramenti dei servizi e delle specificità dei sistemi per ottenere un sempre aggiornato ambiente integrato dei dati marittimi.

L'attuazione e gli effetti dell'intervento normativo saranno, comunque, adeguatamente monitorati e valutati, con cadenza biennale, anche al fine di mettere a punto eventuali misure di revisione e adeguamento della disciplina.

I relativi compiti verranno svolti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

D) meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.

Modifiche della norma in esame potranno avvenire per iniziativa del legislatore comunitario, fatte salve le modifiche per l'attuazione di misure correttive derivanti da eventuali procedure di infrazione.



E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.

Sulla base delle valutazioni tecniche-applicative degli uffici delle Amministrazioni responsabili dell'attuazione, si procederà, con cadenza biennale, alla prescritta relazione di verifica dell'impianto normativo nella quale verranno esaminati prioritariamente gli aspetti per i quali è stato deciso l'intervento normativo. In particolare, verranno esaminati i seguenti aspetti:

- Raggiungimento delle finalità poste alla base dell'atto normativo e specificate nella rispettiva relazione AIR;
- Stima degli effetti prodotti sui cittadini e sulle imprese;
- Individuazione di eventuali criticità e loro riconducibilità a lacune insite nell'atto normativo, ovvero a problemi relativi alla fase di attuazione dell'atto stesso.

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento normativo rispetta il criterio direttivo di divieto di introduzione o di mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive, come definiti dall'articolo 14, comma 24-ter, della legge 28 novembre 2005, n. 246.

