

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 374

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 4 giugno 2010, n. 96)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 17 giugno 2011)

Oggetto: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di Bandiera

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA
(ai sensi della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 settembre 2008)

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

La direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 ha lo scopo di porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che la utilizzano, ivi inclusa la protezione dell'ambiente.

A tal proposito, la direttiva in parola introduce misure adeguate nel settore dei trasporti marittimi che non possono essere realizzate in misura sufficiente dai singoli Stati membri e che necessitano, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, di una loro realizzazione a livello comunitario (articolo 5 del Trattato) e che gli stessi Stati membri saranno obbligati a rispettare.

Con riferimento al trasporto marittimo internazionale, l'adozione di varie convenzioni, di cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è depositaria, ha consentito di istituire un quadro generale di regole che migliorano la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento provocato dalle navi.

L'adozione di detti strumenti, tra l'altro, risulta ricadere, a norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO (convenzioni IMO), tra le responsabilità degli Stati aderenti, che, attraverso norme legislative e regolamentari ne daranno piena e completa attuazione.

Al fine di migliorare la sicurezza marittima e di contribuire alla prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, quindi, gli stati membri, in data 9 ottobre 2008, hanno formalizzato una dichiarazione in cui riconoscevano, all'unanimità, l'importanza dell'applicazione dei suddetti strumenti internazionali relativi agli obblighi degli Stati di bandiera.

In via definitiva, pertanto, la stessa direttiva si propone di assicurare che gli Stati membri ottemperino, con efficacia e coerenza, ai loro obblighi, in quanto Stati di bandiera, di migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti la propria bandiera nazionale.

Per quanto sopra, le ragioni ispiratrici dell'intervento normativo trovano fondamento nell'obbligo di recepimento della direttiva di cui all'oggetto, trasponendo all'interno della legislazione nazionale gli obblighi relativi allo Stato di bandiera, riferiti alla piena e completa adozione di quel quadro generale di regole istituite a livello internazionale.

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



La direttiva 2009/21/CE sarà recepita attraverso Decreto legislativo, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, ai sensi dell'art. 1 e 2 della Legge Comunitaria 2009 secondo cui il governo è delegato ad adottare entro il termine di recepimento indicato in ciascuna delle direttive elencate negli allegati alla stessa Legge, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle medesime direttive, tra cui è presente la direttiva d'interesse e pertanto, nelle linee generali, non è destinato a modificare od abrogare disposizioni vigenti.

Avuto riguardo alla struttura organizzativa, l'innovazione di maggior rilievo è contenuta nell'articolo 7 del corpus normativo, dove, con riferimento al sistema di gestione della qualità e valutazione interna, si pone, in maniera esplicita all'amministrazione dello Stato, l'onere di provvedere ad un sistema di gestione e controllo della qualità di tutte quelle attività amministrative e di vigilanza correlate alle funzioni di Stato di bandiera, certificato di un ente a ciò preposto, come previsto dalle norme sui sistemi di gestione della qualità (es.:ISO-UNI-EN).

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

Il provvedimento, in virtù della sua natura così come dei contenuti in esso richiamati, non presenta problematiche di rilievo costituzionale.

4) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a Statuto speciale nonché degli enti locali.

Il provvedimento non presenta effetti diretti con le competenze delle Regioni afferendo la materia alla sicurezza marittima e della navigazione con il fine di introdurre procedure finalizzate ad assicurare che lo Stato Italiano ottemperi con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale. Materie che il vigente riparto costituzionale di competenze Stato/Regioni mantiene in capo all'amministrazione centrale dello Stato.

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

Il provvedimento, ha come unico destinatario l'amministrazione statale in quanto competente ha recepire al recepimento della normativa comunitaria, nonché in qualità di Stato di bandiera, il settore della legislazione oggetto del provvedimento inerente la flotta mercantile non confligge con le attribuzioni regionali.

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

La tecnica utilizzata nella redazione del provvedimento è stata quella tipica di quei provvedimenti normativi caratterizzati dalla generalità e dall'astrattezza dei singoli articoli. Si è proceduto ad una fedele trasposizione del dettato della direttiva ponendo particolare attenzione agli obblighi dello Stato italiano per il rilascio dell'autorizzazione delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale. Inoltre al fine di una migliore cooperazione tra Stati sono state recepite fedelmente le disposizioni circa le informazioni da rendere disponibili tra le amministrazioni degli Stati membri. Notevole importanza riveste anche l'obbligo, recepito integralmente, secondo cui l'amministrazione, con frequenza almeno settennale, a seguito di richiesta formulata all'IMO, si sottopone ad una attività di *auditing* da parte di ispettori dell'IMO, al fine di migliorare ulteriormente i risultati in quanto Stati di bandiera.

Nella proposta regolamentare non sono contenute norme di rilegificazione né si è fatto ricorso alla delegificazione.



Ciò consente alla disciplina introdotta di inserirsi in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente.

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

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

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

Non risultano pronunciamenti giurisprudenziali nella materia di cui al regolamento in esame.

PARTE II. 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 comunitario, ma anzi, essendone diretta attuazione, se ne adegua pienamente. Non risulta pertanto che a seguito del provvedimento emerga un mancato allineamento con la normativa comunitaria.

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

Non sono rinvenibili procedure di infrazione sulle materie oggetto dell'intervento o di oggetto analogo.

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

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali, soprattutto in virtù della fedele trasposizione nel decreto legislativo di tutti gli obblighi e di tutte le disposizioni contenute nella direttiva, tra i quali, i più importanti figurano:

- a) verifiche preliminari al rilascio dell'autorizzazione a battere bandiera.
- b) Obbligo di informazioni tra Stati Membri
- c) Obbligo di auditing

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

Non sono presenti questioni che possano dare adito ad interventi della Corte di Giustizia delle Comunità europee.

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 sono presenti questioni che possano dare adito ad interventi della Corte europea dei Diritti dell'uomo.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' 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 introdotte nuove definizioni rispetto a quelle già in uso.

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

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del disegno di legge.

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

Non si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa.

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

Il presente strumento normativo non attua prevede alcuna disposizione abrogativa né espressa né tacita.

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.

Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di 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 sul medesimo oggetto del provvedimento.

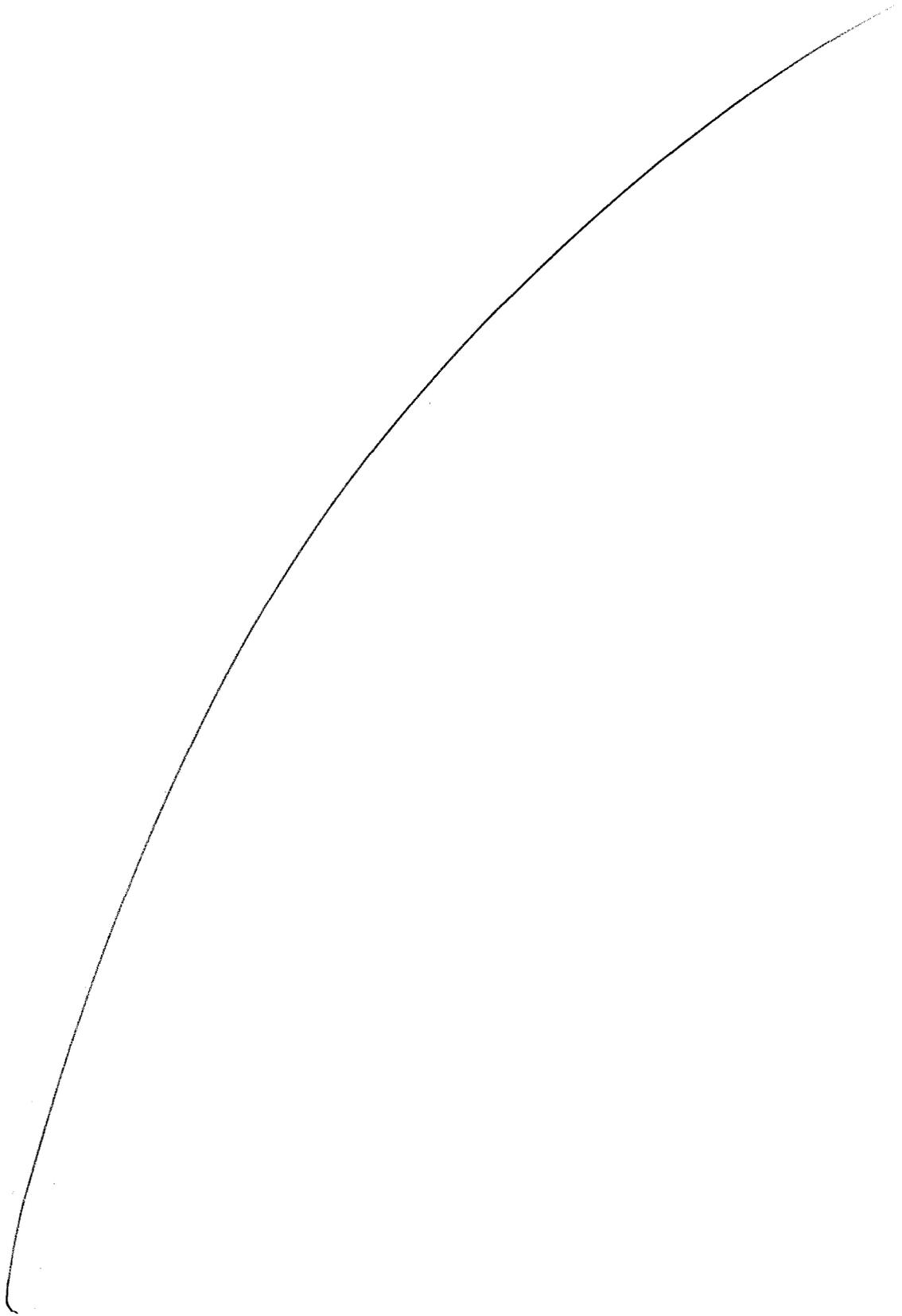
7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Non sussistono disposizione dell'atto normativo aventi effetto di differimento o rinvio alcuno ad eventuali atti successivi 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.

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o riferimenti statistici.





ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

Indicazione del referente dell'amministrazione proponente: dott. Antonio Cristallo tel. 06.44122325 e dott. Gianluca Traversa tel. 0644125218

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

A) Descrizione del quadro normativo vigente

Non esiste preesistente legificazione nazionale esplicita in merito all'argomento, pertanto la materia appare di nuova strutturazione.

La direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 ha lo scopo di porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che la utilizzano, ivi inclusa la protezione dell'ambiente.

Con riferimento al trasporto marittimo internazionale, l'adozione di varie convenzioni, di cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è depositaria, ha consentito di istituire un quadro generale di regole che migliorano la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento provocato dalle navi.

L'adozione di detti strumenti, tra l'altro, risulta ricadere, a norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO (convenzioni IMO), tra le responsabilità degli Stati aderenti, che, attraverso norme legislative e regolamentari ne daranno piena e completa attuazione.

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione

A causa della precitata assenza di un quadro normativo preesistente non esistono carenze ovvero particolari criticità. Comunque, poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica dei trasporti marittimi, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità europea ha deciso di intervenire nella materia in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato istitutivo della Comunità europea.

La direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009, che con l'intervento regolatorio viene recepita, ha lo scopo di porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che la utilizzano, ivi inclusa la protezione dell'ambiente. Carenze dell'attuale sistema possono essere riscontrate nei casi in cui, in sede di



ispezione e controllo nei normali servizi a bordo, sia è in presenza di navi inadeguate al servizio cui sono destinate od equipaggiate con personale marittimo non competente

A tal fine in sede di Commissione europea è emerso che risulta necessario rendere disponibile le informazioni sulle navi battenti la bandiera di uno Stato membro e sulle navi che sono state cancellate dal registro di uno Stato membro, per migliorare la trasparenza delle prestazioni di una flotta di qualità elevata e contribuire a monitorare meglio il rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, nonché ad assicurare parità di condizioni fra le amministrazioni.

Inoltre è stato stabilito che, per aiutare gli Stati membri a migliorare ulteriormente i loro risultati in quanto Stati di bandiera, le amministrazioni dovrebbero essere sottoposte periodicamente ad audit per la verifica delle attività effettuate.

Inoltre si è ritenuto necessario prevedere una certificazione di qualità delle procedure amministrative in conformità delle norme dell'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO) o di norme equivalenti al fine di assicurare ulteriormente parità di condizioni fra le amministrazioni.

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

L'intervento regolatorio ha lo scopo di porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che la utilizzano, ivi inclusa la protezione dell'ambiente, per renderlo maggiormente aderente agli indirizzi degli organi comunitari.

L'intervento regolatorio mira a risolvere il vuoto normativo nella materia, introducendo procedure finalizzate ad assicurare che lo Stato italiano ottemperi con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale, assicurando il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi nazionali.

A tal fine sono stati previsti specifici parametri che l'Amministrazione è tenuta a verificare prima del rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera nazionale.

D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.

Con riferimento al trasporto marittimo internazionale, l'adozione di varie convenzioni, di cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è depositaria, ha consentito di istituire un quadro generale di regole che migliorano la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento provocato dalle navi.

Al fine di migliorare la sicurezza marittima e di contribuire alla prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, quindi, gli Stati membri, in data 9 ottobre 2008, hanno formalizzato una dichiarazione in cui riconoscevano, all'unanimità, l'importanza dell'applicazione dei suddetti strumenti internazionali relativi agli obblighi degli Stati di bandiera.

In via definitiva, pertanto, la stessa direttiva si propone di assicurare che gli Stati membri ottemperino, con efficacia e coerenza, ai loro obblighi, in quanto Stati di bandiera, di migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti la propria bandiera nazionale.

Per quanto sopra, le ragioni ispiratrici dell'intervento normativo trovano fondamento nell'obbligo di recepimento della direttiva di cui all'oggetto, trasponendo all'interno della legislazione nazionale gli obblighi relativi allo Stato di bandiera, riferiti alla piena e completa adozione di quel quadro generale di regole istituite a livello internazionale.



Gli obiettivi dell'intervento regolatorio si pongono: diminuzioni del numero delle deficienze riscontrate a bordo delle navi, diminuzioni del numero dei fermi dovuti a deficienze nei certificati, incremento della sicurezza in materia di tutela di sicurezza della navigazione, nonché incremento della sicurezza in materia di tutela dell'ecosistema costiero.

E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinataria diretta è l'Amministrazione marittima nazionale che viene identificata, in questo caso, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella sua specificazione del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera. Conseguenze indirette ricadranno, a seguito dell'applicazione delle disposizioni contenute nell'intervento regolatorio, in capo alle società armatoriali.

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati

Non si è proceduto a consultazioni delle organizzazioni sindacali di categoria nonché dei destinatari dell'intervento regolatorio ritenendo che i profili dello stesso, non incidono sulle problematiche connesse ad aspetti meritevoli di tutela da parte delle medesime organizzazioni.

Tale valutazione deriva dalla natura dell'intervento che risulta diretto al miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di gestione della sicurezza marittima nazionale.

Inoltre, la Direttiva pone in essere pilastri rigidi per la trasposizione nell'ordinamento nazionale che non possono essere ritenuti oggetto di discussione.

La definitiva formulazione dell'intervento regolatorio è frutto di tavoli tecnici e riunioni a cui hanno partecipato i Dicasteri concertanti, quali, oltre al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti quale Amministrazione proponente, i Ministeri della giustizia, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'economia e delle finanze e naturalmente la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento delle politiche comunitarie, In sede di tali riunioni sono emerse e sono state accolte le considerazioni e le richieste delle Amministrazioni per i profili di competenza

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'intervento regolatorio mira come sopra accennato, a porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che la utilizzano, ivi inclusa la protezione dell'ambiente, per renderlo maggiormente aderente agli indirizzi degli organi comunitari. Un mancato intervento regolatorio in materia limiterebbe l'implementazione del livello di sicurezza della navigazione marittima, in quanto il testo prevede l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica dei trasporti marittimi.

Non da ultimo è da considerare che l'intervento normativo costituisce adempimento di un obbligo dello Stato quale membro dell'Unione europea, pertanto opzione zero esporrebbe lo Stato Italiano ad eventuali procedure d'infrazione della Stessa Unione Europea a seguito del mancato recepimento della suddetta Direttiva.



SEZIONE 4 – VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Opzioni alternative di intervento regolatorio

Per gli aspetti sostanziali, non sono emerse opzioni alternative effettivamente praticabili, visti i limiti stringenti della direttiva che non lascia ampi spazi di discrezionalità.

SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti

La nuova disciplina sarà in grado di implementare adeguatamente un sistema integrato di trasporto marittimo ed avuto riguardo alla struttura organizzativa, l'innovazione di maggior rilievo è contenuta nell'articolo 7 dell'intervento regolatorio, dove, con riferimento al sistema di gestione della qualità e valutazione interna, si pone, in maniera esplicita all'amministrazione dello Stato, l'onere di provvedere ad un sistema di gestione e controllo della qualità di tutte quelle attività amministrative e di vigilanza correlate alle funzioni di Stato di bandiera, certificato di un ente a ciò preposto, come previsto dalle norme sui sistemi di gestione della qualità (es.:ISO-UNI-EN).

Il periodo di vigenza di disposizioni analoghe in materia di *Port State Control* ha evidenziato che maggiori ed approfonditi controlli, preventivi al rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera nazionale, ovvero nei confronti di navi *sub standard* o di quelle che hanno già precedentemente dimostrato deficienze nei sistemi di sicurezza avuto problemi, nonché misure più idonee da adottarsi in caso di fermi della nave per deficienze riscontrate, risultano maggiormente efficaci nella lotta ai fenomeni di sinistri ed inquinamento marittimi, posto che l'intervento normativo, nella *ratio* fatta propria dal Legislatore europeo, persegue l'obiettivo di introdurre procedure finalizzate ad assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale.

La disciplina prevista dall'intervento regolatorio è stata già valutata nella fase ascendente della direttiva dai competenti Organi comunitari, pertanto non sono stati adottati ulteriori misuratori

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Non risultano svantaggi derivanti dall'intervento regolatorio ma sussistono invece notevoli vantaggi in tema di corretto funzionamento del dispositivo di sicurezza marittima e riduzione dei costi dovuti alle esternalità costituite dal verificarsi di eventi incidentali, che possono minare l'incolumità delle equipaggi e la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri nazionali.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti

Il presente intervento regolatorio ha ad oggetto il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi nazionali, per cui vengono posti, a carico dell'Amministrazione marittima destinataria diretta dei precetti ivi contenuti, una serie di obblighi informativi in quanto, il predetto strumento normativo introduce procedure finalizzate ad assicurare che lo Stato italiano ottemperi con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale.

Al fine di assicurare che lo Stato italiano ottemperi con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale, assicurando il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi nazionali, all'articolo 3 sono state previste specifiche verifiche che l'Amministrazione è tenuta ad effettuare prima del rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera nazionale:



- a) l'acquisizione di copia dei certificati di sicurezza e dei rapporti di visita ispettiva effettuati da quando la nave è in esercizio;
- b) il controllo dei precedenti rapporti di visita condotti in conformità alle vigenti disposizioni in materia di controllo da parte dello stato di approdo;
- c) se necessario, la consultazione della precedente amministrazione per accertare se sussistano ancora anomalie o deficienze già individuate.

Inoltre, al fine di una migliore cooperazione tra Stati, all'articolo 5, viene previsto che l'Amministrazione renda disponibili alle amministrazioni omologhe degli Stati membri le seguenti informazioni concernenti le navi di bandiera nazionale:

- a) elementi di identificazione e riconoscimento della nave;
- b) date delle visite di controllo, comprese eventualmente quelle addizionali e supplementari e date degli audit;
- c) identificazione degli organismi riconosciuti cui è demandata l'attività di certificazione e classificazione della nave;
- d) identificazione dell'autorità competente che ha ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e date delle ispezioni;
- e) esiti delle ispezioni svolte dagli Stati di approdo;
- f) informazioni sui sinistri marittimi;
- g) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera nazionale negli ultimi dodici mesi.

Notevole importanza riveste anche l'articolo 6 che obbliga l'amministrazione, con frequenza almeno settimanale, a seguito di richiesta formulata all'IMO, a sottoporsi ad una attività di *auditing* da parte di ispettori dell'IMO, al fine di migliorare ulteriormente i loro risultati in quanto Stati di bandiera.

Nell'elaborare il testo dell'intervento si è posta la priorità di non caricare l'amministrazione ed i destinatari indiretti di oneri inutili, bensì gli unici oneri presenti sono destinati a favore della collettività in termini di incremento della sicurezza della navigazione, e tutela dell'ecosistema costiero.

D) Comparazione con altre opzioni esaminate

Non sono emerse altre opzioni effettivamente praticabili per quanto concerne la parte discrezionale sia nell'ambito dell'ambito dell'amministrazione che nel corso delle consultazioni, per la rimanente parte è un'aderente trasposizione della Direttiva.

Pertanto non si è proceduto ad alcuna comparazione.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

Le procedure ed i sistemi informativi già esistenti sono in grado di far fronte, autonomamente con specifici mezzi economici, infrastrutturali ed organici che fanno capo al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, alle esigenze di puntuale applicazione immediata del provvedimento senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio comporta oggettivi vantaggi in tema di effetti sul mercato dei trasporti marittimi traducendosi in una più organica attività di controllo del naviglio nazionale.

In tale ambito, infatti, L'intervento regolatorio comporta oggettivi incrementi in tema di effetti sul corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza e ne derivano positivi riflessi sulla funzionalità dell'operatività della navigazione marittima in termini di riduzione dei costi dovuti alle esternalità costituite dal verificarsi di eventi incidentali.



Pertanto risulta che i minimi costi per l'Amministrazione, specificati in relazione tecnica e derivanti dalle attività e dagli obblighi previsti dall'intervento regolatorio sono pienamente ed ampiamente giustificati dall'incremento di funzionalità del dispositivo di sicurezza della navigazione a livello nazionale ed europeo.

SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

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

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella propria qualità di autorità competente centrale attraverso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.

B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento.

Azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento si traducono nell'inserimento nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e nel successivo inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il controllo ed il monitoraggio sono previsti nelle forme già esistenti attribuite in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Ferma restando la prevista competenza del Ministero per le politiche comunitarie circa la vigilanza dei meccanismi comunitari di verifica del corretto adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR

L'eventuale ulteriore modifica della normativa di settore non potrà che passare attraverso nuove iniziative del legislatore comunitario.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con cadenza biennale si procederà alla prescritta relazione di verifica dell'impatto regolatorio nella quale saranno presi in esame i benefici dell'intervento regolatorio.

Che terrà conto dei seguenti aspetti prioritari:

1. diminuzione del numero delle deficienze riscontrate a bordo delle navi all'atto del rilascio dell'autorizzazione a battere bandiera;
2. diminuzione del numero dei fermi dovuti a deficienze nei certificati;
3. incremento della sicurezza in materia di tutela di sicurezza della navigazione;
4. incremento della sicurezza in materia di tutela dell'ecosistema costiero;
5. analisi del rapporto dei costi – benefici dell'intervento regolatorio.

Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato, il mancato raggiungimento degli obiettivi si procederà alla revisione del provvedimento.



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Oggetto: Schema di decreto del ministro recante attuazione della direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 Aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello stato di Bandiera

L'allegato schema di decreto è stato predisposto al fine di dare attuazione alla Direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di Bandiera.

La direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 ha lo scopo di porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che la utilizzano, ivi inclusa la protezione dell'ambiente.

A tal proposito, ed a fronte del principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del Trattato, la direttiva in parola introduce misure adeguate nel settore dei trasporti marittimi che non possono essere realizzate in misura sufficiente dai singoli Stati membri e che necessitano, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, di una loro realizzazione a livello comunitario e che gli stessi Stati membri saranno obbligati a rispettare.

Con riferimento al trasporto marittimo internazionale, l'adozione di varie convenzioni, di cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è depositaria, ha consentito di istituire un quadro generale di regole che migliorano la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento provocato dalle navi.

L'adozione di detti strumenti, tra l'altro, risulta ricadere, a norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO (convenzioni IMO), tra le responsabilità degli Stati aderenti, che, attraverso norme legislative e regolamentari ne daranno piena e completa attuazione.

Al fine di migliorare la sicurezza marittima e di contribuire alla prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, quindi, gli Stati membri, in data 9 ottobre 2008, hanno formalizzato una dichiarazione in cui riconoscevano, all'unanimità, l'importanza dell'applicazione dei suddetti strumenti internazionali relativi agli obblighi degli Stati di bandiera.

In via definitiva, pertanto, la stessa direttiva si propone di assicurare che gli Stati membri ottemperino, con efficacia e coerenza, ai loro obblighi, in quanto Stati di bandiera, di migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti la propria bandiera nazionale.

Per quanto sopra, le ragioni ispiratrici dell'intervento normativo trovano fondamento nell'obbligo di recepimento della direttiva di cui all'oggetto, trasponendo all'interno della legislazione nazionale gli obblighi relativi allo Stato di bandiera, riferiti alla piena e completa adozione di quel quadro generale di regole istituite a livello internazionale.



La direttiva 2009/21/CE sarà recepita attraverso Decreto legislativo, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, ai sensi dell'art. 1 e 2 della Legge Comunitaria 2009 secondo cui il governo è delegato ad adottare entro il termine di recepimento indicato in ciascuna delle direttive elencate negli allegati alla stessa Legge, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle medesime direttive, tra cui è presente la direttiva d'interesse.

Trattandosi di decreto di recepimento di direttiva comunitaria le norme in parola non confliggono con le norme comunitarie né con altre disposizioni che derivano da accordi internazionali; anzi, esse rappresentano attuazione fedele di norme previste dalla direttiva comunitaria di riferimento che, tra l'altro, richiama ad un quadro generale di regole derivanti dalle convenzioni internazionali.

Quanto all'incidenza del proposto intervento normativo sulle competenze degli Enti territoriali, non si evidenzia alcun profilo di incompatibilità, atteso che la disciplina incide su materie rientranti nell'esclusiva attribuzione dell'Amministrazione statale. Nessun impatto si registra su norme di rango secondario.

Dal punto di vista dell'impianto formale del dispositivo, si è proceduto alla ripartizione dello schema di decreto in articoli, senza ulteriori sussunzioni sistematiche, atteso il suo carattere di mero recepimento ed attuazione di disposizioni di per sé necessariamente generali

Tanto premesso in ordine alle finalità del provvedimento e passando al suo esame, si precisa che:

L'articolo 1 riprende l'articolo 1 della Direttiva 2009/21/CE, individuando gli obiettivi precisi che si propone di assicurare (l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore della politica dei trasporti marittimi) ed, al contempo, il soggetto istituzionale a cui sono indirizzati i precetti normativi, che, nella fattispecie, risulta essere l'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del corpo delle capitanerie di porto, come specificato nel successivo **articolo 2** riporta le definizioni già contenute nella e richiamate nella direttiva. Si noti che nell'articolo è riportato il riferimento al decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/15/CE, in corso di approvazione.

L'articolo 3 costituisce l'estrinsecazione della potestà, che al contempo diventa una responsabilità, dell'amministrazione di bandiera sulle navi a cui è stato concesso il diritto di battere la bandiera nazionale. Infatti per la prima volta si afferma, descrivendone le modalità di attuazione, il principio secondo cui l'amministrazione *deve* assicurarsi che la nave ottemperi ai requisiti di sicurezza previsti dalle norme e dalle regolamentazioni internazionali.

L'articolo 4 esplicita le procedure da attuarsi da parte dell'amministrazione, in caso di fermo di una nave in uno stato estero.

Nel contesto dell'articolo si riconosce la duplice valenza della potestà delegata dall'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti agli organismi cd. "riconosciuti", i quali, a seconda che le deficienze riscontrate a bordo della nave, procedono a specifiche visite addizionali allo scopo di far rettificare le deficienze riscontrate.

Nell'articolo è menzionato il riferimento ai compiti stabiliti dagli articoli 4 e 5 del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/15/CE, in corso di approvazione.

L'articolo 5 introduce l'obbligo, da parte dell'amministrazione, di rendere accessibili determinate informazioni relative alle unità battenti la bandiera nazionale, al fine di poter permettere che uno stato straniero possa conoscere in anticipo le informazioni utili ad assicurare gli scopi indicati nell' articolo 1.

L'articolo 6 prevede che l'amministrazione sia disponibile al controllo da parte dell'organizzazione internazionale sulla sicurezza marittima (I.M.O.) attraverso la predisposizione di un programma di audit.

Appare opportuno evidenziare che una volta predisposto un sistema obbligatorio di audit da parte dei paesi membri dell'I.M.O. e, comunque, non oltre il 17/06/2017, il presente articolo cesserà di avere vigore.

L'articolo 7 sancisce che entro un anno dall'entrata in vigore della direttiva 2009/21 l'amministrazione dovrà provvedere alla creazione di un sistema di gestione della qualità e valutazione interna per le parti operative della sua attività, utilizzando quale criterio di certificazione, uno degli standard vigenti al livello internazionale (es.:norme ISO 9001/2008); questo sistema sarà implementato tramite il ricorso ad una società di certificazione, che non sia ricompresa nel novero delle società che sono anche organismi riconosciuti per inevitabili conflitti di interesse legati alla duplice veste di ente delegato dall'amministrazione ed, al contempo, ente certificatore quella stessa amministrazione

L'articolo 8 specifica che l'Amministrazione provvede all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.





Ministero
dell'Economia e delle Finanze
UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO
Ufficio legislativo – Economia

Roma, 16 GIU. 2011

ANP/124/POLON/8266

ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI
MINISTRI

- Dipartimento per gli Affari Giuridici e Legislativi

e, per conoscenza:

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI

- Ufficio legislativo

R O M A

ALL'UFFICIO LEGISLATIVO-FINANZE

AL DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA
GENERALE DELLO STATO

S E D E

OGGETTO: Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

Nel comunicare di non avere osservazioni da formulare, si restituisce, munito del "VISTO" del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, il provvedimento indicato in oggetto, corredato della relativa relazione tecnica, debitamente verificata ai sensi e per gli effetti dell'articolo 17 della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

IL CAPO DELL'UFFICIO

1031/13

28

124
5000



Ministero
dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

ISPettorato Generale per i Rapporti Finanziari
CON L'UNIONE EUROPEA

UFFICIO IV

Roma, 16 GIU. 2011

Prot. Nr. 72684
Rif. Prot. Entrata Nr. 72297
Allegati: 1
Risposta a Nota del:

All'Ufficio del Coordinamento
Legislativo
Ufficio Legislativo - Economia
S E D E

e, p. c. All'Ufficio Legislativo - Finanze
S E D E

OGGETTO: Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2009/21/CE.

Si fa riferimento allo schema di provvedimento indicato in oggetto, trasmesso, per posta elettronica, dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Giuridici e Legislativi, per le verifiche tecniche di competenza.

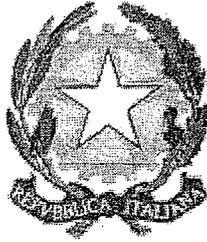
Al riguardo, nel rappresentare di non avere osservazioni da formulare, si restituisce bollinato il testo unitamente alla relazione tecnica verificata.

lp

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO
Ufficio Legislativo - Economia
16 GIU. 2011
Prot. N° *8253*

Il Ragioniere Generale dello Stato

Aut. S.



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

RELAZIONE TECNICA

Premessa

Il provvedimento in questione, prevede misure specifiche al fine di dare attuazione alla Direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di Bandiera.

La direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 ha lo scopo di porre in essere, garantendone la permanenza, la sicurezza dei trasporti marittimi comunitari e dei cittadini che la utilizzano, ivi inclusa la protezione dell'ambiente.

A tal proposito, ed a fronte del principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del Trattato, la direttiva in parola introduce misure adeguate nel settore dei trasporti marittimi che non possono essere realizzate in misura sufficiente dai singoli Stati membri e che necessitano, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, di una loro realizzazione a livello comunitario e che gli stessi Stati membri saranno obbligati a rispettare.

Con riferimento al trasporto marittimo internazionale, l'adozione di varie convenzioni, di cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è depositaria, ha consentito di istituire un quadro generale di regole che migliorano la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento provocato dalle navi.

L'adozione di detti strumenti, tra l'altro, risulta ricadere, a norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO (convenzioni IMO), tra le responsabilità degli Stati aderenti, che, attraverso norme legislative e regolamentari ne daranno piena e completa attuazione.

Al fine di migliorare la sicurezza marittima e di contribuire alla prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, quindi, gli stati membri, in data 9 ottobre 2008, hanno formalizzato una dichiarazione in cui riconoscevano, all'unanimità, l'importanza dell'applicazione dei suddetti strumenti internazionali relativi agli obblighi degli Stati di bandiera.

In via definitiva, pertanto, la stessa direttiva si propone di assicurare che gli Stati membri ottemperino, con efficacia e coerenza, ai loro obblighi, in quanto Stati di



bandiera, di migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti la propria bandiera nazionale.

Per quanto sopra, le ragioni ispiratrici dell'intervento normativo trovano fondamento nell'obbligo di recepimento della direttiva di cui all'oggetto, trasponendo all'interno della legislazione nazionale gli obblighi relativi allo Stato di bandiera, riferiti alla piena e completa adozione di quel quadro generale di regole istituite a livello internazionale.

Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, quale articolazione e promanazione dell'Amministrazione marittima incardinata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è delegato alla verifica delle attività contemplate nel decreto in parola, garantendo, al contempo, che l'armatore, ovvero esercente, abbia ottemperato alle norme ed alle regolamentazioni internazionali e nazionali applicabili (art.3).

Esistono due precisi momenti in cui la potestà pubblicistica dell'Amministrazione marittima si esplica per raggiungere gli scopi prefissati dal decreto in parola:

1. verifiche preliminari svolte all'atto del rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera; esse consistono in una serie di attività volte a verificare la presenza dei requisiti richiesti dalla normativa nazionale ed internazionale. Tale controllo si esplica in due attività ben precise enucleate dai commi 2 e 3 dell'articolo 3, a seconda che l'Amministrazione assume la posizione di bandiera entrante (in caso di acquisizione nella flotta nazionale – comma 2) ovvero di Amministrazione uscente (in caso di cessione di nave ad altra Amministrazione – comma 3);
2. verifiche successive in caso di fermo di un nave battente bandiera nazionale; nel novero delle attività tipiche di controllo da parte dello Stato di approdo (Port State Control) una nave può essere sottoposta a fermo precauzionale qualora l'ispettore qualificato dello Stato di approdo constati durante l'ispezione prevista che la nave non risponda in maniera sufficiente agli standard minimi di sicurezza che la legislazione internazionale impone. In tal caso l'Amministrazione, fatte salve le attività tipiche di indagine finalizzate ad accertare eventuali responsabilità, adotta le procedure finalizzate a verificare che la nave sia tempestivamente resa conforme alle pertinenti convenzioni IMO, delegando, all'occorrenza gli Organismi Riconosciuti, sulla base delle disposizioni impartite dalla Direttiva 2009/15/CE, come recepite nell'ordinamento nazionale attraverso il decreto legislativo _____, le conseguenti attività di controllo e di supervisione circa la rettifica, da parte dell'armamento della nave, di tutte le deficienze riscontrate in occasione della predetta attività di Port State; in tal caso l'amministrazione stessa potrà partecipare, con propri qualificati funzionari, all'effettuazione delle visite di controllo di cui sopra, **nei limiti delle risorse umane strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente**: la copertura finanziaria, in tal caso, è assicurata, dalla preesistente situazione in cui già ispettori dipendenti dall'Amministrazione, debitamente qualificati da percorsi formativi consolidati all'interno delle strutture istituzionali espressamente previste (Accademia Navale e corsi di tirocinio teorico pratico presso il centro di



Formazione del Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto ed i locali comandi marittimi periferici, partecipano attivamente alle predette operazioni di controllo.

L'articolo 5 del decreto prevede che, attraverso un sistema specifico di informazione, l'Amministrazione renda disponibile i dati delle navi battenti la bandiera nazionale alle altre amministrazioni richiedenti; tale sistema, naturalmente, una volta a regime, garantirà all'interno della Comunità europea un flusso di informazioni continuo e costante tra le amministrazioni marittime nazionali che permetterà di scambiare in tempo reale i dati di tutte le navi battenti una bandiera di uno Stato membro consentendo un monitoraggio continuo ed una maggiore certezza di applicazione delle norme nazionali ed internazionali sulla sicurezza della navigazione.

Il suddetto sistema opererà attraverso una piattaforma informatica (server) su cui è caricato un data base del Naviglio nazionale esistente e che viene messo in rete e pronto alla consultazione mediante l'utilizzo di un user name ed una password creata appositamente per ciascun utente. L'intero sistema informatico sarà gestito, al livello nazionale, presso il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto, mentre i singoli dati delle unità navali saranno di volta in volta inseriti dalle locali autorità marittime periferiche che potranno gestire l'intero patrimonio di informazioni per effettuare anche visite ed ispezioni per il rinnovo ovvero nuova emissione della certificazione statutaria delle unità navali. I costi per l'implementazione di questo sistema, sono già stati assorbiti attraverso la costituzione di un sottosistema (chiamato Sicnav) del più ampio progetto nazionale VTS (Vessel Traffic System), interamente finanziato e già in piena attuazione, anche operativa.

L'aspetto maggiormente innovativo, all'interno del presente decreto, viene evidenziato dall'**articolo 7**, laddove si prevede **l'attuazione ed il mantenimento in funzione di un sistema di gestione della qualità, certificato secondo le norme internazionali applicabili**, delle parti operative delle sue attività in quanto Stato di bandiera.

La portata di questo articolo comma, inserito all'interno di una serie di precetti normativi che impegnano direttamente l'amministrazione centrale, costituisce, come detto, un tema di assoluta novità in materia di sistemi di qualità e di certificazioni connesse; le normative di settore maggiormente conosciute sono quelle rientranti tra le cosiddette norme ISO (la più nota delle quali è senza dubbio la ISO 9001:2008 che reca norme sui sistemi di gestione per la qualità) che sono, nella maggior parte dei casi, norme tecniche volontarie a rilevanza metagiuridica; in questo caso, invece, il diretto destinatario di tali norme è lo Stato, nella sua articolazione amministrativa marittima, ma soprattutto la natura di queste norme assume, a seguito di espressa previsione comunitaria, carattere cogente.

Per dotarsi di tale certificazione, l'amministrazione statale dovrà ricorrere ai servizi di una ente di certificazione, indipendente dalla stessa amministrazione che, a seguito



di attività di auditing attesterà la conformità del sistema qualità delle procedure operative dell'amministrazione alle prescrizioni delle norme serie ISO 9001:2008.

Tale processo avrà un costo individuato e ripartito, periodicamente, su base triennale nel seguente modo:

Quantificazione onere complessivo

Circa i profili di quantificazione riferiti alle risorse da utilizzare ai fini di copertura, con specifico riferimento alle voci che concorrono a determinare l'onere complessivo, si prenderanno in considerazione le seguenti voci:

1) Audit di certificazione iniziale – fase 1

L'audit di Fase 1 deve essere eseguito per:

sottoporre ad audit la documentazione del sistema di gestione dell'Amministrazione; riesaminare lo stato di avanzamento dei lavori di preparazione e la comprensione riguardo i requisiti della norma, con particolare riferimento alla identificazione di prestazioni chiave o di aspetti, processi, obiettivi e funzionamento significativi del sistema di gestione; raccogliere le informazioni necessarie riguardanti il campo di applicazione del sistema di gestione, i processi e le localizzazioni dell'amministrazione, compresi i relativi aspetti legali e regolamentati e la conformità ad essi; concordare i dettagli dell'audit di Fase 2; valutare se gli audit interni e il riesame da parte della direzione siano stati pianificati ed eseguiti e che il livello di attuazione del sistema di gestione fornisca l'evidenza che l'amministrazione è pronta per l'audit di Fase 2.

2) Audit di certificazione iniziale – fase 2

Nel corso dell'audit si verifica che le prescrizioni scritte del sistema siano applicate correttamente. Le non conformità / osservazioni / raccomandazioni emerse nel corso dell'audit sono discusse tra la società di certificazione e la direzione dell'amministrazione nella riunione finale, durante tale fase si rilascia un rapporto contenente il risultato della verifica.

L'audit Fase 2 avrà inizio e fine presso la sede principale individuata nel Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto; durante l'audit saranno verificate anche alcune autorità marittime locali, prese a campione per verificare la corretta implementazione del sistema delle procedure operative anche presso le sedi periferiche dell'amministrazione.

Una volta chiuso l'audit, compreso la verifica di eventuali azioni correttive da parte del cliente, si procederà all'emissione del certificato ISO 9001, con validità triennale.

3) Audit di estensione della certificazione



L'Audit di estensione verrà eseguito per estendere il certificato a tutti gli uffici periferici dell'amministrazione marittima titolare delle competenze in materia di sicurezza della navigazione.

Il sistema delle procedure operative da certificare in qualità, dovrà essere, pertanto, preventivamente implementato in tutte le Direzioni marittime e le Capitanerie di Porto.

Sarà adottata la tecnica del campionamento delle sedi da verificare, quindi l'audit si svolgerà presso 4 Direzioni Marittime e 7 Capitanerie, oltreché nella sede principale, dove saranno verificate le interfacce, anche con le rimanenti sedi non oggetto di verifica in questa occasione.

Il campione sarà scelto in base a criteri di rappresentatività in termini di dimensioni, attività/processi e distribuzione geografica.

Alla chiusura dell'audit, il certificato sarà esteso a tutte le Direzioni Marittime e le Capitanerie di Porto.

4) Audit di sorveglianza 1 e 2

Durante il periodo di validità del certificato, ogni anno (in base alle informazioni contenute nella decisione per la certificazione) la società di certificazione effettuerà almeno una verifica di sorveglianza.

Il risultato dell'audit di sorveglianza sarà riassunto in un rapporto di audit.

Durante ogni sorveglianza annuale saranno verificati la sede principale, 3 Direzioni Marittime e 4 Capitanerie di porto.

Il costo complessivo dell'operazione è stimato in € 48.960,00 (quarantottomilanovecentosessanta).

Tale stima, è supportata da preventivi e dati tecnici e progettuali in quanto le caratteristiche e le specifiche tecniche sono già state individuate in quanto già note.

Costi di gestione

Il costo di gestione è costituito dal costo di mantenimento della certificazione che dovrà essere rinnovata ogni tre anni ma con una procedura semplificata rispetto a quella di certificazione iniziale.

In conclusione, come da prospetto allegato, si avrà:

COSTI DEL SERVIZIO:

Certificazione iniziale - 2011

| | |
|----------------------------------|------------|
| PRE AUDIT (facoltativo) | € 2.400,00 |
| AUDIT DI CERTIFICAZIONE – Fase 1 | € 2.700,00 |
| AUDIT DI CERTIFICAZIONE – Fase 2 | € 5.100,00 |
| SPESE DI REGISTRAZIONE | € 360,00 |



| | |
|---------------|--------------------|
| TOTALE | € 10.560,00 |
|---------------|--------------------|

AUDIT DI ESTENSIONE

TOTALE € 15.600,00

AUDIT DI SORVEGLIANZA (successivo al primo anno di certificazione)

2° ANNO

1° AUDIT DI SORVEGLIANZA € 11.400,00

3° ANNO

2° AUDIT DI SORVEGLIANZA € 11.400,00

COSTI DI GESTIONE:

L'attività di certificazione, successiva al primo triennio, sarà articolata secondo il presente schema:

1. **Verifica di rinnovo** (anno n): tale attività sarà svolta in maniera simile all'attività di audit iniziale, anche se a carattere più superficiale; il costo di tale prima fase è stimato in **€ 18.000,00** (diciottomila);
2. **Prima sorveglianza** (anno n+1): tale attività sarà la medesima attività di sorveglianza svolta nel primo triennio, pertanto i costi imputabili saranno gli stessi già indicati: **€ 11.400,00** (undicimilaquattrocento);
3. **Seconda sorveglianza** (anno n+2): tale attività sarà la medesima attività di sorveglianza svolta nel primo triennio, pertanto i costi imputabili saranno gli stessi già indicati: **€ 11.400,00** (undicimilaquattrocento).

Il totale dei costi, per ogni triennio successivo al primo, pertanto, è stimato, salvo adeguamento ISTAT, in € 40.800 (quarantamilaottocento).

L'Amministrazione provvede all'adempimento dei compiti derivanti dall'attuazione della direttiva con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili sul **Cap. 2106 "Spese per acquisto di beni e servizi", p.g. 10 "Spese per ... e quant'altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici"**, all'uopo destinando le relative risorse con le seguenti modalità:



- quanto all'e.f. in corso, mediante prelevamento dal Cap. 2204 "Fondo da ripartire per le esigenze di funzionamento del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera" (prelevamento già disposto con DMC n. 230/2011 e relativo importo necessario, pari ad € 26.660,00, già accantonato dall'Amministrazione);
- quanto agli ee.ff. successivi, mediante il sopracitato Cap. 2106, p.g. 10, a legislazione vigente.

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

1602E IV
16.06.11
EM

[Handwritten initials]

POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Carfio

16 GIU. 2011



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/21/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 APRILE 2009, RELATIVA AL RISPETTO DEGLI OBBLIGHI DELLO STATO DI BANDIERA

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

- VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;
- VISTA la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria 2009 e in particolare gli articoli da 1 a 5 e l'Allegato B;
- VISTA la direttiva 2009/21/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera;
- VISTA la decisione del Consiglio 1999/468/ CE, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione;
- VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ;
- ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;
- VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ;

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

emana

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Finalità ed ambito di applicazione

1. Il presente decreto, avente ad oggetto il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi nazionali, introduce procedure



finalizzate ad assicurare che lo Stato italiano ottemperi con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale.

Art. 2 Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per :

- a) *nave*: un nave battente bandiera di uno stato membro che rientra nell'ambito di applicazione delle pertinenti convenzioni di cui l'Organizzazione Marittima Internazionale - IMO è depositaria e per la quale è richiesto un certificato;
- b) *Amministrazione*: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- c) *organismo riconosciuto*: un organismo riconosciuto conformemente al decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/15/CE;
- d) *certificati*: i certificati previsti dalla legge e rilasciati in relazione alle pertinenti convenzioni IMO;
- e) *audit IMO*: attività di controllo, consulenza e verifica condotta in conformità delle disposizioni della risoluzione A.974 (24) adottata dall'assemblea dell'IMO il 1° dicembre 2005.

Art. 3 Verifiche preliminari svolte all'atto del rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera

1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la bandiera nazionale, l'Amministrazione verifica che l'armatore ovvero esercente abbia ottemperato alle norme ed alle regolamentazioni internazionali e nazionali applicabili.
2. L'attività di verifica di cui al comma 1, comprende:
 - a) l'acquisizione di copia dei certificati di sicurezza e dei rapporti di visita ispettiva effettuati da quando la nave è in esercizio;
 - b) il controllo dei precedenti rapporti di visita condotti in conformità alle vigenti disposizioni in materia di controllo da parte dello stato di approdo;
 - c) se necessario, la consultazione della precedente amministrazione per accertare se sussistano ancora anomalie o deficienze già individuate.
3. L'amministrazione, per le navi che abbiano in precedenza battuto la bandiera nazionale, fornisce tempestivamente, allo Stato di cui la nave batte bandiera che ne faccia richiesta, i dettagli riguardanti le deficienze già accertate e non risolte all'atto del cambio di nazionalità ed ogni altra pertinente informazione connessa alla sicurezza.



Art. 4

Misure da adottarsi in caso di fermo di una nave battente bandiera nazionale

1. Quando l'Amministrazione è informata che una nave di bandiera nazionale è stata sottoposta a fermo da parte di uno Stato di approdo, fatte salve le attività di indagine finalizzate ad accertare eventuali responsabilità, adotta le procedure di seguito indicate, finalizzate a verificare che la nave sia tempestivamente resa conforme alle pertinenti convenzioni IMO:
 - a) per fermo dovuto a deficienze concernenti i certificati per i quali l'Amministrazione ha autorizzato gli organismi riconosciuti all'esecuzione dei compiti stabiliti dall'art. 4 del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/15/CE, l'amministrazione provvederà affinché l'organismo riconosciuto effettui una visita addizionale a bordo per la rettifica delle deficienze rilevate;
 - b) per fermo dovuto a deficienze concernenti i certificati per i quali l'Amministrazione ha affidato agli organismi riconosciuti l'esecuzione dei compiti stabiliti dall'art. 5 del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/15/CE, l'amministrazione provvederà affinché l'organismo riconosciuto, effettui, per conto dell'Amministrazione, una visita addizionale a bordo per la rettifica delle deficienze rilevate.
2. L'amministrazione ha, in ogni caso, facoltà di partecipare con propri qualificati funzionari all'effettuazione delle visite di cui al comma 1.

Art. 5

Accesso alle informazioni sulle navi di bandiera nazionale

1. Ai fini del presente decreto l'Amministrazione rende disponibili alle amministrazioni omologhe degli Stati membri le seguenti informazioni concernenti le navi di bandiera nazionale:
 - a) elementi di identificazione e riconoscimento della nave;
 - b) date delle visite di controllo, comprese eventualmente quelle addizionali e supplementari e date degli audit;
 - c) identificazione degli organismi riconosciuti cui è demandata l'attività di certificazione e classificazione della nave;
 - d) identificazione dell'autorità competente che ha ispezionato la nave conformemente alle disposizioni in materia di controllo da parte dello Stato di approdo e date delle ispezioni;
 - e) esiti delle ispezioni svolte dagli Stati di approdo;
 - f) informazioni sui sinistri marittimi;
 - g) identificazione delle navi che hanno cessato di battere la bandiera nazionale negli ultimi dodici mesi.



Art. 6

Procedura di valutazione e controllo da parte dell'IMO

1. Con frequenza almeno settennale, a seguito di richiesta formulata all'IMO, l'Amministrazione si sottopone ad una attività di *auditing* da parte di ispettori dell'IMO. I risultati dell'attività di auditing sono pubblicati nel rispetto del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 in materia di tutela della *privacy* e delle informazioni riservate.
2. Il presente articolo cessa di avere vigore il 17 giugno 2017, ovvero prima di tale data, qualora entri in vigore un sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO.

Art. 7

Sistema di gestione della qualità e valutazione interna

1. Entro il 17 giugno 2012 l'Amministrazione sviluppa, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle sue attività in quanto Stato di bandiera. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili.
2. Qualora, sulla base dei resoconti delle attività ispettive svolte nei confronti delle navi di bandiera pubblicati nella relazione annuale del protocollo di intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, l'amministrazione figuri in nella "lista nera" ovvero, per due anni consecutivi, nella "lista grigia", entro i quattro mesi successivi alla pubblicazione del resoconto annuale del MOU di Parigi, presenta una relazione alla Commissione con la quale si individuano ed analizzano le cause ragioni principali delle deficienze e delle non conformità rilevate a bordo delle navi di bandiera.

Art. 8

Disposizioni finanziarie

1. L'Amministrazione provvede all'adempimento dei compiti di cui all'articolo 7 con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
2. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

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.

