



# Registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità

A.G. 148

4 marzo 2020

## Informazioni sugli atti di riferimento

Natura atto:	Schema di decreto legislativo
Atto del Governo:	148
Titolo:	Attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117
Norma di riferimento:	articolo 1, comma 1, della legge 4 ottobre 2019, n. 117
Relazione tecnica (RT):	presente

## Finalità

Il provvedimento – adottato in attuazione della delega di cui all'articolo 1, comma 1, della L. 117/2019 (Legge di delegazione europea 2018) – ha ad oggetto l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2109 che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alle disposizioni alla registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri da e verso gli Stati membri, e la direttiva 2010/65/UE relativa alle modalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri.

L'articolo 1, comma 3, della L. 117/2019 specifica che eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate nell'allegato A nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse; alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del Fondo per il recepimento della normativa europea di cui all'articolo 41-bis della L. 234/2012. Qualora la dotazione del predetto fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi dai quali derivino nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziavano le occorrenti risorse finanziarie, in conformità all'articolo 17, comma 2, della L. 196/2009.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica (vedi tabella). Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

## Verifica delle quantificazioni

DISPOSIZIONI DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CHE PRESENTANO PROFILI FINANZIARI	ELEMENTI FORNITI DALLA RELAZIONE TECNICA
<b>Articoli 1-3:</b> stabiliscono l'oggetto, le finalità, le definizioni e l'ambito di applicazione del provvedimento in esame, specificando che lo stesso non si applica alle navi militari, alle unità	La <a href="#">relazione tecnica</a> afferma, relativamente al complesso delle disposizioni di cui al provvedimento in esame, che le innovazioni al quadro normativo, apportate in linea con gli

<p>da diporto e alle unità che operano esclusivamente nelle aree portuali o nelle acque navigabili interne.</p>	<p>indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, e l'attuazione degli adempimenti dalle stesse discendenti prevedono l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Dal provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle amministrazioni interessate.</p> <p>Con specifico riferimento agli articoli da 1 a 3, la RT afferma che le disposizioni sono di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 4:</b> individua le funzioni e le attività concernenti il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri, specificando le funzioni dell'addetto alla registrazione dei passeggeri. In particolare, si prevede che il numero delle persone a bordo sia dichiarato nell'interfaccia unica nazionale ovvero, nei soli casi espressamente previsti, tramite il sistema di identificazione automatica (AIS) di bordo.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che il numero delle persone a bordo è dichiarato nell'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE ovvero, nei soli casi espressamente previsti, tramite il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet).</p> <p>La RT afferma altresì che detti sistemi sono già esistenti e operativi e non necessitano di implementazione per assolvere alle funzioni previste. D'altro canto, dall'applicabilità del provvedimento in esame alle sole navi da passeggeri, con esclusione di quelle di proprietà dello Stato e delle pubbliche amministrazioni, deriva la mancanza di necessità di oneri per i suddetti sistemi. La disposizione è pertanto di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 5:</b> disciplina le funzioni e le attività concernenti le informazioni sulle persone a bordo delle navi da passeggeri, specificando, in particolare, i dati oggetto di registrazione.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 6:</b> individua gli obblighi delle società in tema di informazione e registrazione del numero e dei dati dei passeggeri. In particolare, ogni società designa un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile di dichiarare le informazioni nell'interfaccia unica nazionale o all'autorità designata mediante il sistema di identificazione automatica.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che i sistemi in oggetto sono già esistenti e operativi e non necessitano di implementazione per assolvere alle funzioni previste dall'attuale disposizione che, come espressamente previsto, è rivolta alle sole "società" con esclusione quindi di qualsiasi soggetto pubblico.</p> <p>La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 7:</b> prevede la possibilità di concedere deroghe ed esenzioni rispetto alla normativa generale, disciplinando le relative modalità di comunicazione mediante l'utilizzo della banca dati istituita dalla Commissione europea.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>

<p><b>Articolo 8:</b> prevede che ogni società si doti di una procedura di registrazione dei dati al fine di garantire la dichiarazione precisa delle informazioni richieste, tale da non ritardare indebitamente l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e che eviti la presenza di più raccolte di dati sulla stessa rotta.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 9:</b> definisce le modalità di comunicazione ai passeggeri delle finalità di rilevazione dei dati e delle informazioni personali che potrebbero rivelarsi utili nei casi di emergenza.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 10:</b> pone in capo all'autorità marittima lo svolgimento dei controlli sul rispetto delle disposizioni di cui al provvedimento in esame e l'accertamento delle violazioni. L'autorità effettua controlli, anche a campione e non programmati, in banchina o a bordo delle navi, presso le società ovvero nelle biglietterie, nelle strutture portuali o attraverso i sistemi informatici.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del MIT, con particolare riguardo al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Ciò in quanto il complesso delle attività ispettive condotte nei confronti delle unità navali disciplinate dal provvedimento in esame rientrano già nell'ambito dei controlli inerenti la sicurezza della navigazione, già svolte dal Corpo delle Capitanerie di porto in una duplice veste di attività, ossia quale Amministrazione di bandiera (attività di <i>Flag State</i>), che comporta controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile, nonché in qualità di Stato del porto di approdo (attività di <i>Port State Control</i>), che comporta un controllo diretto di conformità alle normative internazionali convenzionali nei confronti delle navi di bandiera straniera che approdano nei porti nazionali. Le due attività prevedono l'impiego di personale del Corpo, altamente qualificato secondo standard europei e appositamente formato, dislocato tra i diversi Comandi territoriali. A livello centrale, l'Autorità competente è il 6° Reparto del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Sicurezza della navigazione.</p>
<p><b>Articolo 11:</b> disciplina le norme sanzionatorie. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• chiunque non osserva le previsioni sui conteggi e sulla disciplina in materia di informazioni e trasmissione dei dati è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15.000;</li> <li>• il comandante che non osserva le disposizioni sul numero massimo di persone è punito con la sanzione prevista</li> </ul>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che l'articolo introduce nuove sanzioni pecuniarie, non contemplate nella precedente normativa e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, potendo, al contrario, determinare eventuali nuove entrate. Inoltre afferma che tali nuove entrate, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non vengono stimate. Viene inoltre individuato il Capo del Compartimento marittimo quale</p>

<p>dall'articolo 1224 del Codice della navigazione;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la società che non dispone di una procedura di registrazione dei dati o che non designa un addetto alla registrazione passeggeri è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15.000;</li> <li>• a chiunque contravvenga ai divieti o non rispetti gli obblighi di riservatezza è applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 3.000.</li> </ul> <p>L'autorità competente a ricevere il rapporto è il Capo del compartimento marittimo. All'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative sono competenti gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto, nonché le persone cui sono attribuite funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione.</p>	<p>autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della L. 689/1981. Al riguardo, la RT precisa che gli effetti della disposizione non incidono rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente per il MIT-Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, in quanto la predetta attività, eseguita con l'impiego di personale dipendente, costituisce una funzione ordinariamente già svolta nel quadro delle attività di istituto previste dal Codice della navigazione e dalle altre norme inerenti la sicurezza della navigazione, già svolte compatibilmente con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.</p> <p>In tema di potestà sanzionatoria, la RT evidenzia infatti che la competenza attribuita al Capo del Compartimento marittimo in tema di illeciti amministrativi è dettata dalla specificità tecnica della tipologia delle violazioni. Pur non essendo possibile determinare <i>ex ante</i> il numero delle sanzioni amministrative irrogate alla luce della normativa in questione, la RT chiarisce che le stesse non costituiscono fonte di criticità nel quadro delle capacità di trattazione delle pratiche cui l'Amministrazione è in grado di far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Il Capo del Compartimento marittimo esercita già la funzione sanzionatoria per altre materie (pesca, diporto, ecc.) e anche per la sicurezza della navigazione, per cui è già dotato di uffici che, per competenze e dotazioni, sono in grado di svolgere la funzione in esame. A ciò occorre aggiungere che a seguito della contestazione delle infrazioni previste dalla normativa in questione, permane in capo al trasgressore la facoltà di definire il contenzioso, in via amministrativa, entro 60 giorni dalla contestazione, quindi senza l'avvio del procedimento sanzionatorio ed estinguendo immediatamente il procedimento medesimo, senza alcun incombenza, in tal caso, in capo al Capo del Compartimento marittimo.</p>
<p><b>Articolo 12:</b> definisce le tempistiche di conservazione dei dati personali raccolti, nonché le finalità del trattamento degli stessi.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articoli 13:</b> reca modifiche al D. Lgs. 196/2005, relativo all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale, al fine di coordinare le disposizioni del predetto decreto con quelle sopravvenute.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>

<p><b>Articolo 14:</b> viene previsto che dall'attuazione del provvedimento in esame non debbano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che il provvedimento in esame non prevede alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato. Alla luce di quanto illustrato, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stata comunque prevista la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.</p>
<p><b>Articolo 15:</b> reca le norme transitorie e finali. In particolare, si prevede che l'amministrazione stabilisca, con provvedimento da emanare entro il 20 dicembre 2023, le modalità tecniche e operative di trasmissione dei dati da parte delle società.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che l'articolo è relativo alle disposizioni transitorie e finali, irrilevanti rispetto alla relazione tecnica.</p>

**In merito ai profili di quantificazione**, si osserva che le disposizioni in esame disciplinano le modalità di registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri da e verso gli Stati membri, nonché le modalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri. La RT afferma che le innovazioni del quadro normativo e l'attuazione degli adempimenti dallo stesso discendenti prevedono l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 4, relativo al conteggio delle persone a bordo il cui numero va dichiarato nell'interfaccia unica nazionale ovvero, nei soli casi espressamente previsti, tramite il sistema di identificazione automatica (AIS) di bordo, la RT afferma che i sistemi utilizzati sono già esistenti e operativi e non necessitano di implementazione per assolvere alle funzioni previste, mentre, per quanto riguarda l'articolo 10, relativo allo svolgimento dei controlli, la RT precisa che le attività ispettive in questione già rientrano nell'ambito dei controlli inerenti la sicurezza della navigazione, ad opera del Corpo delle Capitanerie di porto.

In proposito, non vi sono osservazioni da formulare, alla luce dei chiarimenti sopra indicati e tenuto conto che, più in generale, gli adempimenti per la registrazione dei passeggeri sono posti a carico di soggetti privati.

Con riguardo all'articolo 11, in materia di sanzioni, si prende infine atto di quanto affermato dalla RT in merito alla competenza attribuita al Capo del compartimento marittimo in tema di illeciti amministrativi, ossia che l'amministrazione è in grado di farvi fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, già esercitando competenze sanzionatorie per altre materie ed essendo quindi dotata di uffici che, per competenze e dotazioni, sono in grado di svolgere la funzione in esame.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, in considerazione del contenuto dell'articolo 14, volto esclusivamente ad affermare la neutralità sul piano finanziario delle norme contenute nel presente schema di decreto, andrebbe valutata l'opportunità di riformularne la rubrica, sostituendo le parole: "Disposizioni finanziarie" con le seguenti: "Clausola di invarianza finanziaria".

**Senato: Nota di lettura n. 131**  
**Camera: Nota di verifica n. 196**

Camera Servizio Bilancio dello Stato bs\_segreteria@camera.it - 066760-2174

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.  
VQAG148