

# dossier

Ottobre 2021

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio

---

Atto del Governo n. 304

---



Senato  
della Repubblica



Camera  
dei deputati

X  
V  
I  
I  
I  
L  
E  
G  
I  
S  
L  
A  
T  
U  
R  
A

*La verifica delle relazioni tecniche e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio.*

*La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della Commissione Bilancio.*

*L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai parlamentari, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.*



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – ✉ SBilancioCU@senato.it – 🐦 @SR\_Bilancio

Nota di lettura n. 259



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 – ✉ bs\_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 373

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

## INDICE

PREMESSA .....	1
Articolo 1 ( <i>Finalità</i> ) .....	1
Articolo 2 ( <i>Ambito di applicazione</i> ) .....	1
Articolo 3 ( <i>Definizioni</i> ) .....	2
Articolo 4 ( <i>Funzioni delle autorità competenti</i> ) .....	2
Articolo 5 ( <i>Classificazione delle vie navigabili interne nazionali a carattere marittimo</i> ) ....	3
Articolo 6 ( <i>Riconoscimento</i> ) .....	3
Articolo 7 ( <i>Sospensione dei certificati di qualifica dell'Unione</i> ) .....	3
Articolo 8 ( <i>Libretto di navigazione e giornale di bordo</i> ) .....	4
Articolo 9 ( <i>Prevenzione delle frodi e di altre pratiche illecite</i> ) .....	4
Articolo 10 ( <i>Disposizioni tariffarie</i> ) .....	5
Articolo 11 ( <i>Disposizioni transitorie</i> ) .....	6
Articolo 12 ( <i>Clausola di invarianza finanziaria</i> ) .....	7

<b>Natura dell'atto:</b>	Schema di decreto legislativo	
<b>Atto del Governo n.</b>	304	
<b>Titolo breve:</b>	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio	
<b>Riferimento normativo:</b>	Articolo 1 della legge 4 ottobre 2019, n. 117 L. 20 novembre 2017, n.167, art. 19, comma 2	
<b>Relazione tecnica (RT):</b>	Presente	
	<b>Senato</b>	<b>Camera</b>
<b>Commissione competente:</b>	8 <sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede <i>consultiva</i> 5 <sup>a</sup> (Bilancio), 14 <sup>a</sup> (Politiche dell'Unione europea) in sede <i>osservazioni</i>	IX Trasporti XIV Politiche dell'Unione Europea ai sensi ex art.126, co.2 V Bilancio ai sensi ex art. 96-ter,co.2

## PREMESSA

Il presente schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio, è stato predisposto in base alla delega conferita al Governo con la legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 (Allegato A, n. 10).

Il provvedimento si compone di 12 articoli ed è corredato di relazione tecnica.

### Articolo 1 (Finalità)

La norma reca le finalità del provvedimento ovvero l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio.

**La RT** afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### Articolo 2 (Ambito di applicazione)

La norma definisce l'ambito di applicazione stabilendo che il presente decreto si applica ai membri del personale di coperta, agli esperti di gas naturale liquefatto e agli esperti di navigazione passeggeri di imbarcazioni sulle vie navigabili interne aventi determinate caratteristiche. Si esplicitano anche le categorie di persone alle quali il presente decreto non si applica.

**La RT** afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 3 (Definizioni)**

La norma reca le definizioni utili all'applicazione dello schema di decreto in esame.

**La RT** afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

### **Articolo 4 (Funzioni delle autorità competenti)**

Il comma 1 individua le autorità competenti negli uffici della motorizzazione civile di cui all'Allegato VI del decreto legislativo 7 settembre 2018, n. 114, ossia gli Uffici della motorizzazione civile di Milano, di Brescia — sezione Mantova, di Venezia e di Roma.

Il comma 2 elenca le funzioni che fanno capo alle autorità competenti, prevedendo, in particolare, che:

- organizzano e controllano gli esami per ottenere i certificati di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna (esame sulle conoscenze professionali e sulle materie generali di cui all'articolo 4, comma 1, lettera e) del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545);
- convalidano i libretti di navigazione e il tempo di navigazione;
- rilasciano i certificati di qualifica alle persone che navigano esclusivamente nelle acque interne nazionali, i certificati di qualifica dell'Unione;
- sospendono i certificati di qualifica dell'Unione;
- riconoscono i diplomi di formazione specifica nel settore della navigazione interna.

Il comma 3 prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili notifica alla Commissione europea le autorità competenti.

**La RT** afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che le attività di cui al comma 2 sono già esercitate dalle autorità competenti in attuazione delle previsioni di cui al richiamato decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, in attuazione delle cui disposizioni continueranno ad essere rilasciati i certificati per la navigazione nelle acque interne.

**Al riguardo**, pur ritenendo plausibile che le attività cui saranno chiamate a svolgere le autorità competenti potranno essere svolte nell'ambito delle risorse ordinariamente previste a legislazione vigente, appare comunque opportuno fornire i dati circa il peso percentuale delle varie attività elencate dalla disposizione e eventuali variazioni rispetto a quelle adempiute a

legislazione vigente, in modo da valutare compiutamente l'effettiva plausibilità della loro asserita sostenibilità ad invarianza d'oneri.

## **Articolo 5**

### ***(Classificazione delle vie navigabili interne nazionali a carattere marittimo)***

Il comma 1 affida ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la facoltà di classificare i tratti di via navigabile interna nazionale come vie navigabili interne nazionali a carattere marittimo al soddisfacimento di taluni criteri.

Il comma 2 prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili notifichi alla Commissione europea la classificazione di ogni determinato tratto delle vie navigabili interne nazionali come via navigabile interna nazionale a carattere marittimo.

**La RT** afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 6**

### ***(Riconoscimento)***

Il comma 1 stabilisce che i certificati di qualifica dell'Unione di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva (UE) 2017/2397 e i libretti di navigazione di cui all'articolo 22 della medesima direttiva, rilasciati dalle autorità competenti di Stati membri, sono validi su tutte le vie navigabili interne nazionali.

Il comma 2 dispone che i certificati di qualifica e i libretti di navigazione rilasciati conformemente al regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno, sono validi, se rilasciati sulla scorta dei medesimi requisiti prescritti della direttiva (UE) 2017/2397, su tutte le vie navigabili interne nazionali.

Il comma 3 prevede che i certificati di qualifica e i libretti di navigazione rilasciati conformemente alle norme nazionali di un Paese terzo sono validi su tutte le vie navigabili interne nazionali, se la Commissione europea ha adottato atti di esecuzione che concedono il loro riconoscimento nell'Unione.

Il comma 4 prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, quando ritiene che un Paese terzo non adempia più alle disposizioni dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/2397, ne informi immediatamente la Commissione europea, precisando i motivi.

**La RT** afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 7**

### ***(Sospensione dei certificati di qualifica dell'Unione)***

La norma stabilisce che, su segnalazione della Autorità di pubblica sicurezza, l'autorità competente può sospendere temporaneamente la validità nel territorio nazionale di un certificato di qualifica dell'Unione, per motivi di sicurezza o di ordine pubblico.

L'autorità competente registra senza ritardo le sospensioni nella banca dati gestita dalla Commissione europea di cui all'articolo 25, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2017/2397.

**La RT** afferma che il collegamento alla Banca dati gestita dalla Commissione europea potrà operare attraverso gli attuali sistemi tematici e non richiede adeguamenti ovvero implementazioni dei sistemi già esistenti. Detta banca dati, istituita presso la Commissione europea, viene quindi semplicemente aggiornata per la parte di propria competenza dalle autorità competenti mediante l'inserimento dei dati sulle richiamate sospensioni. Per detta attività, verrà utilizzata una ordinaria connessione Internet, con accesso al sistema da remoto, utilizzando le specifiche credenziali. L'accesso è consentito alle autorità competenti senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, giacché non sono previste necessità tecniche e interventi che riguardano la connessione internet o la strumentazione informatica, pertanto, l'intervento normativo non necessita di potenziamenti della rete esistente che è già in grado di supportare attività d'istituto ben più complesse. La RT non rileva quindi nuovi o maggiori oneri derivanti da un non richiesto processo di adattamento, ovvero di formazione del personale che già ha le capacità di inserimento dei dati. La RT conclude affermando che dall'attuazione della presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che l'Amministrazione provvede ai compiti suddetti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**Al riguardo**, alla luce delle informazioni fornite dalla RT, nulla da osservare.

### **Articolo 8** ***(Libretto di navigazione e giornale di bordo)***

Il comma 1 stabilisce che il conduttore di nave registra il tempo di navigazione e la relativa qualifica, su richiesta del titolare, nel libretto di navigazione riconosciuto.

Il comma 2 prevede che su richiesta di un membro dell'equipaggio, l'autorità competente convalida nel libretto di navigazione, in seguito a verifica dell'autenticità e della validità delle prove documentali necessarie, i dati riguardanti il tempo di navigazione e i viaggi effettuati fino a quindici mesi prima della richiesta. Se sono utilizzati strumenti elettronici, compresi libretti di navigazione elettronici e giornali di bordo elettronici associati a procedure per assicurare l'autenticità dei documenti, i dati corrispondenti possono essere convalidati senza ulteriori procedure, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2017/2397.

**La RT** afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Al riguardo**, si rinvia alle osservazioni formulate in relazione all'articolo 4.

### **Articolo 9** ***(Prevenzione delle frodi e di altre pratiche illecite)***

La norma attribuisce al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:

- l'individuazione delle misure per contrastare le frodi e altre pratiche illecite concernenti i certificati di qualifica dell'Unione, i libretti di navigazione e i giornali di bordo;
- l'effettuazione dello scambio di informazioni pertinenti con le autorità competenti di altri Stati membri per quanto riguarda la certificazione delle persone che partecipano alla conduzione di

imbarcazioni, comprese informazioni sulla sospensione dei certificati, nel rispetto dei principi di protezione dei dati personali.

**La RT** afferma che le verifiche antifrode saranno mirate all'individuazione di documentazione falsa o contraffatta e quindi includeranno controlli di congruenza, di formato e di correttezza formale della documentazione.

Secondo la RT, il recepimento parziale della direttiva ai sensi dell'articolo 39 della stessa comporta, quale conseguenza, il mancato rilascio da parte dell'Amministrazione italiana dei certificati di qualifica dell'Unione, dei libretti di navigazione e dei giornali di bordo. Ne discende che non saranno necessarie procedure per evitare la falsificazione di documenti che possono essere rilasciati dall'Amministrazione italiana, ma sarà semplicemente sufficiente, nell'ambito delle ordinarie attività di controllo della documentazione presentata all'Amministrazione, accertare la mancata produzione di documenti falsi. Pertanto, per la RT la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Al riguardo**, atteso che è affidato ad un successivo provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione delle misure di contrasto alle frodi e l'effettuazione dello scambio di informazioni con autorità competenti di altri Stati membri, non si può escludere un eventuale ampliamento delle attività finora svolte. Al fine dunque di verificare la sostenibilità di tali attività a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente sarebbe necessario un chiarimento che contenga elementi quantitativi circa l'entità di tali compiti.

## **Articolo 10** ***(Disposizioni tariffarie)***

Il comma 1 dispone che le spese relative alle attività delle commissioni di esame istituite dalle autorità competenti per l'accertamento delle competenze professionali, in particolare in relazione alla previsione di cui all'articolo 4, comma 2, lettera a) nonché gli oneri connessi al rilascio dei certificati di cui all'articolo 11, sono a carico dei richiedenti.

Il comma 2 attribuisce ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la determinazione delle tariffe a carico dei richiedenti i servizi di cui al comma 1, sulla base del costo effettivo del servizio reso, nonché le modalità di versamento e di adeguamento delle medesime tariffe, da prevedersi con cadenza almeno biennale.

Il comma 3 stabilisce che le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 2 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 1.

**La RT** descrive la norma.

**Al riguardo**, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 11** **(Disposizioni transitorie)**

Il comma 1 stabilisce che i certificati di conduttori di navi rilasciati in conformità della direttiva 96/50/CE e i certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 6, della medesima direttiva, rilasciati prima del 18 gennaio 2022, rimangono validi sulle vie navigabili dell'Unione per le quali erano validi prima di tale data, per un massimo di dieci anni dopo tale data. Decorso detto termine, i suddetti certificati rilasciati in ambito nazionale rimangono validi esclusivamente per la navigazione sulle vie navigabili interne nazionali.

Il comma 2 prevede che entro il 18 gennaio 2032 l'autorità competente che ha rilasciato i certificati di cui all'articolo 2, del DPR n. 545 del 1999 rilascia ai conduttori di nave titolari di tali certificati, su loro richiesta, un certificato di qualifica dell'Unione conformemente al modello di cui all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2017/2397, a condizione che forniscano le prove documentali normativamente richieste.

Il comma 3 dispone che i membri d'equipaggio diversi dai conduttori di nave titolari di un certificato di qualifica rilasciato da uno Stato membro prima del 18 gennaio 2022 o titolari di una qualifica riconosciuta in uno o più Stati membri possono comunque fare affidamento su tale certificato o qualifica per un massimo di dieci anni dopo tale data.

Il comma 4 stabilisce che qualora i membri d'equipaggio di cui al comma 3 richiedano un certificato di qualifica dell'Unione, le autorità competenti rilasciano un certificato di qualifica i cui requisiti di competenza sono analoghi o inferiori a quelli del certificato da sostituire. Si prevede che a determinate condizioni di esperienza di navigazione è rilasciato un certificato i cui requisiti sono superiori a quelli del certificato da sostituire.

Il comma 5 prevede che l'esperienza di navigazione di cui al comma 4 è dimostrata mediante un libretto di navigazione, un giornale di bordo o altre prove.

Il comma 6 stabilisce che i libretti di navigazione e i giornali di bordo rilasciati prima del 18 gennaio 2022 secondo norme diverse da quelle stabilite dalla direttiva (UE) 2017/2397 rimangono validi per un massimo di dieci anni dopo il 18 gennaio 2022. Decorso detto termine, i suddetti documenti rilasciati in ambito nazionale rimangono validi esclusivamente per la navigazione sulle vie navigabili interne nazionali.

Il comma 7, in deroga al comma 3, prevede che per i membri d'equipaggio su traghetti titolari di certificati nazionali che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 96/50/CE e rilasciati prima del 18 gennaio 2022, tali certificati rimangono validi sulle vie navigabili interne dell'Unione per le quali erano validi prima di tale data per un massimo di venti anni dopo tale data.

Il comma 8, in deroga all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2397, dispone che fino al 17 gennaio 2038, le autorità competenti possono consentire ai conduttori di nave in servizio sulle navi marittime che operano su specifiche vie navigabili interne di avere con sé un certificato per comandanti rilasciato in base alle disposizioni della convenzione STCW, a condizione che tale attività di navigazione interna sia svolta all'inizio o alla fine di un viaggio marittimo e lo Stato membro abbia riconosciuto i certificati di cui al presente comma per almeno cinque anni al 16 gennaio 2018 sulle vie navigabili interne in questione.

Il comma 9 attribuisce ad un regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, la previsione di apportate modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 24 e al decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, al fine del coordinamento con le disposizioni di cui al presente decreto.

Il comma 10 stabilisce che i certificati rilasciati dalle autorità competenti a far data dal 18 gennaio 2022 ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1999, n. 545, hanno validità esclusivamente nel territorio nazionale.

**La RT** afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

**Articolo 12**  
**(Clausola di invarianza finanziaria)**

La norma prevede che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**La RT** afferma che lo schema di decreto in esame non prevede alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle Amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato.

**Al riguardo**, si rinvia alle osservazioni recate nei precedenti articoli.