

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 (nel prosieguo "direttiva"), che modifica sia la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, sia la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri.

La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con l'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018 (Allegato A, n. 8).

Le disposizioni del presente schema, in virtù dei contenuti in esso richiamati, non presentano problematiche di rilievo costituzionale. Il provvedimento, infatti, non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, comma 2, lettera h), della Costituzione (ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione) e, pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato. Ai sensi dell'articolo 104, comma 1, lettera v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, infatti, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla sicurezza della navigazione marittima.

L'intervento si pone nell'ambito dello spirito dell'iniziativa REFIT della Commissione, che mira a rendere la legislazione dell'Unione europea più semplice e meno costosa, nonché dell'agenda "Legiferare meglio" della Commissione, volta ad assicurare la semplificazione della legislazione comunitaria per offrire benefici ai cittadini, alle imprese e alla società, eliminando al contempo la burocrazia e riducendo i costi.

Quadro normativo europeo precedente

La direttiva 98/41/CE del Consiglio prevede il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti dell'Unione europea. Essa mira a garantire da un lato che la sicurezza dei passeggeri non sia compromessa dal superamento del numero massimo autorizzato di persone a bordo, dall'altro che le operazioni di ricerca e soccorso intraprese a seguito di eventuali sinistri marittimi possano essere condotte in modo celere ed efficace.

La direttiva 98/41/CE è stata il primo atto legislativo comunitario riguardante le informazioni sulle persone a bordo. Dopo il 1998, tuttavia, sono entrati in vigore altri atti normativi dell'Unione europea e convenzioni internazionali che disciplinano aspetti correlati con le informazioni sulle persone a bordo delle navi. Inoltre sono stati elaborati e sviluppati nuovi sistemi e soluzioni tecnologici. Da ciò è derivata una crescente complessità e una sovrapposizione delle disposizioni normative concernenti il conteggio, la registrazione e la comunicazione dei dati inerenti le persone a bordo.

In tale contesto, occorre inoltre tener presente che un'operazione di ricerca e soccorso richiede, per essere efficace, l'accesso immediato a dati precisi sulle persone presenti a bordo. Nella pratica, tuttavia, è stato riscontrato come non sempre detti dati siano risultati immediatamente disponibili. Secondo le vigenti disposizioni, dettate dalla direttiva 98/41/CE, i dati in questione devono essere memorizzati nel sistema di registrazione delle informazioni della società di navigazione e resi disponibili in qualsiasi momento per la trasmissione all'autorità responsabile delle operazioni di ricerca e soccorso.

Dette previsioni, risalenti al 1998, non tengono conto dello sviluppo di ulteriori sistemi di monitoraggio del traffico navale e di trasmissione delle informazioni, quali il *SafeSeaNet* e l'interfaccia unica nazionale (PMIS). Ne discende che all'attualità, in caso di emergenza, le autorità nazionali responsabili delle operazioni di ricerca e soccorso devono contattare le società di



navigazione per richiedere i dati sulle persone e bordo. Inoltre, i dati attualmente registrati non sempre includono informazioni sulla cittadinanza (oltre al nome, all'età e al sesso), rendendo così più difficoltosa l'assistenza prestata alle vittime e ai loro familiari.

A quanto sopra occorre aggiungere, per completezza, che gli operatori che già trasmettono i dati sulle persone all'interfaccia unica nazionale sono soggetti alla duplice comunicazione dei dati stessi. Da quanto precede è sorta l'esigenza di modificare la direttiva 98/41/CE, rendendola coerente con i progressi tecnologici intervenuti e al fine di incrementare il livello di sicurezza della navigazione delle navi passeggeri.

Attuale contesto normativo

La direttiva (UE) 2017/2109 apporta modifiche alla direttiva 98/41/CE (articolo 1) e all'allegato alla direttiva 2010/65/UE (articolo 2). La nuova direttiva prende atto del fatto che successivamente al 1998, sono stati realizzati progressi tecnologici significativi in merito ai mezzi di comunicazione e di memorizzazione dei dati sui movimenti delle navi. Lungo le coste europee sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di reportazione navale, in conformità delle pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). La raccolta, la trasmissione e la condivisione dei dati riguardanti le navi sono state semplificate e armonizzate dall'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE e al decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179. All'attualità, pertanto, il sistema PMIS (*Port Management Information System*) rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani (*National Maritime Single Window*) e deve assicurare l'interoperabilità con il sistema *SafeSeaNet*, il sistema informativo delle Dogane e con le piattaforme realizzate dalle autorità di sistema portuale.

Al momento, quindi, la materia risulta disciplinata in ambito nazionale dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999, di recepimento della direttiva 98/41/CE, che non tiene conto delle innovazioni normative e tecnologiche sopra richiamate.

In ultimo, si precisa che non si è ritenuto avvalersi del criterio direttivo di cui alla lettera a) dell'articolo 18 della legge di delegazione europea ed intervenire, quindi, in senso modificativo sul decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 in quanto, per le parti di effettivo interesse e in esito ad una puntuale disamina e valutazione, nonché in considerazione dell'intervenuta nuova disciplina europea in materia di interfaccia unica marittima, ciò non è risultato necessario al fine del corretto recepimento della direttiva. Detto decreto-legge ha infatti dettato, all'articolo 8, disposizioni per l'attuazione della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 198/64 del 25 luglio 2019 è stato tuttavia pubblicato il regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE. Detto regolamento mira ad armonizzare a livello dell'Unione le interfacce uniche marittime nazionali, così da agevolare le dichiarazioni e ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi, mediante l'uso, in ogni interfaccia unica marittima nazionale, di un software di interfaccia comune per lo scambio di informazioni da sistema a sistema, sviluppato a livello dell'Unione. In tale ottica e per le suddette finalità, in considerazione della profonda rivisitazione della normativa del settore in questione, con l'entrata in vigore del regolamento verrà abrogata la direttiva 2010/65/UE, recepita dal richiamato decreto-legge n. 179 del 2012.

Obiettivi dell'intervento regolatorio

Scopo del presente schema di decreto legislativo è, pertanto, quello di aggiornare, chiarire e semplificare gli attuali requisiti per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri, rafforzando, al contempo, il livello di sicurezza



della navigazione. Il tutto pienamente in linea con il programma REFIT della Commissione, anche nell'ottica di sfruttare le potenzialità della digitalizzazione nell'ambito della registrazione, trasmissione, disponibilità e protezione dei dati. Ne consegue la necessità di abrogare, al fine di dare attuazione all'articolo 1 della direttiva, il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999 e di dettare una disciplina organica della materia, prevedendo altresì un sistema sanzionatorio proporzionato, efficace e dissuasivo, al fine di incrementare la sicurezza della navigazione.

Non necessita invece di recepimento l'articolo 2 della direttiva, che introduce una modifica accessoria dell'allegato alla direttiva 2010/65/UE, parte A, che contiene esclusivamente l'elenco delle formalità di dichiarazione risultanti dagli atti giuridici dell'Unione, alle quali viene ora aggiunto il punto 7 inerente le informazioni sulle persone a bordo. Quanto sopra, atteso che la direttiva 2109/2017 già introduce l'obbligo di comunicare tali informazioni (articolo 4, paragrafo 2, e articolo 5, paragrafo 2) attraverso l'utilizzo dei sistemi SafeSeaNet e PMIS, introdotti dalla direttiva 2010/65/CE, recepita con l'articolo 8, comma 10, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179.

Si specifica inoltre che ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, è stata richiesta l'esenzione dall'A.I.R. in relazione al ridotto impatto dell'intervento e in presenza delle seguenti condizioni, congiuntamente considerate.

I costi di adeguamento sono di scarsa entità in relazione ai singoli destinatari, tenuto conto anche della loro estensione temporale.

L'obbligo di registrare le informazioni relative alle persone a bordo utilizzando un sistema elettronico già esistente è percepito dagli operatori come un elemento di modernizzazione che non comporta alcun ulteriore aggravio di costi. Diversamente, l'approvazione dei sistemi di registrazione dei passeggeri comporta, all'attualità, un notevole carico di lavoro per alcune Amministrazioni che, con l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, saranno dispensate da tale obbligo, rendendo quindi la procedura amministrativa più snella, efficiente ed efficace. L'attuale carico di lavoro e i costi corrispondenti sono stati ritenuti, anche dal legislatore europeo, eccessivi. Il nuovo sistema, invece, assicura una riduzione degli oneri amministrativi a carico delle società e una semplificazione amministrativa nel breve e nel lungo periodo, senza comportare alcun adeguamento di natura tecnica e strutturale per le navi.

Il numero dei destinatari (società di gestione di navi passeggeri, agenti e raccomandatari marittimi, agenzie marittime, Uffici del Corpo delle Capitanerie di porto) dell'intervento si presenta come esiguo.

L'attuazione della nuova normativa non comporta l'impiego di risorse pubbliche. Infatti lo schema presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria, prevedendo disposizioni di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, con onere espresso a carico dell'Amministrazione di assicurare gli adempimenti conseguenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali già disponibili. Anche le attività di controllo dell'Autorità marittima non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti in quelle già svolte per ordinari compiti d'istituto.

L'intervento ha una limitata incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato. Infatti si realizza una semplificazione delle procedure di dichiarazione cui sono soggette le navi che fanno scalo nei porti dell'Unione.

Analisi dell'articolato

Lo schema di decreto si compone di 15 articoli.

L'articolo 1 (Oggetto e finalità) definisce l'oggetto del provvedimento, inerente le modalità di comunicazione del numero e delle informazioni delle persone a bordo delle navi da passeggeri, allo scopo di migliorare il livello di sicurezza e di aumentare la possibilità di salvataggio, nei casi di



emergenza, dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso porti di Stati membri. Il provvedimento mira, conseguentemente, a garantire una gestione più efficace delle operazioni di ricerca e soccorso, in linea con la politica comune di aggiornare, chiarire e semplificare gli attuali requisiti per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio. In sintesi, pertanto, il provvedimento mira a rafforzare la sicurezza della navigazione delle navi da passeggeri.

L'articolo 2 (*Definizioni*) reca le definizioni utili all'applicazione dello schema di decreto in esame, al fine di semplificare la lettura del testo. In particolare, la definizione di società è ripresa dalla Regola 1.2 della SOLAS nonché dall'art. 2 paragrafo 3) del regolamento (CE) 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2006, in cui è stato eliminato il riferimento al codice ISM per non ingenerare confusione. Infatti, il codice ISM si applica a diverse categorie di navi e società ad eccezione, tra le altre, delle navi da passeggeri diverse dai traghetti ro-ro nei tratti di mare delle classi C e D (art. 3.2, lettera e), del regolamento 336/2006) e delle relative società, che invece rientrano nel campo di applicazione del presente schema. Pertanto, si ritiene opportuno l'utilizzo del termine società al fine di ricomprendere sia l'armatore, qualora si tratti di navi non soggette al codice ISM, sia la società di gestione, qualora invece si rientri nel campo di applicazione del codice ISM.

L'articolo 3 (*Ambito di applicazione*) prevede che il provvedimento si applica alle navi da passeggeri, prevedendo specifiche esclusioni (navi da guerra e da trasporto truppe, unità da diporto e unità che operano esclusivamente nelle aree portuali e nelle vie navigabili interne).

L'articolo 4 (*Conteggio del numero delle persone a bordo*) recepisce l'articolo 4 della direttiva 98/41/CE, come modificato dalla direttiva (UE) 2017/2109, e prevede che il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri è effettuato prima della partenza della nave. Il dato sui passeggeri è dichiarato, a cura dell'addetto alla registrazione dei passeggeri e sempre prima della partenza della nave, nell'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE ovvero, nei soli casi che verranno individuati con provvedimento successivo dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, tramite il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (*SafeSeaNet*) di cui alla direttiva 2002/59/CE. Viene pertanto meno la previsione, contenuta nel D.M. 13 ottobre 1999, inerente l'obbligatorietà, in capo all'armatore, di conservare i dati sul numero di persone a bordo, essendo i relativi dati trasmessi tramite i sistemi elettronici ormai in uso (*Interfaccia unica e SafeSeaNet*). Infine, il comma 3 dispone che prima della partenza della nave, il comandante accerta, per motivi di sicurezza della navigazione, che il numero di persone a bordo non superi il numero massimo di persone trasportabili, risultanti dai certificati di sicurezza della nave.

L'articolo 5 (*Informazioni sulle persone a bordo*) recepisce l'articolo 5 della direttiva 98/41/CE, come modificato dalla direttiva 2017/2109, e prevede che sulle navi da passeggeri che partono da porti nazionali ed effettuano viaggi di distanza superiore a venti miglia, sono registrati per ogni persona a bordo specifici dati (generalità e, se richiesto dal passeggero per i casi di emergenza, eventuali cure e assistenza speciali necessarie e numero di contatto). Analogamente a quanto previsto nell'articolo 4 del presente schema, si prevede che i dati sopra citati sono dichiarati nell'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE e viene pertanto meno la previsione, contenuta nel D.M. 13 ottobre 1999, inerente l'obbligatorietà, in capo all'armatore, di conservare i suddetti dati. Tenuto conto dei progressi nell'ambito della tecnologia delle comunicazioni, il precedente termine di 30 minuti per la trasmissione dei dati è ora ridotto a 15 minuti.

L'articolo 6 (*Obblighi per le società*) recepisce i punti 5) e 6) della direttiva (UE) 2017/2109, che modificano, rispettivamente, gli articoli 6 e 8 della direttiva 98/41/CE, e prevedono specifici



obblighi ricadenti in capo alle società in materia di conteggio dei passeggeri. La norma prevede infatti che la società di gestione di una nave battente bandiera nazionale, proveniente da un porto situato fuori dall'Unione e che approda in un porto dell'Unione, rende disponibili i dati sulle persone di cui agli articoli 4 e 5. Analogo obbligo viene posto a capo alla società di gestione di una nave battente bandiera di un Paese terzo che approda in un porto nazionale, in modo da rendere pienamente efficaci le disposizioni sul conteggio dei passeggeri per tutte le unità navali che approdano in porti comunitari. Si prevede conseguentemente che ogni società che gestisce una nave da passeggeri deve designare un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile di dichiarare le informazioni previste dagli articoli 4 e 5 nell'interfaccia unica nazionale o all'autorità designata mediante il sistema di identificazione automatica.

Nello spirito delle disposizioni di cui ai richiamati articoli 4 e 5, che prevedono che il ruolo dell'addetto alla registrazione dei passeggeri non è più (come era invece ai sensi del D.M. 13 ottobre 1999) quello di conservare i dati, bensì quello di curare la loro trasmissione, è previsto che questi si possa avvalere, per la sola trasmissione dei dati, del raccomandatario marittimo e del comandante della nave. Infine si prevede che la società deve provvedere affinché le informazioni riguardanti i passeggeri che hanno dichiarato di aver bisogno di cure o assistenza speciali in situazioni di emergenza, siano debitamente registrate e trasmesse al comandante della nave prima della partenza della stessa, in modo da essere immediatamente disponibili in caso di necessità.

L'articolo 7 (Deroghe ed esenzioni) detta disposizioni in merito a deroghe ed esenzioni rispetto alle previsioni generali della norma. Il comma 1 prevede pertanto che l'Amministrazione (il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto) può ridurre il limite della distanza di navigazione di venti miglia, a partire dal quale divengono obbligatorie le informazioni sulle persone a bordo, per le navi da passeggeri in uscita dai porti nazionali. Inoltre, se la tratta percorsa dalla nave interessa anche un altro Stato membro, la determinazione di ridurre il citato limite deve essere presa congiuntamente con tale Stato. Al comma 2 si prevede che l'Amministrazione può esentare una nave da passeggeri, che non sia un'unità veloce da passeggeri, dall'obbligo di dichiarare il numero di persone a bordo attraverso l'interfaccia unica nazionale, e quindi dichiarandolo solo attraverso il sistema di identificazione automatica (AIS), se tale nave, partendo da un porto nazionale, effettua un servizio di linea di durata inferiore a un'ora da porto a porto esclusivamente nel tratto di mare D di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 (fascia di mare vicina alla costa e con bassa possibilità di condizioni meteorologiche avverse) e in tale tratto di mare è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e soccorso. Per ciò che concerne le informazioni sulle persone a bordo di cui al comma 3, l'Amministrazione può esentare da tale obbligo di comunicazione le navi da passeggeri che effettuano viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi e navigano esclusivamente nel tratto di mare D, sopra richiamato, e in cui è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e soccorso. Il comma 4 prevede che le decisioni di concedere le esenzioni di cui al comma 3 sono comunicate dall'Amministrazione senza indugio alla Commissione mediante l'utilizzo dell'apposita banca dati. Il comma 5 prevede che per i servizi volti a fornire collegamenti regolari a comunità isolate, l'Amministrazione può chiedere alla Commissione che le società derogino in tutto o in parte alle prescrizioni di cui all'articolo 5. Il comma 6 prevede, infine, che nel caso di rilascio di esenzioni o deroghe, ai sensi delle pertinenti regole della SOLAS 74, alle navi nazionali che effettuano viaggi da porti extracomunitari verso porti nazionali, devono comunque essere rispettate le norme in materia di esenzioni e deroghe stabilite dal decreto.

L'articolo 8 (Registrazione dei dati e loro trattazione) prevede l'obbligo, in capo alle società, di dotarsi di una procedura di registrazione dei dati che garantisca precisione delle dichiarazioni e rispetto delle tempistiche prescritte, tali comunque da non ritardare indebitamente l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e da evitare la presenza di più raccolte di dati sulla stessa rotta. È inoltre espressamente previsto che in caso di incidente o di emergenza, l'Autorità che coordina i soccorsi



ha accesso immediato alle informazioni richieste ai sensi del presente decreto. La disposizione mira pertanto, attraverso l'immediata disponibilità dei dati sulle persone a bordo, a rendere i soccorsi più celeri e, conseguentemente, efficaci.

L'articolo 9 (Informativa) riproduce la previsione di cui all'articolo 8 del D.M. 13 ottobre 1999, prevedendo che tramite il biglietto il passeggero è informato sulle motivazioni inerenti la necessità di raccolta dei dati e sulla facoltà di segnalare informazioni inerenti la propria necessità di particolari cure o assistenza speciale in caso di emergenza. La norma mira, pertanto, a rendere edotti i viaggiatori sulle principali informazioni di interesse, utilizzando uno strumento – il biglietto – direttamente disponibile. Infine, si prevede che sul biglietto venga data informazione in merito alla circostanza che i dati personali vengono conservati solo per il tempo strettamente necessario.

L'articolo 10 (Controlli dell'autorità marittima) è inerente il controllo del rispetto delle disposizioni contenute nel provvedimento, in coerenza al punto 16) delle premesse alla direttiva, ove è previsto che gli Stati membri hanno sia la responsabilità di garantire il rispetto dei requisiti per la registrazione dei dati a norma della direttiva 98/41/CE, sia la facoltà di effettuare controlli a campione. In coerenza con dette previsioni, si dispone che l'autorità marittima può effettuare 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, al fine di accertare il rispetto delle cennate disposizioni, nell'ambito delle competenze già attribuite al Corpo delle Capitanerie di porto in tema di sicurezza della navigazione.

L'articolo 11 (Sanzioni) dà attuazione a quanto disposto all'articolo 14 della direttiva 98/41/CE, che richiedeva a ciascuno Stato membro di stabilire un sistema di sanzioni effettive, proporzionate e con efficacia dissuasiva per i casi di violazione delle disposizioni adottate negli ordinamenti nazionali. Tuttavia, il recepimento della direttiva mediante decreto ministeriale aveva reso impossibile l'adozione di un sistema sanzionatorio. Pertanto, alla luce dello specifico criterio di delega contenuto nella legge di delegazione europea, si è ritenuto necessario introdurre un sistema sanzionatorio per assicurare il rispetto di prescrizioni e comportamenti che tendono a tutelare in maniera concreta interessi primari connessi alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia alla vita umana in mare. In particolare, al comma 1 si prevede che chiunque non osserva le previsioni di cui agli articoli 4, comma 1 e 5, comma 1, inerenti il conteggio delle persone a bordo e i dati dei passeggeri, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15000 nei casi di omessa, tardiva o errata comunicazione dei relativi dati. Il comma 2 prevede espressamente che il comandante della nave che non osserva le disposizioni sul numero massimo di persone trasportabili, è punito con la sanzione prevista dall'articolo 1224 del codice della navigazione. Al comma 3 si prevede specifica sanzione amministrativa pecuniaria per la società che non dispone di una procedura di registrazione dei dati di cui all'articolo 8, comma 1 o che non designa un addetto alla registrazione passeggeri ai sensi dell'articolo 6, comma 3. Il comma 4 punisce le violazioni in materia di divieti e di riservatezza dei dati personali raccolti in attuazione delle precedenti disposizioni. Il comma 5 dà attuazione alla previsione di cui alla legge di delegazione europea disponendo che l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è il Capo del compartimento marittimo. Infine, il comma 6 prevede che all'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative in questione provvedono, in particolare, gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto.

L'articolo 12 (Trattamento dei dati personali) prevede, in attuazione dell'articolo 11-bis della direttiva 98/45/CE, introdotto dall'articolo 1, punto 10), della direttiva 2017/2109, che i dati personali raccolti ai sensi dell'articolo 5 sono conservati dalla società solo per il tempo necessario e per le finalità di cui al presente decreto e, in ogni caso, solo fino al momento in cui il viaggio della



nave è completato in sicurezza e i dati sono stati dichiarati nell'interfaccia unica nazionale. Prevede inoltre che detti dati sono conservati dall'Amministrazione solo per il tempo necessario per le finalità di cui al presente decreto, e in ogni caso fino al momento in cui il viaggio della nave è completato in sicurezza, ma in nessun caso oltre sessanta giorni dalla partenza della nave, oppure, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, fino al completamento di un'indagine o di un procedimento giudiziario. Si prevede inoltre che nel rispetto delle previsioni contenute nel decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e nel decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, i dati personali raccolti sono trattati e usati per le finalità del presente decreto e che le informazioni che non sono più necessarie a tali fini sono cancellate automaticamente e senza ritardi. I suddetti dati sono utilizzati, altresì, per i controlli di frontiera di cui al regolamento (UE) 2016/399 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 marzo 2016, che istituisce un codice unionale relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen). Infine si rinvia ad un decreto, da adottare entro sei mesi, con il quale il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali, provvede a disciplinare le modalità tecniche relative a trasferimento, trattamento, conservazione, tipologia e formato dei dati al Ministero dell'interno nonché quelle relative al raffronto informatico dei dati con quelli conservati nelle altre banche dati nazionali, europee e internazionali contenenti informazioni utili al controllo delle frontiere.

L'articolo 13 (*Modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n.196*) dà attuazione alla previsione di cui alla specifica disposizione della legge di delegazione europea e reca le modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale. Tali modifiche si rendono necessarie per il coordinamento delle disposizioni del predetto decreto legislativo con le disposizioni successivamente sopravvenute nonché al fine di armonizzare le disposizioni in parola con le definizioni contenute nei pertinenti strumenti normativi nazionali ed internazionali. In particolare, la lettera a) del comma 1 modifica l'articolo 2, comma 1, del richiamato decreto legislativo n. 196 del 2005. Al punto 1) si prevede la sostituzione del punto 13-bis) della lettera a) prevedendo l'inserimento della risoluzione A.1106(29) dell'IMO del 2 dicembre 2015 dell'Organizzazione marittima internazionale recante linee guida aggiornate per l'utilizzo a bordo del sistema AIS in sostituzione della risoluzione A.917(22) del 29 novembre 2001, recante la precedente versione delle predette linee guida. Il punto 2) inserisce la lettera n-bis) per introdurre la definizione di stazione costiera, al fine di una migliore armonizzazione del decreto con la direttiva 2002/59/CE. Il punto 3) modifica la lettera t-duodecies) al fine di una migliore armonizzazione del decreto con la direttiva 2002/59/CE, sostituendo la locuzione "monitoraggio e controllo del traffico marittimo" con quella, più coerente con la richiamata direttiva, di "monitoraggio e informazione del traffico marittimo". Il punto 4) sostituisce la lettera t-terdecies) per attualizzare la definizione di VTMIS nazionale, ora definito come il sistema in dotazione alle autorità competenti attraverso il quale vengono espletate le attività di cui alla precedente lettera t-duodecies. La lettera b) del comma 1 mira a meglio specificare la tipologia di apparato AIS da installare sulle unità in questione, inserendo le parole "di classe A" all'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo n. 196 del 2005. La lettera c) del comma 1 modifica l'articolo 9-bis del decreto legislativo n. 196 del 2005, al fine di una migliore armonizzazione con le previsioni della direttiva 2002/59/CE. In particolare, il punto 3) ne modifica il comma 5 al fine di consentire anche alle stazioni non facenti parte della rete istituzionale AIS di poter essere autorizzate dall'Amministrazione, per le sole trasmissioni relative ai c.d. *Aids-to-Navigation* di tipo fisico (trattasi di segnalazione ai naviganti, mediante AIS, di ostacoli alla navigazione quali, ad esempio, le piattaforme petrolifere), secondo quanto previsto dalla raccomandazione ITU-R M. 1371, edita dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni.

L'articolo 14 (*Disposizioni finanziarie*) reca la clausola di invarianza finanziaria.



L'articolo 15 (*Disposizioni transitorie e finali*) prevede un regime transitorio di sei anni che possa garantire la continuità nella comunicazione delle informazioni richieste attraverso l'attuale sistema di registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri. L'Amministrazione, entro tale termine, provvederà a stabilire le nuove modalità tecniche e operative di trasmissione dei dati. La disposizione dà pertanto attuazione alle previsioni contenute agli articoli 4 e 5 della direttiva 98/41/CE, come modificata dalla direttiva 2017/2109, che prevedono che gli Stati membri possono mantenere l'attuale sistema di registrazione delle persone a bordo e dei relativi dati per aggiungere nuove funzionalità alle interfacce uniche. Pertanto, il comma 2 prevede espressamente che fino all'emanazione dello specifico provvedimento dell'Amministrazione, le società possono continuare a comunicare le informazioni all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o al sistema a terra della società avente la stessa funzione. Il comma 3 prevede, infine, l'abrogazione del D.M. 13 ottobre 1999.





TABELLA DI CONCORDANZA

Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>ARTICOLO 1</p> <p>Scopo della presente direttiva è migliorare il livello di sicurezza e accrescere le possibilità di salvataggio dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso porti degli Stati membri della Comunità e garantire una gestione più efficace delle operazioni di ricerca e salvataggio nonché delle altre conseguenze di eventuali incidenti.</p>	<p>ARTICOLO 1 (Oggetto e finalità)</p> <p>1. Il presente decreto stabilisce le modalità di comunicazione del numero e delle informazioni delle persone a bordo delle navi da passeggeri, al fine di migliorare il livello di sicurezza e accrescere la possibilità di salvataggio dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso porti di Stati membri della Comunità nei casi di emergenza, nonché di garantire una gestione più efficace delle operazioni di ricerca e soccorso e delle altre conseguenze degli incidenti in mare.</p>	
<p>ARTICOLO 2</p> <p>Ai fini della presente direttiva, si intende per:</p> <ul style="list-style-type: none">- «persone»: tutte le persone a bordo senza distinzione d'età;«nave da passeggeri»: qualsiasi nave marittima o unità veloce da passeggeri che trasporti più di dodici passeggeri;«nave da passeggeri»: qualsiasi nave o unità veloce che trasporti più di dodici passeggeri;- «unità veloce»: l'unità veloce definita alla Regola 1 del capitolo X della convenzione SOLAS del 1974, così come in vigore alla data di adozione della presente direttiva;- «società»: l'armatore della nave da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;- «Codice ISM»: il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione A.741 (18) del 4 novembre 1993;«addetto alla registrazione dei passeggeri»: il responsabile a terra incaricato da una società di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM o un'altra persona a terra incaricata da una società di conservare le informazioni relative alle persone a bordo della nave	<p>ARTICOLO 2 (Definizioni)</p> <p>1. Ai fini del presente decreto, si intende per:</p> <ul style="list-style-type: none">a) «addetto alla registrazione dei passeggeri»: il responsabile incaricato da una società di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM, ove applicabile, o un'altra persona incaricata da una società di trasmettere le informazioni relative alle persone a bordo della nave da passeggeri di sua gestione;b) «Amministrazione»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto;c) «area portuale»: un'area come definita dall'articolo 1, comma 1, lettera r), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45;d) «autorità designata»: l'autorità di cui all'articolo 3, comma 1, lettere a), b) e c), del decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662;e) «autorità marittima»: gli uffici marittimi in conformità alle attribuzioni loro conferite dall'articolo 17 del codice della navigazione, retti da ufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto. Per le navi che scalano porti esteri, gli uffici marittimi in cui ha sede la società della nave, o, qualora all'estero, gli uffici marittimi di iscrizione delle stesse;f) «Codice ISM»: il codice internazionale di gestione della sicurezza delle operazioni delle navi e per la prevenzione dell'inquinamento adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione A.741 (18) del 4 novembre 1993,	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>da passeggeri di sua proprietà; "addetto alla registrazione dei passeggeri": il responsabile incaricato da una società di gestione di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM, ove applicabile, o un'altra persona incaricata da una società di trasmettere le informazioni relative alle persone a bordo della nave da passeggeri di sua gestione; «autorità designata»: l'autorità competente dello Stato membro responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio o che si occupa delle conseguenze di un incidente; "autorità designata": l'autorità competente dello Stato membro responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio o che si occupa delle conseguenze di un incidente, avente accesso alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva;» - «miglio»: la lunghezza equivalente a 1 852 m; «acque riparate»: il tratto di mare protetto dagli effetti del mare aperto in cui le navi da passeggeri navigano a una distanza massima di sei miglia da un luogo di rifugio ove le persone possano prender terra in caso di naufragio e in cui è assicurata la vicinanza delle strutture di ricerca e salvataggio; «servizio regolare»: una serie di collegamenti marittimi che effettuano un servizio tra gli stessi due o più porti; - "servizio di linea": una serie di collegamenti marittimi che effettuano un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, oppure: a) secondo un orario pubblicato, oppure b) con collegamenti così regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente; - «paese terzo»: ogni paese che non sia uno Stato membro. - «area portuale»: un'area ai sensi dell'articolo 2, lettera r), della direttiva 2009/45/CE; - «unità da diporto o unità da diporto veloce»: un'imbarcazione che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal suo mezzo di propulsione.</p>	<p>come emendato; g) «interfaccia unica nazionale»: il sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività portuali (PMIS - Port management Information System) di cui all'articolo 8, comma 10, lettera b), del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179; h) «miglio»: la lunghezza equivalente a 1852 metri; i) «nave da passeggeri»: qualsiasi nave o unità veloce che trasporti più di dodici passeggeri; l) «onda significativa»: l'onda media di cui all'articolo 1, comma 1, lettera bb), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45; m) «Paese terzo»: ogni Stato che non sia uno Stato membro; n) «persone»: tutte le persone a bordo senza distinzione di età; o) «raccomandatario marittimo»: il soggetto di cui all'articolo 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135; p) «servizio di linea»: una serie di collegamenti marittimi attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in cui si realizza una delle seguenti condizioni: 1) secondo un orario pubblicato; 2) con collegamenti così regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente; q) «sistema di identificazione automatica (AIS)»: il sistema di identificazione delle navi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera q), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196; r) «società»: l'armatore della nave da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave; s) «SOLAS 1974»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313; t) «unità da diporto o unità da diporto veloce»: un'unità che non è destinata ad attività commerciali, indipendentemente dal suo mezzo di propulsione; u) «unità veloce»: l'unità veloce definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 1974.</p>	
ARTICOLO 3 <i>La presente direttiva si applica alle navi da passeggeri, ad</i>	ARTICOLO 3 <i>(Ambito di applicazione)</i>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p><i>eccezione:</i> delle navi da guerra e da trasporto truppe; delle navi da diporto che non sono né saranno dotate di equipaggio e non trasportano più di dodici passeggeri a fini commerciali.</p> <p>1. La presente direttiva si applica alle navi da passeggeri, ad eccezione di: - navi da guerra e da trasporto truppe, - unità da diporto e unità da diporto veloci, - unità che operano esclusivamente nelle aree portuali o nelle acque navigabili interne.</p>	<p>1. Il presente decreto si applica alle navi da passeggeri, ad eccezione di: a) navi militari e da trasporto truppe; b) unità da diporto e unità da diporto veloci; c) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali o nelle acque navigabili interne.</p>	
<p>2. Gli Stati membri privi di porti marittimi e che non hanno navi da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.</p> <p>Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga comunicano alla Commissione, entro il 21 dicembre 2019, se le condizioni sono soddisfatte e, successivamente, informano la Commissione con cadenza annuale di ogni eventuale ulteriore modifica. Tali Stati membri non possono autorizzare navi da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera fino a quando non abbiano recepito e attuato la presente direttiva.</p>		La disposizione non si applica allo Stato italiano
ARTICOLO 4	ARTICOLO 4 (Conteggio del numero delle persone a bordo)	
<p>1. Il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri in uscita dai porti degli Stati membri è effettuato prima della partenza.</p>	<p>1. Il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri in uscita da porti nazionali è effettuato prima della partenza.</p>	
<p>2. Il numero delle persone a bordo è comunicato prima della partenza al comandante della nave da passeggeri nonché all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o a un sistema esterno della società preposto a tal fine.</p> <p>2. Prima della partenza della nave da passeggeri, il numero delle persone a bordo è comunicato al comandante della nave e dichiarato con mezzi tecnici adeguati nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio o, se lo Stato membro decide in tal senso, è comunicato all'autorità designata per mezzo del</p>	<p>2. Prima della partenza, il numero delle persone a bordo è comunicato dal personale di bordo al comandante e dichiarato, secondo quanto disposto dall'articolo 6, commi 3 e 4, con mezzi tecnici adeguati nell'interfaccia unica nazionale ovvero, nei soli casi previsti dall'Amministrazione con il provvedimento di cui all'articolo 15, comma 1, è comunicato all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica (AIS) di bordo.</p>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>sistema di identificazione automatica.</p> <p>Per un periodo transitorio di sei anni a decorrere dal 20 dicembre 2017, gli Stati membri possono continuare a consentire che tale informazione sia comunicata all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società di gestione o al sistema a terra della società di gestione avente la stessa funzione, anziché richiedere che sia dichiarata nell'interfaccia unica o all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 14 <i>(Disposizioni transitorie e finali)</i></p> <p>1. L'amministrazione stabilisce, con provvedimento da emanare entro il 20 dicembre 2023, le modalità operative di trasmissione dei dati di cui agli articoli 4 e 5 da parte delle società.</p> <p>2. Fino all'emanazione del provvedimento di cui al comma 1, le società possono continuare a comunicare le informazioni di cui agli articoli 4 e 5 all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o al sistema a terra della società avente la stessa funzione.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 5</p> <p>1. Le seguenti informazioni relative alle persone a bordo sono rilevate per ogni nave da passeggeri che effettua viaggi di distanza superiore a venti miglia da un qualunque porto di uscita situato nella Comunità:</p> <p>- cognome;</p> <p>- nome o iniziale;</p> <p>- sesso;</p> <p>- categoria d'età (adulto, bambino, neonato) oppure età o anno di nascita;</p> <p>- cure e assistenza speciali in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.</p> <p>2. Dette informazioni sono raccolte prima della partenza e comunicate entro trenta minuti dalla partenza della nave all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o a un altro sistema contiguo della società preparato a tal fine.</p> <p>1. Allorché una nave da passeggeri parte da un porto situato in uno Stato membro per effettuare un viaggio la cui distanza dal punto di partenza al porto di scalo successivo superi venti miglia, sono registrate le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none">- cognome, nome, genere, nazionalità e data di nascita delle persone a bordo;- cure e assistenza speciali che possono essere necessarie in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero;- se lo Stato membro decide in tal senso, un numero di contatto in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 5 <i>(Informazioni sulle persone a bordo)</i></p> <p>1. Sulle navi da passeggeri in partenza da porti nazionali che effettuano viaggi la cui distanza dal porto di partenza a quello di scalo successivo supera venti miglia, sono registrate le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none">a) cognome, nome, genere, nazionalità, data di nascita delle persone a bordo;b) cure e assistenza speciali che possono essere necessarie in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero;c) un numero di contatto in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.	
<p>2. Le informazioni elencate nel paragrafo 1 sono raccolte prima</p>	<p>2. Le informazioni di cui al comma 1 sono raccolte prima della</p>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
della partenza della nave da passeggeri e dichiarate nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE alla partenza della nave, ma in ogni caso non oltre 15 minuti dopo la sua partenza.	partenza e dichiarate, secondo quanto disposto dall'articolo 6, commi 3 e 4, nell'interfaccia unica nazionale alla partenza della nave, e comunque non oltre quindici minuti dopo la sua partenza.	
3. Per un periodo transitorio di sei anni dal 20 dicembre 2017, gli Stati membri possono continuare a consentire che tali informazioni siano comunicate all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società di gestione o al sistema a terra della società di gestione avente la stessa funzione, anziché richiedere che siano dichiarate nell'interfaccia unica.	<p style="text-align: center;">ART. 14 <i>(Disposizioni transitorie e finali)</i></p> <p>1. L'amministrazione stabilisce, con provvedimento da emanare entro il 20 dicembre 2023, le modalità operative di trasmissione dei dati di cui agli articoli 4 e 5 da parte delle società.</p> <p>2. Fino all'emanazione del provvedimento di cui al comma 1, le società possono continuare a comunicare le informazioni di cui agli articoli 4 e 5 all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o al sistema a terra della società avente la stessa funzione.</p>	
4. Fatti salvi altri obblighi giuridici ai sensi della legislazione dell'Unione e nazionale sulla protezione dei dati, i dati personali raccolti ai fini della presente direttiva non sono trattati e usati per altri scopi. Tali dati personali sono sempre trattati conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati e della vita privata e sono cancellati automaticamente e senza ritardi indebiti una volta che non sono più necessari.	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 12 <i>(Trattamento dei dati personali)</i></p> <p>1. I dati personali raccolti ai sensi dell'articolo 5 sono conservati dalla società solo per il tempo necessario per le finalità di cui al presente decreto e, in ogni caso, solo fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza e i dati sono stati dichiarati nell'interfaccia unica nazionale, anche ai fini di cui al comma 5.</p> <p>3. Fatto salvo quanto previsto, anche per scopi statistici, dalla normativa dell'Unione europea e nel rispetto delle previsioni contenute nel decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e nel decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, i dati personali raccolti in ottemperanza alle precedenti disposizioni sono trattati e usati per le finalità del presente decreto e le informazioni che non sono più necessarie a tali fini sono cancellate automaticamente e senza ritardi.</p> <p>4. I dati raccolti ai sensi dell'articolo 5 sono, altresì, utilizzati per i controlli di frontiera di cui al Regolamento (UE) 2016/399 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 marzo 2016, che istituisce un codice unionale relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen).</p> <p>5. Con decreto da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali, ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n.</p>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
	196, provvede a disciplinare le modalità tecniche relative al trasferimento, trattamento, conservazione, tipologia e formato dei dati al Ministero dell'interno, nonché quelle relative al raffronto informatico dei dati con quelli conservati nelle altre banche dati nazionali, europee e internazionali contenenti informazioni utili al controllo delle frontiere.	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 6</p> <p>1. Per le navi da passeggeri battenti la propria bandiera, che provengono da un porto situato al di fuori della Comunità e che sono dirette verso un porto della Comunità, gli Stati membri richiedono alla società che le gestisce di provvedere affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1 e all'articolo 5, paragrafo 1 come specificato all'articolo 4, paragrafo 2 e all'articolo 5, paragrafo 2.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 6 <i>(Obblighi per le società)</i></p> <p>1. La società che gestisce una nave da passeggeri battente bandiera italiana, proveniente da un porto situato al di fuori dell'Unione e diretta verso un porto dell'Unione, provvede affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 4, comma 1 e all'articolo 5, comma 1, con le modalità ivi previste.</p>	
<p>2. Per le navi da passeggeri battenti la bandiera di un paese terzo che provengono da un porto situato al di fuori della Comunità e che sono dirette verso un porto della Comunità, gli Stati membri richiedono alla società che le gestisce di fare in modo che siano raccolte e conservate le informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1 e all'articolo 5, paragrafo 1 affinché l'autorità designata possa disporre se necessario a fini di ricerca e salvataggio e per le altre conseguenze di un incidente.</p> <p>2. Per le navi da passeggeri battenti la bandiera di un paese terzo che provengono da un porto situato al di fuori dell'Unione e che sono dirette verso un porto di uno Stato membro, tale Stato membro richiede alla società che le gestisce di provvedere affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'articolo 5, paragrafo 2.</p>	<p>2. La società che gestisce una nave passeggeri battente bandiera di un Paese terzo, proveniente da un porto situato al di fuori dell'Unione e diretta verso un porto nazionale, provvede affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 4, comma 1 e all'articolo 5, comma 1, con le modalità ivi previste.</p>	
<p>3. Gli Stati membri che, ai sensi delle pertinenti regole SOLAS, intendano concedere esenzioni o deroghe alle navi battenti la loro bandiera che effettuano viaggi da porti extracomunitari verso porti comunitari, per quanto riguarda l'obbligo di osservare determinati requisiti in materia di informazioni sui passeggeri, devono tassativamente attenersi alle condizioni in materia di esenzioni e deroghe stabilite dalla presente direttiva.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 7 <i>(Deroghe ed esenzioni)</i></p> <p>6. L'Amministrazione, nel caso di rilascio di esenzioni o deroghe, ai sensi delle pertinenti regole della SOLAS 74, alle navi nazionali che effettuano viaggi da porti extracomunitari verso porti nazionali, deve comunque rispettare le norme in materia di esenzioni e deroghe stabilite dal presente decreto inerenti le informazioni sui</p>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 7</p> <p>Prima della partenza il comandante si accerta che il numero delle persone a bordo della nave da passeggeri in uscita da un porto comunitario non superi il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 4</p> <p>3. Prima della partenza, il comandante della nave accerta che il numero delle persone a bordo non superi la capacità massima prevista dalla certificazione di sicurezza dell'unità.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 8</p> <p>Ogni società che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio di una nave da passeggeri deve, se richiesto conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 4 e all'articolo 5: disporre di un sistema di registrazione delle informazioni concernenti i passeggeri, che sia conforme ai criteri stabiliti dall'articolo 11; designare un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile della conservazione e trasmissione delle suddette informazioni in caso di emergenza o in seguito a un incidente; La società garantisce che dette informazioni siano in qualsiasi momento disponibili per essere trasmesse all'autorità designata a fini di ricerca e salvataggio in caso di emergenza o in seguito a un incidente; I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 sono conservati solo il tempo necessario ai fini della presente direttiva. La società provvede affinché le informazioni particolareggiate relative alle persone che hanno dichiarato di necessitare di cure o di assistenza speciali in caso di emergenza, siano debitamente registrate e trasmesse al comandante prima della partenza della nave da passeggeri.</p> <p>1. Ogni società di gestione che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio di una nave da passeggeri designa, se richiesto ai sensi degli articoli 4 e 5 della presente direttiva, un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile di dichiarare le informazioni previste da tali disposizioni nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE o all'autorità designata mediante il sistema di identificazione automatica.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 6</p> <p>3. Ogni società che gestisce una nave da passeggeri designa, se ricorrono le ipotesi di cui agli articoli 4 e 5, un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile, anche qualora si avvalga dei soggetti di cui al comma 4, di dichiarare le informazioni previste da tali disposizioni nell'interfaccia unica nazionale o all'autorità designata mediante il sistema di identificazione automatica.</p>	
	<p>4. Per l'inserimento delle informazioni di cui al comma 3 nell'interfaccia unica nazionale o nel sistema di identificazione</p>	<p>La disposizione disciplina, nel dettaglio, i soggetti che</p>



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
	automatica, l'addetto alla registrazione passeggeri può avvalersi, rispettivamente, del raccomandatario marittimo o del comandante della nave.	possono effettuare l'inserimento dei dati di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva
2. I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 della presente direttiva sono conservati dalla società di gestione solo per il tempo necessario ai fini della presente direttiva, e in ogni caso solo fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza e i dati sono stati dichiarati nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE. Fatti salvi altri obblighi giuridici specifici previsti dal diritto dell'Unione o nazionale, anche a scopi statistici, le informazioni che non sono più necessarie a tale fine sono cancellate automaticamente e senza ritardi indebiti.	ARTICOLO 12 1. I dati personali raccolti ai sensi dell'articolo 5 sono conservati dalla società solo per il tempo necessario per le finalità di cui al presente decreto e, in ogni caso, solo fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza e i dati sono stati dichiarati nell'interfaccia unica nazionale. 2. I dati personali di cui al comma 1 sono conservati dall'Amministrazione solo per il tempo necessario per le finalità di cui al presente decreto, e comunque in uno dei seguenti casi: a) fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza, [...] 3. Fatto salvo quanto previsto, anche per scopi statistici, dalla normativa dell'Unione europea e nel rispetto delle previsioni contenute nel decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e nel decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, i dati personali raccolti in ottemperanza alle precedenti disposizioni sono trattati e usati per le finalità del presente decreto e le informazioni che non sono più necessarie a tali fini sono cancellate automaticamente e senza ritardi.	
3. Ogni società di gestione provvede affinché le informazioni relative ai passeggeri che hanno dichiarato la necessità di cure o di assistenza speciali in caso di emergenza siano debitamente registrate e trasmesse al comandante prima della partenza della nave da passeggeri.	ARTICOLO 6 5. La società provvede affinché le informazioni riguardanti i passeggeri che hanno dichiarato di aver bisogno di cure o assistenza speciali in situazioni di emergenza, siano debitamente registrate e trasmesse al comandante della nave prima della partenza della stessa.	
ARTICOLO 9 1. Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una data nave da passeggeri ha facoltà di ridurre il limite di venti miglia di cui all'articolo 5. Le decisioni di abbassare tale soglia per i viaggi tra due porti di Stati membri diversi debbono essere prese di comune accordo dai due Stati membri interessati.	ARTICOLO 7 <i>(Deroghe ed esenzioni)</i> 1. L'Amministrazione può ridurre il limite delle venti miglia di cui all'articolo 5, comma 1, per le navi da passeggeri in uscita dai propri porti. Se la tratta della nave interessa anche un altro Stato membro, la determinazione di ridurre il citato limite viene presa congiuntamente con tale Stato.	
2. a) Nel conformarsi all'articolo 4, paragrafo 1 la Repubblica	2. L'Amministrazione può esentare una nave da passeggeri, che	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>italiana, per i servizi regolari attraverso lo Stretto di Messina, può prevedere, se il conteggio individuale delle persone non può essere effettuato per motivi operativi, che il conteggio del numero massimo di persone che può essere trasportato a bordo di una nave da passeggeri che trasporta passeggeri su vagoni ferroviari o su autoveicoli sia effettuato sulla base della capacità massima di passeggeri autorizzata dei vagoni ferroviari e di tutti gli altri veicoli a bordo. L'applicazione della presente disposizione è limitata ad un periodo di quattro anni. Qualsiasi ulteriore proroga è decisa, conformemente al paragrafo 3, in base all'esperienza acquisita.</p> <p>h) Lo Stato membro in cui è situato il porto di uscita di una nave da passeggeri ha facoltà di esentare detta nave dall'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 2 di comunicare il numero delle persone a bordo all'addetto alla registrazione dei passeggeri o a un sistema costiero della società preposto a tal fine, purché essa effettui un servizio regolare esclusivamente in acque riparate, di durata inferiore a un'ora da porto a porto.</p> <p>b) Uno Stato membro può esentare una nave da passeggeri, che non sia un'unità veloce da passeggeri, dall'obbligo di dichiarare il numero di persone a bordo nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE se tale nave, partendo da un porto di tale Stato membro, effettua un servizio di linea di durata inferiore a un'ora da porto a porto esclusivamente nel tratto di mare D definito ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE e in tale tratto di mare sia assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio.</p>	<p>non sia un'unità veloce da passeggeri, dall'obbligo di dichiarare il numero di persone a bordo nell'interfaccia unica nazionale se tale nave, partendo da un porto nazionale, effettua un servizio di linea di durata inferiore a un'ora da porto a porto esclusivamente nel tratto di mare D di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, e in tale tratto di mare è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e soccorso.</p>	
<p>e) Uno Stato membro può esentare dagli obblighi di cui all'articolo 5 le navi da passeggeri che, assicurando viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, navigano esclusivamente in acque riparate.</p> <p>c) Uno Stato membro può esentare dagli obblighi di cui all'articolo 5 della presente direttiva le navi da passeggeri che, effettuando viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, navigano esclusivamente nel tratto di mare D quale definito ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE e in cui è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio.</p>	<p>3. L'Amministrazione può esentare dagli obblighi di cui all'articolo 5 le navi da passeggeri che effettuano viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi e navigano esclusivamente nel tratto di mare D di cui di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, e in cui è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e soccorso.</p>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>In deroga all'articolo 5, paragrafo 2, e fatto salvo il periodo transitorio di cui all'articolo 5, paragrafo 3, gli Stati membri indicati di seguito hanno il diritto di applicare le seguenti esenzioni:</p> <p>- i) la Germania può prorogare il termine per la raccolta e la dichiarazione delle informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di un'ora a decorrere dalla partenza nel caso di navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso l'isola di Helgoland, e</p> <p>ii) la Danimarca e la Svezia possono prorogare il termine per la raccolta e la dichiarazione delle informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di un'ora a decorrere dalla partenza nel caso di navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso l'isola di Bornholm.</p>		La disposizione non si applica allo Stato italiano
<p>3. Ove ricorrano le condizioni di cui al paragrafo 2, si applica la seguente procedura:</p> <p>a) lo Stato membro comunica senza indugio alla Commissione la sua decisione di concedere esenzioni o deroghe dalle pertinenti disposizioni degli articoli 4 e 5, fornendo valide motivazioni;</p> <p>a) lo Stato membro comunica senza indugio alla Commissione la sua decisione di concedere esenzioni dagli obblighi di cui all'articolo 5, fornendo le sue valide motivazioni. Tale comunicazione è effettuata mediante una banca dati creata e gestita dalla Commissione a tale scopo, a cui la Commissione e gli Stati membri hanno accesso. La Commissione rende disponibili le misure adottate su un sito Internet accessibile al pubblico;</p> <p>b) se entro sei mesi dalla comunicazione la Commissione ritiene che tale decisione sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, essa può richiedere, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 13, che lo Stato membro la modifichi o non la adotti.</p> <p>b) se, entro sei mesi dalla comunicazione, la Commissione ritiene che l'esenzione sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, la Commissione può adottare atti di esecuzione, richiedendo che lo Stato membro modifichi o revochi la sua decisione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.</p>	<p>4. L'Amministrazione comunica senza indugio alla Commissione europea la decisione di concedere le esenzioni di cui al comma 3 mediante l'utilizzo della banca dati creata e gestita dalla Commissione stessa, secondo le procedure di cui all'articolo 9, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998.</p>	
<p>4. Per i servizi regolari nel tratto di mare in cui la probabilità annua che l'onda significativa superi l'altezza di due metri è inferiore al 10 % e</p>	<p>5. Per i servizi regolari nel tratto di mare in cui la probabilità annua che l'onda significativa superi l'altezza di due metri è inferiore al 10%, e il viaggio non supera trenta miglia dal punto di partenza, oppure</p>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>- nella misura in cui il viaggio non superi circa 30 miglia dal punto di partenza, o</p> <p>- se il servizio è inteso essenzialmente a fornire collegamenti regolari a comunità isolate per rispondere a loro esigenze abituali,</p> <p>lo Stato membro dal cui porto partono le navi da passeggeri per un viaggio interno o due Stati membri dai cui porti partono le navi da passeggeri, possono chiedere alla Commissione, se ritengono inattuabile che le società registrino le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di derogare in tutto o in parte al presente requisito.</p> <p>A tal fine deve essere fornita la prova dell'inattuabilità. Inoltre si deve dimostrare che nei tratti di mare dove operano tali navi esistono sistemi costieri di orientamento della navigazione e previsioni meteorologiche affidabili, nonché strutture di ricerca e salvataggio adeguate e in numero sufficiente. Le deroghe concesse ai sensi del presente paragrafo non debbono falsare la concorrenza.</p> <p>Una decisione viene presa secondo la procedura prevista dall'articolo 13.</p> <p>La richiesta è presentata alla Commissione mediante la banca dati di cui al paragrafo 3. Se, entro sei mesi da tale richiesta, la Commissione ritiene che la deroga sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, la Commissione può adottare atti di esecuzione, richiedendo che lo Stato membro modifichi la sua decisione o non adotti la decisione proposta. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.</p>	<p>il servizio è inteso essenzialmente a fornire collegamenti regolari a comunità isolate per rispondere a loro esigenze abituali, l'Amministrazione, se del caso di concerto con altro Stato membro dai cui porti partano le navi da passeggeri, può chiedere alla Commissione, mediante la banca dati di cui al comma 4, che le società deroghino in tutto o in parte alle prescrizioni di cui all'articolo 5, per motivi di comprovata inattuabilità. La deroga di cui al presente comma è inoltre subordinata all'esistenza, nei tratti di mare dove operano tali navi, di sistemi costieri di ausilio alla navigazione e previsioni meteorologiche affidabili, nonché di strutture di ricerca e soccorso adeguate e in numero sufficiente. Le deroghe concesse ai sensi del presente comma non debbono falsare la concorrenza.</p>	
<p>5. Ai sensi della presente direttiva, lo Stato membro non concede l'esenzione né accorda deroghe alle navi da passeggeri che operano a partire dai propri porti e che battono la bandiera di un paese terzo che sia parte contraente della convenzione SOLAS se, ai sensi delle pertinenti disposizioni della convenzione SOLAS, esse non soddisfano le condizioni di applicazione dell'esenzione.</p>	<p>6. Nel caso di rilascio di esenzioni o deroghe, ai sensi delle pertinenti regole della SOLAS 1974, alle navi nazionali che effettuano viaggi da porti extracomunitari verso porti nazionali, l'Amministrazione rispetta comunque le norme in materia di esenzioni e deroghe inerenti le informazioni sui passeggeri stabilite dal presente decreto.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 10</p> <p>I sistemi di registrazione di cui all'articolo 8 sono approvati dagli Stati membri.</p> <p>Gli Stati membri procedono alla verifica almeno annuale, nel rispettivo territorio, del funzionamento dei sistemi di registrazione previsti dalla presente direttiva.</p> <p>Gli Stati membri nominano l'autorità cui le società di cui all'articolo</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 8 (Registrazione dei dati e loro trattazione)</p> <p>1. La società si dota di una procedura di registrazione dei dati che garantisce la dichiarazione precisa delle informazioni richieste, nel rispetto delle tempistiche previste dal presente decreto, [...]</p>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
8. devono trasmettere le informazioni richieste dalla presente direttiva. 1. Gli Stati membri assicurano che le società di gestione dispongano di una procedura di registrazione dei dati che garantisca la dichiarazione precisa e tempestiva delle informazioni richieste dalla presente direttiva.		
2. Ciascuno Stato membro designa l'autorità che avrà accesso alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva. Gli Stati membri assicurano che, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, tale autorità designata abbia accesso immediato alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva.	2. L'Autorità designata, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, ha accesso immediato alle informazioni richieste ai sensi del presente decreto.	
3. I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 sono conservati dagli Stati membri solo per il tempo necessario ai fini della presente direttiva, e in ogni caso: a) fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza, ma in nessun caso oltre 60 giorni dalla partenza della nave; oppure b) in caso di emergenza o in seguito a un incidente, fino al completamento di un'indagine o di un procedimento giudiziario.	ARTICOLO 12 2. I dati personali di cui al comma 1 sono conservati dall'Amministrazione solo per il tempo necessario per le finalità di cui al presente decreto, e comunque in uno dei seguenti casi: a) fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza, ma in nessun caso oltre sessanta giorni dalla partenza della nave; b) in caso di emergenza o in seguito a un incidente, fino al completamento di un'indagine o di un procedimento giudiziario.	
4. Fatti salvi altri obblighi giuridici specifici previsti dal diritto dell'Unione o nazionale, inclusi obblighi a scopi statistici, le informazioni che non sono più necessarie ai fini della presente direttiva sono cancellate automaticamente e senza ritardi indebiti.	ARTICOLO 12 3. Fatto salvo quanto previsto, anche per scopi statistici, dalla normativa dell'Unione europea e nel rispetto delle previsioni contenute nel decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e nel decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, i dati personali raccolti in ottemperanza alle precedenti disposizioni sono trattati e usati esclusivamente per le finalità del presente decreto e le informazioni che non sono più necessarie a tali fini sono cancellate automaticamente e senza ritardi.	
ARTICOLO 11 1. I sistemi di registrazione devono, ai fini della presente direttiva, soddisfare i seguenti criteri funzionali: i) Leggibilità: I dati devono avere un formato facilmente leggibile. ii) Disponibilità: I dati devono essere facilmente disponibili per le autorità designate interessate alle informazioni contenute nel sistema.	ART. 8 1. [La società si dota di una procedura di registrazione dei dati che garantisce la dichiarazione precisa delle informazioni richieste, nel rispetto delle tempistiche previste dal presente decreto.] tale da non ritardare indebitamente l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e che evita la presenza di più raccolte di dati sulla stessa rotta.	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>iii) Funzionalità: Il sistema deve essere concepito in modo da non ritardare l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri.</p> <p>iv) Sicurezza: I dati devono essere adeguatamente tutelati contro la distruzione accidentale o illecita, la perdita accidentale e l'alterazione, la comunicazione o l'accesso non autorizzati.</p> <p>2. Va evitata la presenza di più sistemi sulla stessa rotta o su rotte analoghe.</p> <p>1. Ai fini della presente direttiva i dati richiesti sono raccolti e registrati in modo da non ritardare indebitamente l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri.</p> <p>2. Va evitata la presenza di più raccolte di dati sulla stessa rotta o su rotte analoghe.</p>		
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 11 bis</p> <p>1. Il trattamento di dati personali ai sensi della presente direttiva è effettuato in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 12</p> <p>3. Fatto salvo quanto previsto, anche per scopi statistici, dalla normativa dell'Unione europea e nel rispetto delle previsioni contenute nel decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e nel decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, i dati personali raccolti in ottemperanza alle precedenti disposizioni sono trattati e usati [...]</p>	
<p>2. Il trattamento di dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi dell'Unione ai sensi della presente direttiva, ad esempio nell'interfaccia unica e nel sistema SafeSeaNet, è effettuato in conformità del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>		L'articolo 11-bis, paragrafo 2, della direttiva, concerne oneri a carico di organismi e istituzioni dell'Unione
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 12</p> <p>Fatto salvo le procedure di emendamento della convenzione SOLAS, la presente direttiva può essere modificata secondo la procedura di cui all'articolo 13 per garantire l'applicazione ai fini della stessa, senza ampliarne il campo, degli emendamenti alla convenzione SOLAS relativi ai sistemi di registrazione entrati in vigore in data successiva all'adozione della presente direttiva.</p> <p>1. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi della Commissione e al fine di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza della navigazione o l'incompatibilità con il diritto marittimo dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente</p>		L'articolo 12 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>all'articolo 12 bis, atti delegati volti a modificare la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.</p> <p>2. Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione ovvero della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo precedente l'entrata in vigore di tale atto delegato, gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa intesa a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.</p>		
<p>ARTICOLO 12 BIS</p> <p>1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.</p> <p>2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.</p> <p>3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.</p> <p>4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.</p> <p>5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà</p>		<p>L'articolo 12-bis della direttiva concerne oneri a carico della Commissione</p>



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.</p> <p>6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo sia il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.</p>		
<p>ARTICOLO 13</p> <p>La Commissione è assistita dal comitato istituito a norma dell'articolo 12, paragrafo 1 della direttiva 93/75/CEE. Il comitato opera secondo la procedura stabilita ai paragrafi 2 e 3 di detto articolo.</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>		<p>L'articolo 13 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione</p>
<p>ARTICOLO 14</p> <p>Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni da infliggere nel caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendono le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni a tal fine previste devono essere effettive, proporzionate ed avere efficacia dissuasiva.</p>	<p>ARTICOLO 11 (Sanzioni)</p> <p>1. Chiunque non osserva le previsioni di cui agli articoli 4, comma 1 e 5, comma 1, o omette di comunicare i dati con le modalità ivi previste o dichiara i dati oltre i termini ivi previsti ovvero comunica i dati in maniera errata o incompleta, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15.000.</p> <p>2. Il comandante della nave che non osserva le disposizioni sul numero massimo di persone di cui all'articolo 4, comma 3, è punito con la sanzione prevista dall'articolo 1224 del codice della navigazione.</p> <p>3. La società che non dispone di una procedura di registrazione dei dati di cui all'articolo 8, comma 1 o che non designa un addetto alla registrazione passeggeri ai sensi dell'articolo 6, comma 3, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 15.000.</p> <p>4. A chiunque contravvenga ai divieti o non rispetti gli obblighi di riservatezza di cui all'articolo 12, è applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 3000.</p> <p>5. In relazione alle violazioni individuate dal presente decreto, l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è il Capo del compartimento</p>	



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
	marittimo. 6. All'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative di cui al presente articolo 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 le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione.	
ARTICOLO 14 BIS La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 22 dicembre 2026. Entro il 22 dicembre 2022 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intermedia sull'attuazione della presente direttiva.		L'articolo 14-bis della direttiva concerne oneri a carico della Commissione
ARTICOLO 15 1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1999. Essi ne informano immediatamente la Commissione. L'articolo 5 entra in vigore non oltre il 1° gennaio 2000. 2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono riferimenti alla presente direttiva o sono corredate di siffatti riferimenti all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri. 3. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tutte le disposizioni di diritto interno da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.		L'articolo 15 della direttiva disciplina il recepimento da parte degli Stati membri
ARTICOLO 16 La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione.		L'articolo 16 della direttiva disciplina l'entrata in vigore della stessa
ARTICOLO 17 Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.		L'articolo 17 della direttiva individua i destinatari
	ARTICOLO 9 <i>(Informativa)</i>	La disposizione riproduce il contenuto dell'articolo 8 del



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
	<p>1. Per mezzo del biglietto, ovvero direttamente dalla società che assume l'esercizio della nave, il passeggero è informato:</p> <ul style="list-style-type: none">a) dei motivi circa la necessità della rilevazione dei dati;b) della facoltà di indicare informazioni relative alla propria necessità di particolari cure o assistenza in situazioni di emergenza;c) della circostanza che i dati personali vengono conservati solo per un brevissimo periodo e, in ogni caso, non oltre quanto indicato nell'articolo 12.	D.M. 13 ottobre 1999
	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 10 (Controlli dell'autorità marittima)</p> <p>1. I controlli sul rispetto delle disposizioni del presente decreto e l'accertamento delle violazioni alle medesime disposizioni sono eseguiti dall'autorità marittima, al fine di garantire la veridicità e la coerenza delle informazioni richieste.</p> <p>2. L'autorità marittima 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>	La disposizione disciplina le attività di controllo, coerentemente con il punto 16) delle premesse della direttiva 2017/2109
	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 13 (Modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196)</p> <p>1. Al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, sono apportate le seguenti modificazioni:</p> <ul style="list-style-type: none">a) all'articolo 2, comma 1:<ul style="list-style-type: none">1) alla lettera a), il punto 13-bis) è sostituito dal seguente: "13-bis Risoluzione A.1106(29) dell'IMO: la Risoluzione A.1106(29) del 2 dicembre 2015 dell'Organizzazione marittima internazionale recante: «Linee guida aggiornate per l'utilizzo a bordo del sistema AIS»;";2) dopo la lettera n), è inserita la seguente: "n-bis) "stazione costiera": il servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS), l'impianto a terra incaricato di gestire un sistema di reportazione obbligatorio approvato dall'IMO o l'organismo incaricato di coordinare le operazioni di ricerca e di salvataggio o di lotta contro l'inquinamento dell'ambiente marino, designati dagli Stati membri in applicazione della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002;";3) alla lettera t-duodecies), le parole "monitoraggio e controllo	La disposizione reca modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
	<p>del traffico marittimo" sono sostituite dalle seguenti: "monitoraggio e informazione del traffico marittimo";</p> <p>4) la lettera t-terdecies) è sostituita dalla seguente: "t-terdecies) "VTMIS nazionale": sistema in dotazione alle autorità competenti di cui alla lettera n) attraverso il quale vengono espletate le attività di cui alla lettera t-duodecies;";</p> <p>b) all'articolo 6, comma 1, dopo le parole "sistema di identificazione automatica (AIS)" sono inserite le seguenti: "di classe A";</p> <p>c) all'articolo 9-bis:</p> <p>1) al comma 1, le parole "per finalità connesse alla sicurezza della navigazione" sono soppresse;</p> <p>2) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono fissate le procedure e le modalità per l'erogazione dei servizi AIS da parte della rete AIS nazionale.";</p> <p>3) al comma 5, le parole " e purché le stesse non costituiscano reti di monitoraggio del traffico aggregando le informazioni acquisite." sono sostituite dalle seguenti: ". In ogni caso, potranno essere autorizzate le sole trasmissioni del messaggio 21, relative agli Aids-to-Navigation di tipo fisico, di cui alla raccomandazione ITU-R M. 1371, edita dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni. Le informazioni acquisite da stazioni non facenti parte della rete istituzionale AIS non potranno essere aggregate per costituire reti di monitoraggio del traffico marittimo."</p>	
	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 14 <i>(Disposizioni finanziarie)</i></p> <p>1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p> <p>2. Le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>	L'articolo 13 dello schema è relativo alla clausola di invarianza finanziaria del decreto legislativo
	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 15 <i>(Disposizioni transitorie e finali)</i></p> <p>1. L'amministrazione stabilisce, con provvedimento da emanare entro il 20 dicembre 2023, le modalità tecniche e operative di trasmissione dei dati di cui agli articoli 4 e 5 da parte delle società.</p>	L'articolo 14 dello schema è relativo alle disposizioni transitorie ed abrogative



Testo della direttiva 98/41/CE consolidato con le modifiche apportate dall'articolo 1 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
	<p>2. Fino all'emanazione del provvedimento di cui al comma 1, le società comunicano le informazioni di cui agli articoli 4 e 5 all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o al sistema a terra della società avente la stessa funzione.</p> <p>3. A decorrere dall'entrata in vigore del presente decreto, è abrogato il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999.</p>	

Articoli da 2 a 5 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	Note
<p>ARTICOLO 2 Modifiche dell'allegato della direttiva 2010/65/UE</p> <p>Nell'allegato, parte A, della direttiva 2010/65/CE è aggiunto il punto seguente: «7. Informazioni sulle persone a bordo Articolo 4, paragrafo 2, e articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).».</p>		<p>L'articolo 2 non necessita di recepimento in quanto introduce una modifica accessoria dell'allegato alla direttiva 2010/65/UE, parte A, che contiene esclusivamente l'elenco delle formalità di dichiarazione risultanti dagli atti giuridici dell'Unione.</p>
<p>ARTICOLO 3 Recepimento</p> <p>1. Entro il 21 dicembre 2019 gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione. Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.</p>		<p>L'articolo 3 della direttiva individua il termine per il recepimento</p>
<p>ARTICOLO 4 Entrata in vigore</p>		<p>L'articolo 4 della direttiva disciplina l'entrata in vigore</p>



Articoli da 2 a 5 della direttiva (UE) 2017/2109	Decreto legislativo di recepimento	<i>Note</i>
La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.		della stessa
ARTICOLO 5 Destinatari Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.		L'articolo 5 della direttiva individua i destinatari

RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Ministro per gli affari europei e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Concertanti: Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione e dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

C) Tipologia dell'atto:

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 2019 e, in particolare, l'articolo 18 e l'Allegato A, n. 8, prevede il recepimento della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri. Al momento, la materia risulta ancora disciplinata dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999, recante recepimento della direttiva 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità che, a seguito della evoluzione normativa europea, deve essere aggiornata in ambito nazionale. L'intervento regolatorio si prefigge, infatti, di modificare la disciplina di settore per renderla maggiormente aderente agli indirizzi degli Organi europei in tema sicurezza del trasporto marittimo dei passeggeri. In particolare, lo schema di provvedimento reca un rinnovato e più moderno quadro giuridico e tecnico inerente il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri e le modalità di trasmissione dei relativi dati.

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

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 14).

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

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



SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rileva il contenuto dell'articolo 14 dello schema che, oltre a recare la rituale norma in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, 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 altre Amministrazioni interessate al presente decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli e degli allegati dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

L'articolo contiene disposizioni relative all'oggetto e alla finalità del provvedimento. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

L'articolo riguarda le definizioni. In particolare, la norma individua i soggetti che interverranno ai fini dell'applicazione delle norme, riconoscendo a tal fine come "Amministrazione" il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 3

La norma è relativa all'ambito di applicazione. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 4

La disposizione individua le funzioni e le attività concernenti il conteggio delle persone a bordo delle navi da passeggeri, specificando, in particolare, le funzioni dell'addetto alla registrazione dei passeggeri. Nello specifico, si prevede 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 (SafeScaNet). Si tratta di sistemi già esistenti e operativi che non necessitano di implementazione per assolvere alle funzioni previste dall'attuale disposizione. D'altro canto, dall'applicabilità dello schema di decreto legislativo alle sole navi da passeggeri e dall'esclusione dell'applicabilità alle navi 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.

ARTICOLO 5

La disposizione individua le funzioni e le attività concernenti le informazioni sulle persone a bordo delle navi da passeggeri, specificando, in particolare, i dati oggetto di registrazione. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



ARTICOLO 6

La disposizione individua le funzioni di competenza delle società (armatore della nave da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave) in tema di informazione e registrazione del numero e dei dati dei passeggeri. Per la dichiarazione delle informazioni si prevede che ogni società che ha assunto la responsabilità dell'esercizio di una nave da passeggeri designa un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile di dichiarare le informazioni previste da tali disposizioni nell'interfaccia unica nazionale o all'autorità designata mediante il sistema di identificazione automatica. Si tratta di sistemi già esistenti e operativi che 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. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 7

L'articolo contempla la possibilità di concedere deroghe ed esenzioni rispetto alla normativa generale, in linea con le previsioni della normativa europea, nonché modalità di comunicazione delle suddette deroghe ed esenzioni alla Commissione europea (mediante utilizzo della banca dati creata dalla Commissione stessa). La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 8

L'articolo definisce l'obbligo della società di dotarsi di una efficace procedura di registrazione dei dati, da fornire con immediatezza alle autorità che coordinano il soccorso in caso di emergenza. In particolare, si dispone che la società si dota di una procedura di registrazione dei dati che garantisca la dichiarazione precisa delle informazioni richieste tale da non ritardare indebitamente l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri. Per espressa disposizione, la norma è rivolta alle sole "società", con esclusione quindi di qualsiasi soggetto pubblico. La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 9

L'articolo definisce le modalità con le quali la società deve informare i passeggeri in merito alle finalità di rilevazione dei dati e alla facoltà di comunicare, da parte del passeggero, specifiche informazioni personali che potrebbero rivelarsi utili nei casi di emergenza. La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 10

La disposizione è relativa alle attività di controllo sul rispetto delle disposizioni inerenti numero dei passeggeri e registrazione dei relativi dati. Al riguardo, si evidenzia come dalla disposizione non derivano, in effetti, 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività ispettive condotte nei confronti delle unità navali



disciplinate dal presente schema di decreto rientrano già nell'ambito dei controlli inerenti la materia della sicurezza della navigazione, già svolte dal Corpo delle Capitanerie di porto in una duplice veste di attività, ossia quale Amministrazione di bandiera (attività di *Flag State*), 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 *Port State control*), 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, sulla base delle più recenti normative di settore internazionali e nazionali, 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.

ARTICOLO 11

L'articolo contiene le norme sanzionatorie, la cui introduzione si rende necessaria per assicurare il rispetto di prescrizioni e comportamenti che tendono a tutelare in maniera concreta interessi primari connessi alla sicurezza della navigazione. In particolare, vengono puniti quei comportamenti, non conformi alle presenti disposizioni, connessi al conteggio delle persone a bordo e alla registrazione dei relativi dati, alle procedure di registrazione e alla custodia dei dati. La disposizione introduce nuove sanzioni pecuniarie, non contemplate nella precedente normativa (il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999, recante recepimento della direttiva 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998) e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, potendo, al contrario, determinare eventuali nuove entrate che, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non sono stimate. Viene inoltre individuato il Capo del Compartimento marittimo quale autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689. Al riguardo, si precisa che gli effetti della disposizione non incidono rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - 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. In tema di potestà sanzionatoria, si evidenzia infatti che la competenza attribuita al Capo del Compartimento marittimo in tema di illeciti amministrativi ai sensi dell'art. 17 della legge n. 689 del 1981 è dettata dalla specificità tecnica della tipologia delle violazioni. Pur non essendo possibile determinare *ex ante* il numero delle sanzioni amministrative che potranno essere irrogate alla luce della normativa in questione, si evidenzia che le stesse non costituiscono fonte di criticità nel quadro delle capacità di trattazione delle pratiche cui l'Amministrazione è in grado di far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Il Capo del Compartimento marittimo esercita già la funzione sanzionatoria per altre materie (pesca, diporto, etc.) e, per quanto qui particolarmente interessa, 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 sessanta 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.

ARTICOLO 12

La disposizione disciplina le tempistiche di conservazione dei dati personali raccolti in ottemperanza alle precedenti disposizioni, nonché le finalità del trattamento degli stessi. La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 13

L'articolo introduce modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, necessarie al fine di adeguare il sistema di identificazione automatica alle disposizioni del provvedimento. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 14

L'articolo introduce la clausola di invarianza finanziaria. Lo schema di decreto in esame non prevede alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle Amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato. Alla luce di quanto illustrato, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stato comunque previsto il presente articolo contenente espressamente la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

ARTICOLO 15

L'articolo è relativo alle disposizioni transitorie e finali, irrilevanti rispetto alla presente relazione tecnico-finanziaria.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

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

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 14).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per la finanza pubblica. Dall'introduzione delle nuove sanzioni descritte in relazione all'articolo 11 potrebbero, al contrario, determinarsi eventuali nuove entrate che, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non sono stimate.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.



Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 14).

Nuove o maggiori entrate.

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



ALLEGATO

Prospetto riepilogativo

degli effetti dell'intervento normativo sui saldi di finanza pubblica

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

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

em

POSITIVO

NEGATIVO

18 DIC. 2019

Il Ragioniere Generale dello Stato

[Handwritten signature]



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

(all. "A" della direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministro per gli affari europei e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri.

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

PARTE I ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Le ragioni del presente schema di provvedimento vanno ricercate nella necessità di dare attuazione alla direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o partenza da porti degli Stati membri. Il provvedimento dà quindi attuazione alla delega conferita al Governo dall'articolo 18 della legge di delegazione europea 2018 (Principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2109) per l'adeguamento della normativa nazionale alla normativa europea.

L'esigenza sistematica è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare le modifiche alla previgente disciplina, al fine di renderla più moderna e di allinearla alla normativa internazionale di settore e ai progressi tecnologici intervenuti. In dettaglio, l'intervento si pone nell'ambito dello spirito dell'iniziativa REFIT della Commissione, che mira a rendere la legislazione dell'Unione europea più semplice e meno costosa, nonché dell'agenda "Legiferare meglio" della Commissione, volta ad assicurare la semplificazione della legislazione comunitaria per offrire benefici ai cittadini, alle imprese e alla società, eliminando nel contempo la burocrazia e riducendo i costi.

Gli obiettivi di tale revisione sono la semplificazione e la razionalizzazione del quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea al fine di conservare le norme necessarie e proporzionate, assicurarne la corretta attuazione ed eliminare l'eventuale sovrapposizione e le discrepanze fra atti legislativi collegati. L'obiettivo sotteso è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che sia più facile attuare, monitorare e far rispettare, aumentando così il livello di sicurezza complessivo.

La direttiva 98/41/CE del Consiglio prevede il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti dell'UE. Essa mira a garantire che la sicurezza dei passeggeri non sia compromessa dal superamento del numero massimo autorizzato di persone a bordo e che le operazioni di ricerca e soccorso in seguito a un eventuale incidente possano essere condotte in modo efficace, anche in virtù dell'immediata conoscenza del numero di persone a bordo. La direttiva 98/41/CE è stata il primo atto legislativo riguardante le informazioni sulle persone a bordo. Dopo il 1998, tuttavia, sono entrati in vigore altri atti normativi dell'UE e convenzioni internazionali che trattano questioni

correlate e sono stati elaborati nuovi sistemi e soluzioni tecnologici. Ne è derivata una crescente complessità e sovrapposizione delle disposizioni normative, concernenti il conteggio, la registrazione e la comunicazione delle persone a bordo.

Si è pertanto ritenuto necessario emanare una nuova direttiva, che ha modificato le due direttive sopra richiamate, anche in considerazione del fatto che si è constatato che sebbene un'operazione di ricerca e soccorso efficace richiede un accesso immediato a dati precisi sulle persone presenti a bordo, nella pratica non sempre il dato è risultato immediatamente disponibile. In considerazione pertanto anche dello sviluppo di sistemi informatici quali il *SafeSeaNet* nonché dell'interfaccia unica nazionale, lo schema di provvedimento reca un rinnovato quadro giuridico e tecnico, adeguato all'innovazione, in materia di conteggio e registrazione dei dati delle persone a bordo. Esso si prefigge l'obiettivo di modificare la disciplina di settore per renderla maggiormente aderente agli indirizzi degli organi europei in tema sicurezza del trasporto passeggeri.

Inoltre, si precisa che non si è ritenuto avvalersi del criterio direttivo di cui alla lettera a) dell'articolo 18 della legge di delegazione europea ed intervenire, quindi, in senso modificativo sul decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 in quanto, per le parti di effettivo interesse e in esito ad una puntuale disamina e valutazione, nonché in considerazione dell'intervenuta nuova disciplina europea in materia di interfaccia unica marittima, ciò non è risultato necessario al fine del corretto recepimento della direttiva. Detto decreto-legge ha infatti dettato, all'articolo 8, disposizioni per l'attuazione della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 198/64 del 25 luglio 2019 è stato tuttavia pubblicato il regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE. Detto regolamento mira ad armonizzare a livello dell'Unione le interfacce uniche marittime nazionali, così da agevolare le dichiarazioni e ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi, mediante l'uso, in ogni interfaccia unica marittima nazionale, di un software di interfaccia comune per lo scambio di informazioni da sistema a sistema, sviluppato a livello dell'Unione. In tale ottica e per le suddette finalità, in considerazione della profonda rivisitazione della normativa del settore in questione, con l'entrata in vigore del regolamento verrà abrogata la direttiva 2010/65/UE, recepita dal richiamato decreto-legge n. 179 del 2012.

In ultimo, si evidenzia che per il recepimento della presente direttiva non si è potuto intervenire in senso modificativo sul vigente decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 18 ottobre 1999, di attuazione della 98/41/CE del Consiglio modificata dalla presente direttiva (UE) 2017/2109, in quanto si è dovuto inserire il relativo regime sanzionatorio che necessita di un idoneo strumento normativo quale il decreto legislativo di cui allo schema odierno. Infatti, l'articolo 14 della direttiva 98/41/Ce prevede che *“Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni da infliggere nel caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendono le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni a tal fine previste devono essere effettive, proporzionate ed avere efficacia dissuasiva”*.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

Il quadro normativo nazionale è costituito dalle seguenti fonti:

- il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;
- la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

- la legge 5 giugno 1962, n. 616, recante norme in materia di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare;
- la legge 4 aprile 1977, n. 135, recante disciplina della professione di raccomandatario marittimo;
- la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare;
- la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;
- il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese;
- il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali;
- il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante codice in materia di protezione dei dati personali;
- il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;
- il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale;
- il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, recante attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera;
- il decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 51, recante attuazione della direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine, accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio;
- il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;
- il decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 1988, n. 447, recante approvazione del codice di procedura penale;
- il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;
- il decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, recante regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

- il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999, recante recepimento della direttiva 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità.

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

Il provvedimento proposto abroga il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999, recante recepimento della direttiva 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità. L'esigenza sistematica, come già illustrato, è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare le modifiche alla previgente disciplina, al fine di allinearla alla normativa internazionale e ai progressi tecnologici di settore, evitando, al contempo, sovrapposizioni. Inoltre, il provvedimento proposto contiene un sistema sanzionatorio proporzionato, efficace e dissuasivo, al fine di incrementare la sicurezza della navigazione.

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

Il provvedimento in virtù della sua natura e dei contenuti in esso richiamati, non presenta alcun profilo di incompatibilità con i principi costituzionali. Il testo risponde infatti agli impegni assunti internazionalmente dall'Italia in osservanza alla sua partecipazione all'Unione europea anche con riferimento all'articolo 10 della Costituzione. Inoltre, il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, comma 2, lettera h) della Costituzione (ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione) e, pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato.

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

Il provvedimento è in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato-Regioni, riguardando materie che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. La materia è ascrivibile a profili afferenti all'ordine pubblico e alla sicurezza, materia di esclusiva competenza statale. Il provvedimento, avendo come unico destinatario l'amministrazione statale, non confligge, pertanto, con le attribuzioni regionali. La sicurezza della navigazione, infatti, va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, per le motivazioni che seguono. In primo luogo, l'esigenza di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella navigazione (equipaggio e passeggeri) anche attraverso prescrizioni inerenti il conteggio, la registrazione dei dati e la loro trasmissione, pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera h) del secondo comma del citato articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia "ordine pubblico e sicurezza a esclusione della polizia amministrativa locale". In secondo luogo, in quanto funzionale alla tutela dell'incolumità personale, le prescrizioni tecniche sulla sicurezza della navigazione mirano senza dubbio a prevenire una serie di reati a esse collegati, come l'omicidio colposo e le lesioni colpose; pertanto, la collocazione della sicurezza della navigazione, sotto questo profilo, nella citata materia è pienamente in linea con la giurisprudenza della Corte Costituzionale, che riferisce la "sicurezza" prevista dalla ricordata norma costituzionale all'adozione delle misure relative alla prevenzione dei reati e al mantenimento dell'ordine pubblico. Si precisa, infine, che con la sentenza n. 209 del 2000 la Corte costituzionale "ha ribadito che le attribuzioni nella materia dei trasporti si ripartiscono sulla base di criteri funzionali fondati precipuamente sul livello e sul tipo degli interessi da tutelare: alla competenza dello Stato è riservata esclusivamente la disciplina concernente la sicurezza degli impianti e dei veicoli, ai fini della tutela dell'interesse generale all'incolumità delle persone, la quale esige uniformità di parametri di valutazione per l'intero territorio nazionale; gli ulteriori profili della disciplina del trasporto, in primo luogo quelli inerenti alle modalità di gestione e di organizzazione dei relativi

servizi, rientrano invece nella competenza delle regioni e delle province autonome (sentenze n. 30 del 1998 e n. 135 del 1997)".

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

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

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

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazione e delegificazione e con esito positivo in tema di semplificazione normativa. 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 materie analoghe all'esame del Parlamento e relativo status

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

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

Non risultano specifici pronunciamenti giurisprudenziali nella materia.

Parte seconda. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

L'intervento non incide su principi e norme derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea ed essendone diretta attuazione, se ne adegua pienamente. Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento europeo, in quanto deriva dal recepimento della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio. Lo schema di decreto legislativo recepisce pressoché testualmente il contenuto della direttiva, per le parti che richiedono un recepimento nell'ordinamento giuridico.

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

Non risultano procedure di infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

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

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali già assunti ed efficacemente perseguiti dall'Italia nelle materie oggetto del provvedimento.

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

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

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

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

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

Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva europea 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio e, pertanto, è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati membri. Non si hanno particolari indicazioni al riguardo, considerato che il recepimento della direttiva è in corso pressoché contestualmente anche in altri Paesi europei e che comunque tutti gli Stati sono vincolati al conforme e corretto recepimento della direttiva stessa.

Parte terza. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

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

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

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

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

Per il recepimento della nuova direttiva non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa, ed è stato innovato *ex novo* l'ordinamento giuridico. Il provvedimento abroga il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999, recante recepimento della direttiva 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998.

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

Non si riscontrano effetti abrogativi impliciti.

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

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

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

Non vi sono deleghe aperte sulle materie oggetto del provvedimento.

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

Nello schema di decreto vi sono i seguenti provvedimenti attuativi:

ARTICOLO 12, COMMA 5

Decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali, ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, per disciplinare le modalità tecniche relative a trasferimento, trattamento, conservazione, tipologia e formato dei dati al Ministero dell'interno nonché quelle relative al raffronto informatico dei dati con quelli conservati nelle altre banche dati nazionali, europee e internazionali contenenti informazioni utili al controllo delle frontiere.

ARTICOLO 15, COMMA 1

Provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, da emanarsi entro il 20 dicembre 2023, per stabilire le modalità tecniche e operative di trasmissione dei dati relativi al numero e alle informazioni delle persone a bordo da parte delle società.

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

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



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*
UFFICIO LEGISLATIVO

Al **Capo del Dipartimento per gli affari giuridici e
legislativi della Presidenza del Consiglio dei Ministri**

Oggetto: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri.

Si richiede, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, l'esenzione dall'A.I.R. con riferimento al decreto legislativo in oggetto, in relazione al ridotto impatto dell'intervento e in presenza delle seguenti condizioni, congiuntamente considerate:

Si premette che il provvedimento recepisce la direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017, introducendo una disciplina che considera che attualmente la raccolta, la trasmissione e la condivisione dei dati riguardanti le navi sono rese possibili, semplificate e armonizzate da moderni sistemi, quali dall'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (*SafeSeaNet*) di cui alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Le informazioni relative alle persone a bordo, richieste dalla direttiva 98/41/CE, dovrebbero pertanto poter essere dichiarate nell'interfaccia unica nazionale, che consente all'autorità competente di accedere prontamente ai dati dei passeggeri in caso di emergenza conseguente a un incidente in mare.

Lo schema di decreto mira quindi ad adeguare le disposizioni nazionali alla richiamata normativa comunitaria e, conseguentemente, ad armonizzare l'intero sistema, eliminando altresì talune incertezze interpretative riscontrate.

La materia in questione è attualmente disciplinata dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999, recante recepimento della direttiva 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri che effettuano viaggi da e verso porti degli Stati membri della Comunità, e da alcune circolari ministeriali.

Obiettivo specifico dell'intervento è l'eliminazione dell'attuale doppia comunicazione dei dati relativi ai passeggeri, stabilendo di:

- a) registrare le informazioni relative al numero di persone a bordo in un sistema elettronico esistente che, in caso di emergenza o incidente, consenta l'immediata

trasmissione dei dati all'autorità competente anziché al sistema della società, prima di partire e prima di arrivare in qualsiasi porto dell'Unione;

b) registrare, per ogni tratta di navigazione superiore alle 20 miglia nautiche, le informazioni richieste sui passeggeri e sui membri dell'equipaggio nel sistema sopra richiamato anziché nel sistema della società;

c) evitare sovrapposizioni e richiedere che, per ogni tratta di navigazione superiore alle 20 miglia nautiche, la nazionalità delle persone a bordo sia registrata e trasmessa con gli stessi mezzi sopra richiamati;

d) eliminare il requisito relativo all'approvazione dei sistemi di registrazione passeggeri, con conseguente riduzione degli oneri amministrativi a carico delle società. Ciò comporta anche semplificazioni amministrative. In Italia, infatti, sono 256 le navi passeggeri nazionali soggette alla convenzione internazionale SOLAS e al decreto legislativo n. 45 del 2000, gestite da 44 società. Dal 2010 ad oggi sono 50 i sistemi di registrazione passeggeri approvati dall'Amministrazione, cosa che ha comportato un aggravio di lavoro, in termini di costi e di risorse umane impiegate, sia per le società richiedenti che per l'Amministrazione certificante.

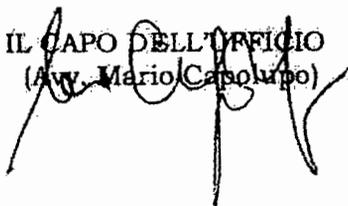
Tutto ciò premesso, si evidenzia quanto segue.

- A) I costi di adeguamento sono di scarsa entità in relazione ai singoli destinatari, tenuto conto anche della loro estensione temporale.
- L'attuale normativa comunitaria (direttiva 98/41/CE) prevede che i dati sul conteggio e sulla registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri vengano mantenuti nel sistema di gestione della società di navigazione e resi disponibili, in caso di operazioni di ricerca e soccorso, all'autorità competente, la quale, in caso di emergenza, deve quindi contattare la società per ottenere le informazioni necessarie. Dette previsioni non tengono tuttavia conto dello sviluppo di sistemi, quali il *SafeSeaNet* e l'interfaccia unica nazionale, all'interno dei quali la maggior parte delle informazioni richieste dalla richiamata direttiva sono già inserite, seppur per altri scopi. Inoltre i dati sulle persone non sempre includono informazioni sulla cittadinanza, rendendo così più difficoltosa l'assistenza prestata alle rappresentanze diplomatiche in caso di coinvolgimenti di personale straniero. Ne consegue la necessità di aggiornare, chiarire e semplificare gli attuali requisiti per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo.
- L'obbligo di registrare le informazioni relative alle persone a bordo utilizzando un sistema elettronico già esistente è percepito dagli operatori come un elemento di modernizzazione che non comporta alcun ulteriore aggravio di costi. Diversamente, l'approvazione dei sistemi di registrazione dei passeggeri comporta, all'attualità, un notevole carico di lavoro per alcune Amministrazioni che, con l'attuazione della direttiva 2017/2109, saranno dispensate da tale obbligo, rendendo quindi la procedura amministrativa più snella, efficiente ed efficace. L'attuale carico di lavoro e i costi corrispondenti sono stati ritenuti, anche dal legislatore comunitario, eccessivi, in particolare se si considera il campo di applicazione limitato, la parziale sovrapposizione delle relative previsioni con quelle del codice ISM (International Safety Management) e la difficoltà di verificare l'approvazione in assenza di certificati. Eliminare il requisito relativo all'approvazione dei sistemi di registrazione passeggeri non comporta pertanto costi per i destinatari (sia pubblici che privati) dell'intervento normativo, potendo, al contrario, assicurare una riduzione degli oneri amministrativi. Nessun adeguamento di natura tecnica e strutturale è inoltre richiesto alle navi rientranti nel campo di applicazione del provvedimento.

- B) Il numero dei destinatari dell'intervento si presenta come esiguo. Destinatari nazionali dello schema di decreto proposto sono gli operatori di navi passeggeri (società di gestione di navi passeggeri, agenti e raccomandatari marittimi, agenzie marittime) nonché, in relazione all'effettuazione dei controlli alle navi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale e periferica (Uffici del Corpo delle Capitanerie di porto), al fine di garantire la coerenza delle informazioni trasmesse dagli operatori. Il provvedimento proposto disciplina aspetti già oggetto di regolamentazione nazionale, nell'ottica di conseguire una generale semplificazione sia per i diretti destinatari del provvedimento, sia per l'Amministrazione competente.
- C) L'attuazione della nuova normativa non comporta l'impiego di risorse pubbliche. Infatti lo schema presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria, prevedendo disposizioni di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il provvedimento normativo in parola prevede espressamente, infatti, che l'amministrazione provveda agli adempimenti conseguenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali già disponibili. L'attuazione della direttiva ed il sistema che essa introduce giovano inoltre al miglioramento della sicurezza delle persone a bordo delle navi passeggeri attraverso un'agevolazione delle operazioni di ricerca e soccorso in caso di emergenza o incidente. L'intervento mira ad adeguare l'ordinamento interno a quello comunitario introducendo procedure di dichiarazione semplificate, digitalizzate e armonizzate. L'intervento non comporta, pertanto, aggravii o costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo. Anche le attività di controllo da parte dell'Autorità marittima non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti nell'attività di verifica e controllo già posta in essere nello svolgimento delle proprie ordinarie attività d'istituto.
- D) L'intervento ha una limitata incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato. Infatti la semplificazione amministrativa conseguente all'eliminazione di un sistema di registrazione di tipo approvato e l'utilizzo di sistemi di notifica che venivano già in precedenza ampiamente utilizzati (*National Single Windows*) contribuisce, attraverso la digitalizzazione e la semplificazione dei processi, al buon funzionamento del mercato unico e agevola il commercio e i trasporti, semplificando le procedure di dichiarazione cui sono soggette le navi che fanno scalo nei porti dell'Unione. Ne deriva, in ultima analisi, che l'intervento non ha alcuna incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato.

Si allega lo schema di decreto legislativo e la pertinente documentazione di accompagnamento (relazione illustrativa, relazione tecnica, analisi tecnico-normativa, tabella di concordanza).

IL CAPO DELL'UFFICIO
(Avv. Mario Capolupo)



VISTO:

11 NOV. 2019

Il Capo del Dipartimento per gli affari
giuridici e legislativi della Presidenza

