

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 10 marzo 2015. — Presidenza del presidente *Michele BORDO*.

La seduta comincia alle 14.10.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/35/UE che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare.

Atto n. 142.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno.

Liliana VENTRICELLI (PD), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto legislativo in esame è stato emanato sulla base della delega contenuta nella legge di delegazione europea 2013 – secondo semestre (legge n. 154 del 2014), che ha disposto il recepimento della direttiva 2012/35/UE, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Il termine per il recepimento fissato dalla direttiva è scaduto il 3 luglio 2014 e pertanto lo scorso 29 settembre 2014 la Commissione europea ha aperto nei confronti dell'Italia la procedura di infrazione n. 2014/464, con la messa in mora ex articolo 258 TFUE per mancato recepimento.

Con riferimento ai lavoratori marittimi, segnala che è all'esame delle Istituzioni europee, la proposta di direttiva (COM(2013)798) – presentata dalla Commissione europea nel novembre 2013 – volta ad includere i lavoratori marittimi nell'ambito delle cinque direttive di diritto del lavoro dell'UE. La proposta ha lo scopo, tra l'altro, di estendere a tale categoria di lavoratori i diritti di informazione e consultazione in caso di licenziamenti collettivi e trasferimenti di imprese, nonché il diritto di partecipare ai comitati aziendali europei. Sulla proposta si è svolto un dibattito nel corso del Consiglio Occupazione, Politiche sociali, Salute e Tutela dei consumatori il 12 dicembre 2014. Il voto del Parlamento europeo è al momento previsto il prossimo 19 maggio.

La direttiva 2012/35/UE provvede a modificare alcune disposizioni della direttiva 2008/106/UE per recepire i cosiddetti «emendamenti di Manila» alla Convenzione STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) dell'IMO (Organizzazione marittima internazionale) del 1978. In particolare, le modifiche hanno riguardato la prevenzione delle frodi sui certificati, il settore delle norme mediche, la formazione sulla protezione (*security*), la formazione sugli aspetti tecnologici e l'introduzione di alcuni requisiti per i marittimi abilitati e di nuove figure professionali. Gli emendamenti sono entrati in vigore il 1° gennaio 2012, mentre le disposizioni transitorie potranno essere applicate fino al 1° gennaio 2017.

Ricorda che nell'ordinamento nazionale, la formazione della gente di mare è attualmente disciplinata dal decreto legislativo n. 136 del 2011 che ha dato attuazione alla direttiva 2008/106/UE, oltre che dagli articoli del Regolamento di esecuzione del codice della navigazione. Con il recepimento della direttiva 2012/35/UE, la vigente disciplina viene integralmente sostituita ed il decreto legislativo n. 136 del 2011 espressamente abrogato (articolo 25 dello schema).

Illusterà di seguito le principali questioni su cui interviene la direttiva e che vengono recepite nello schema di decreto, il cui obiettivo generale è quello di migliorare la formazione per la gente di mare, garantendogli un'adeguata competenza a livello teorico e pratico ed assicurare che la gente di mare sia qualificata per soddisfare le norme in materia di protezione e sicurezza e sia in grado di affrontare rischi e emergenze.

I certificati di competenza della gente di mare, attualmente genericamente definiti «certificati adeguati», vengono ridefiniti dall'articolo 2 nelle seguenti tipologie: i certificati di competenza; i certificati di addestramento; le prove documentali; gli attestati di addestramento. Vengono inoltre introdotte (articolo 2), nuove figure professionali nell'ambito della gente di mare: il radio-operatore che opera su navi, nell'ambito del sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS); l'ufficiale elettrotecnico; il marittimo abilitato di coperta; il marittimo abilitato di macchina; il comune elettrotecnico; l'ufficiale di protezione della nave (la persona che a bordo risponde al comandante ed è designata dalla società dell'attuazione e del rispetto del piano di protezione della nave).

L'articolo 4 prevede espressamente, recependo la direttiva, che le Direzioni marittime assicurino che tutti i lavoratori marittimi che svolgono funzioni a bordo di una nave siano in possesso di un certificato di competenza o di addestramento e delle prove documentali.

L'addestramento dei lavoratori marittimi (articolo 5) può essere affidato a istituti enti e società ritenuti idonei ed

espressamente autorizzati dalle Autorità competenti, ma viene espressamente stabilito – in linea con quanto previsto dalla direttiva – che le qualifiche e l'esperienza degli insegnanti ed esaminatori debba rispettare le norme di qualità definite nell'articolo 10. In questo articolo, viene stabilito, in modo più dettagliato rispetto al testo vigente, che tutte le Autorità competenti debbano garantire che la certificazione delle competenze sia costantemente controllata attraverso un sistema di gestione della qualità e che gli obiettivi di istruzione ed i livelli di competenza siano chiaramente definiti ed in linea con quanto previsto dalla Convenzione STWC. Come espressamente richiesto dalla direttiva, si prevede inoltre (comma 3), che presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti operi un Comitato di Valutazione Indipendente che ad intervalli non superiori a cinque anni effettui una valutazione sulle Autorità competenti per la formazione della gente di mare, il cui esito è trasmesso alla Commissione europea entro sei mesi.

Vengono infine migliorate le misure per prevenire le pratiche fraudolente legate ai certificati di competenza e di addestramento (articolo 9). Per il rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento l'articolo 13, comma 5, rinvia ad appositi provvedimenti del MIT, del MISE e del Ministero della salute, la disciplina delle procedure di rinnovo dei certificati di competenza e dei relativi corsi di aggiornamento.

La configurazione delle Autorità competenti viene ridefinita dall'articolo 3 dello schema di decreto, che espressamente sancisce la competenza del Ministero delle infrastrutture e trasporti ed in specie della nuova Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo per l'attuazione della normativa nazionale, internazionale e comunitaria in materia di personale marittimo (comma 1). Spetta invece al Comando Generale delle Capitanerie di Porto la competenza sul personale marittimo, sulle relative qualifiche professionali e corsi di addestramento (comma 2). Il rilascio dei certificati rimane in capo alle Autorità marittime, cioè alle Direzioni marittime, che sono competenti quindi per l'iscrizione nei registri della gente di mare. Viene introdotta la competenza del Ministero dell'istruzione, università e ricerca, per definire gli indirizzi generali, il controllo ed il monitoraggio delle attività svolte sui percorsi di istruzione nel settore del trasporto marittimo (comma 4). Viene confermata la competenza del Ministero della salute per il rilascio dei certificati di addestramento per il primo soccorso e l'assistenza medica e dei certificati medici di idoneità.

Nello schema di decreto si disciplinano in modo più dettagliato i certificati di competenza per i viaggi costieri, effettuati cioè in prossimità della costa. L'articolo 8 riproduce l'articolo 9 del vigente decreto legislativo, specificando però che le condizioni più favorevoli per la conversione dei certificati debbano soddisfare le disposizioni minime in materia di formazione del Codice STWC (comma 2). Inoltre il nuovo comma 5, recependo la direttiva, prevede che il MIT, per le navi che hanno ottenuto i benefici per i viaggi costieri al largo delle coste di altri Stati membri o di Stati terzi aderenti, stipulino con questi Stati un accordo che precisi i dettagli delle aree commerciali interessate e le altre disposizioni pertinenti.

L'articolo 12 è dedicato alle norme sanitarie, e in particolare alle procedure legate al rilascio dei certificati che attestano l'idoneità ad esercitare l'attività lavorativa in mare, sia rispetto ai lavoratori marittimi in possesso di un certificato di competenza, che ai lavoratori marittimi titolari di un certificato di addestramento. Completano il quadro procedurale, le modalità con le quali può essere espresso il ricorso avverso il giudizio di idoneità e il giudizio di limitazione dell'idoneità. Infine, vengono fornite indicazioni circa il periodo di validità del certificato medico e sulla possibilità di imbarco in assenza dello stesso.

L'articolo 15 apporta alcune modifiche alla disciplina della responsabilità delle compagnie di navigazione. In particolare il nuovo comma 2 prevede che la compagnia di navigazione, il comandante ed i membri dell'equipaggio siano individualmente responsabili, ciascuno per la parte di propria competenza, del corretto adempimento delle disposizioni sulla regolarità e la formazione dei lavoratori marittimi, tra cui rientrano il possesso di un certificato, la formazione sulla sicurezza, la tenuta della documentazione e dei dati sui lavoratori marittimi, l'obbligo di far familiarizzare i lavoratori con i propri compiti e la capacità dell'equipaggio di coordinare le proprie attività in situazioni di emergenza, l'aver seguito corsi di ripasso e di aggiornamento dell'addestramento.

L'articolo 16 reca disposizioni in materia di orario di lavoro, nonché disposizioni sulla guardia ai fini della sicurezza, dei lavoratori marittimi.

Gli articoli 19 e 20 disciplinano il riconoscimento dei sistemi di formazione e certificazione della gente di mare, rispettivamente di altri Stati membri dell'UE e dei Paesi terzi.

L'articolo 22 prevede la possibilità che durante il controllo da parte dello Stato di approdo, sia possibile effettuare il fermo della nave, da parte delle autorità competenti, qualora siano riscontrate irregolarità che costituiscano pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, legate al non rispetto delle norme di sicurezza, di quelle sui certificati, nonché di quelle sulla guardia in navigazione e in macchina e sui turni di guardia per i dispositivi essenziali per la sicurezza della

navigazione. La norma estende altresì la possibilità di fermo alle ipotesi di violazione delle norme di sicurezza, a prescindere dalla bandiera della nave che approdi in Italia.

L'articolo 23 aumenta in modo rilevante le sanzioni amministrative applicabili alla compagnia di navigazione o al comandante della nave qualora ammettano nell'equipaggio un lavoratore marittimo non in possesso dei certificati prescritti. La sanzione viene portata ad un importo variabile tra i 20.000 ed i 100.000 euro per ogni lavoratore marittimo (il codice della navigazione prevede attualmente una sanzione amministrativa da 154 a 1.549 euro). I commi da 4 a 12 introducono sanzioni per ulteriori ipotesi, tra cui: il mancato rispetto delle competenze dei lavoratori in seguito a verifiche effettuate dallo Stato di approdo della nave; la rilevazione da parte dell'ispettore che non sono stati seguiti i corsi di aggiornamento dell'addestramento; la mancata tenuta della documentazione relativa ai lavoratori da parte della compagnia di navigazione. La competenza ad accertare ed irrogare sanzioni viene affidata alle Capitanerie di porto.

Al fine di migliorare le statistiche disponibili sulla gente di mare nell'Unione europea, gli Stati membri – che devono mantenere un registro dei certificati e delle convalide – sono obbligati a trasmettere alla Commissione europea le informazioni rispettando i requisiti dell'Unione in materia di protezione dei dati (articolo 24).

L'articolo 28, infine, prevede disposizioni transitorie conformi a quelle transitorie previste negli emendamenti di Manila e applicabili quindi fino al 1° gennaio 2017.

Michele BORDO, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.