



Schema di decreto legislativo
recante
Attuazione della direttiva 2012/35/UE

UCINA Confindustria Nautica
dr. Roberto Neglia

Senato della Repubblica
11.03.2015

Illustre Signor presidente,

illustri Senatori,

il ringraziamento per questa opportunità non è di rito, giacchè UCINA Confindustria Nautica non ha avuto altre opportunità di confronto sulla materia oggi all'esame della VIII Comm.ne.

Da un punto di vista giuridico il D.lgs al Vostro esame dà attuazione alla Direttiva europea 2012/35, in materia di requisiti minimi di formazione della gente di mare, la quale innova la precedente disciplina a seguito delle modifiche apportate alla Convenzione SCTW dell'Organizzazione Marittima Internazionale - IMO, adottate a Manila nel 2010.

Dal punto di vista sostanziale, si tratta di una materia delicatissima, perché riguarda la competitività dei nostri lavoratori marittimi rispetto a quelli di altri Paesi. Si tratta esattamente della salvaguardia e della possibilità di incremento dei posti di lavoro.

L'Italia non deve infatti ripetere alcuni errori del passato quando, nel recepimento della precedente versione della Convenzione STCW sono state introdotte ulteriori limitazioni o regole che hanno reso i titoli marittimi italiani, e quindi il nostro mercato del lavoro reso meno competitivo, spingendo moltissimi lavoratori ad andare in Gran Bretagna per conseguire i titoli marittimi UK. Un danno in termini di risorse economiche e intellettuali difficilmente calcolabile, ma certamente grave per l'Italia.

Per questo, **UCINA Confindustria Nautica** rivolge un appello, pressante, al Parlamento affinché voglia **accogliere - e a sua volta indicare al Governo - precise osservazioni e condizioni, subordinandovi il parere positivo all'adozione del D.lgs. in esame.**

Oltre ad auspicare alcune opportune integrazioni del testo del D.lgs, UCINA chiede al Senato di effettuare questo lavoro anche in funzione di indirizzo, in previsione dell'adozione dei successivi decreti ministeriali di attuazione.

Nel merito

L'art. 3, commi 1 e 2 del testo, prevede la divisione delle competenze sul personale marittimo tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Senza modificare la struttura ministeriale, sarebbe opportuno che in fase di implementazione della norma il Governo prevedesse la possibilità di **costituire un ufficio misto fra i due rami dell'amministrazione**.

L'art. 5, comma 3 si occupa del riconoscimento dei certificati, rinviando la definizione di programmi, procedure e delle prove documentali a ulteriori decreti ministeriali. In quanto conformi alle regole della Convenzione STCW, i titoli professionali vengono emessi secondo criteri comuni per tutti i Paesi aderenti. UCINA ritiene quindi **cruciale che il parere al Governo sia condizionato al fatto che queste procedure di riconoscimento siano configurate in stretta corrispondenza ai requisiti richiesti dalla Convenzione STW, senza ulteriori gravami burocratici, validi solo per l'Italia**.

Si richiama inoltre l'attenzione sul tema dell'**aggiornamento dei programmi vigenti degli Istituti nautici** al fine di evitare - come accade oggi - che i diplomati debbano sottoporsi a un ulteriore corso obbligatorio, reso necessario a seguito della procedura di infrazione 2012/2210 (si vedano a proposito le previsioni dell'art. 5 e all'art.10 comma 2).

I passaggi più delicati sono quelli di cui agli artt. 11 e 13 del D.lgs., inerenti il rilascio e il rinnovo dei certificati.

L'art. 11 si occupa del rilascio. Al **comma 1**, prevede un **decreto ministeriale attuativo**. Va ricordato che la normativa oggi in vigore è gravemente penalizzante per i titoli e i marittimi italiani, poiché prevede solo alcune delle modalità di rilascio dei certificati fra tutte quelle previste - alternativamente fra loro - dalla Convenzione STCW.

Diversamente gli inglesi, sempre in conformità con la STCW, ammettono già ora la validità di qualunque navigazione per crescere in carriera, anche quella effettuata su navi da diporto (commerciali e private) è dunque utilizzabile ai fini del riconoscimento dei titoli mercantili (si veda in tal senso il MARINE INFORMATION NOTE 498 M in **Allegato n.1**).

Per quanto riguarda l'art. 11, **comma 1, lettera c)**, è dunque assolutamente **necessario che il Governo provveda all'integrazione dell'articolo, prevedendo l'emanazione dei decreti attuativi in piena e totale conformità con tutte le previsioni della STCW** (*contenute nella Parte A, Annex Mandatory Standards regarding provision of the annex to the STCW Convention, introduzione par.2*), in modo da **consentire di valorizzare le funzioni svolte - compiti, doveri, responsabilità, operatività - a prescindere dal tipo di unità**.

L'art.11, ai **commi 2 e 3**, introduce il rinnovo dei **corsi di Primo Soccorso e Assistenza Medica**, ma non ne specifica le modalità. Poiché fino ad oggi detti certificati non erano soggetti a rinnovo, essendo sufficiente navigare almeno un anno su cinque, e la lista dei certificati ed evidenze richieste dalla STCW

per le quali è obbligatorio un rinnovo non prevede i corsi di Primo Soccorso e Assistenza Medica¹, il Governo dovrebbe valutare:

- a) di ripristinare la prassi precedente, vale a dire del rinnovo automatico, o,
- b) in alternativa, di prevedere un corso di aggiornamento.

L'art. 11, comma 10, in osservanza della risoluzione n. 12 del Convenzione STCW adottata dalla conferenza di Manila 2010, prevede correttamente che il "Ministero dei Trasporti con proprio decreto determina le procedure e le modalità di autenticazione della navigazione effettuata su navi battente bandiera estera". Tuttavia, come già avviene nei Paesi anglosassoni, **è fondamentale che il Governo renda possibile la certificazione della navigazione effettuata ad opera del comandante dell'unità** – che è un pubblico ufficiale – eventualmente con la vidimazione del consolato, senza sottoporre detta procedura a ulteriori aggravii burocratici.

L'art.13 si occupa del rinnovo dei certificati. Anche in questo caso il Governo affida all'amministrazione competente la redazione di un decreto attuativo. In Italia fino ad oggi il rinnovo dei certificati è avvenuto solamente per alcuni dei casi previsti dalla Convenzione STCW vigente, penalizzando di conseguenza i marittimi del nostro Paese. In questo caso è cruciale che la Commissione esprima parere favorevole a condizione che il **Governo provveda all'applicazione completa e integrale di tutte le casistiche abilitanti al rinnovo dei titoli e dei certificati**, così come previste dalle precise linee guida contenute nella convenzione STCW e in particolare nella Sezione A-I/11 (in Allegato 2).

La Convenzione STCW, infatti, prevede il riconoscimento di funzioni considerate equivalenti al servizio di navigazione, quale quelle dei piloti di porto, dei comandanti di banchina, dei periti di enti di registro, dei comandanti di armamento, della navigazione da diporto in uso privato, ecc.. Per far questo è **fondamentale l'ulteriore condizione che, in tema di rinnovo dei certificati, il Governo recepisca in pieno la Convenzione STCW, in particolare laddove parla di "FUNZIONI" da esercitarsi e non di "QUALIFICHE"** (Cap.1, par.24 della STCW), specificando che per "funzione" si intende *"un gruppo di compiti, doveri e responsabilità, necessari l'operatività della nave, la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino"* (in conformità alla Parte A, *Annex Mandatory Standards regarding provision of the annex to the STCW Convention, introduzione par. 2*).

Contrariamente all'Italia, già attualmente **l'MCA-Marine Coastguard Agency** britannica riconosce la navigazione effettuata su yacht come valida ai fini del rinnovo del "Certificate of Competency (M) merchant", cioè del titolo mercantile. Si ritiene quindi fondamentale l'ulteriore parere condizionato al Governo, affinché si impegni a **individuare, conformemente alla Convenzione STCW, i requisiti per validare il lavoro a bordo di yacht ai fini dell'attestazione della navigazione necessaria per il rilascio o il rinnovo di un certificato abilitativo senza limiti di competenza.**

L'art. 19, comma 1, prevede una procedura di riconoscimento dei certificati. Poiché quelli conformi alla STCW sono necessariamente identici per tutti gli Stati contraenti, è necessario che il Governo specifichi che detta previsione **deve essere intesa come una mera verifica di conformità alla Convenzione, senza**

¹ La tavola B-I/2 del codice STCW List of certificates or documentary evidence required under STCW convention (parte B della Convenzione STCW , Linee guida raccomandate ai Paesi contraenti.)

ulteriori gravami burocratici disposti unilateralmente dall'Italia.

Ai sensi di quanto detto sopra, il **comma 4** del medesimo art. 19 appare contrario allo spirito alla lettera della Convenzione STCW, valuti dunque la Commissione la possibilità di richiedere al Governo la sua soppressione.

All'art. **28, comma 1**, si prevede il rinnovo dei titoli e dei certificati secondo le norme ad oggi vigenti (di cui al D.lgs. 136/2011) fino al 1.1.2017. Poiché, come detto, questa normativa è oggi penalizzante per i lavoratori italiani rispetto a quelli esteri, **si raccomanda la rapida adozione del nuovo regime, ben prima della data di scadenza fissata**, consentendo nel più breve tempo possibile il rinnovo dei titoli e dei certificati italiani in conformità con quanto previsto dalla STCW nella versione Manila 2010.

In conclusione appare utile e opportuno che in allegato allo schema del D.lgs., **il Governo predisponga una traduzione ufficiale completa del Codice STCW**, aggiornato agli emendamenti di Manila del 2010, parte A e parte B.

L'Allegato 1 del D.lgs (previsto dall'articolo 2, comma 1)

Si segnala che nel testo dell'Allegato 1 **manca l'intero riferimento al Watchkeeping della Convenzione STCW** (regulation VIII/1 par. 1., punti 1.2 e VIII/1 par. 2, regulation VIII/2 par. 1, regulation VIII/2 par. 2 punti .1.2.3.4. e 5.); **manca inoltre anche tutto dell'allegato 3 della STCW, ovvero le risoluzioni adottate dalla convenzione di Manila 2010, dalla n. 3 alla n. 19.**

Al **Capo V, Regola V/2, par. 4, 5 e 7** (navi passeggeri), si fa riferimento alla formazione. Oggi in Italia è prevista la sola la formazione a bordo, perché non esistono strutture abilitate a somministrare queste competenze con formazione a terra, **si valuti l'opportunità che il Ministero competente si attivi per rendere questa seconda opzione praticabile anche per i marittimi italiani.**

Al **Capo VI**, al fine della migliore comprensione di quali siano i certificati di competenza che sono soggetti a un rinnovo, **si valuti l'opportunità di allegare al testo del D.lgs. la Tavola B-I/2 del Codice STCW** "*List of certificates or documentary evidence required under STCW convention*" (parte B del codice STCW, linee guida raccomandate ai paesi contraenti del Codice).

MARITIME AND COASTGUARD AGENCY

MARINE INFORMATION NOTE 498

“Seafarer Training and Certification: Using Yacht Sea Service Towards Unlimited Merchant Navy Certificates of Competency Applications”

Notice to all owners, masters, deck officers and crews of commercially and privately operated yachts, and those concerned with maritime training.

Convenzione STCW

Di seguito la traduzione di quanto previsto relativamente ai rinnovi dei certificati di competenza:

< Sezione A-I/11

Rinnovo delle certificazioni

Competenze professionali

1 La competenza professionale continua come richiesto dalla regola I/11 deve essere stabilita da:

.1 Un servizio di navigazione approvato (vedi cap.1, par . 26. STCW Servizio di navigazione approvato significa servizio a bordo di una nave rilevante per il rilascio o il rinnovo di un certificato o altre qualifiche), svolgendo le funzioni approvate al certificato detenuto , per un periodo minimo di :

.1.1 dodici mesi in totale durante i precedenti cinque anni , **oppure** (nota bene il codice STCW prevede numerose alternative valide per rinnovare un certificato , tutte devono essere implementate e disponibili al seafarers)

.1.2 tre mesi in totale durante i sei mesi immediatamente precedenti alla data di rinnovo del certificato , **oppure**

.2 Avendo svolto funzioni considerate equivalenti al servizio di navigazione richieste nel par1.1 **oppure** (vedi circolare MIT 17 dicembre 2008 titolo XIII par D.2.1 e D.2.11)

.3 Superando un apposito test, **oppure**

.4 Completando con successo uno o piu' corsi approvati , **oppure**

.5 Avendo completato un servizio di navigazione approvato , svolgendo funzioni appropriate al certificato detenuto, per un periodo non inferiori a tre mesi in capacita' di sopra numerario , oppure in una qualifica di ufficiale di grado inferiore di quella per cui si il certificato detenuto e' valido immediatamente prima di prendere il grado della qualifica del certificato

2 I corsi di aggiornamento richiesti dalla regola I/11 devono essere approvati ed includere le modifiche rilevanti nelle normative nazionali ed internazionali relative la salvaguardia della vita in mare , la sicurezza e la protezione dell'ambiente marino tener conto di qualsiasi aggiornamento degli standards di competenza interessati.

3 La competenza professionale continua per navi cisterna come richiesto dalla regola I/11 par. 3, stabilita da:

.1 un servizio di navigazione approvato , svolgendo le funzioni approvate al certificato navi cisterna o l'endorsment detenuto, per un periodo minimo di tre mesi in totale durante i precedenti cinque anni , **oppure**

.2 Completando con successo uno o più corsi approvati. >.