PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0005609 P-4.22.1
del 15/06/2018
20091739

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero della Salute
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE - COM(2018) 315.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

p. Il Coordinatore del Servizio
dott. Gaetano De Salvo

M_INF.VPTM.REGISTRO UFFICIALE.U.0016001.14-06-2018

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ PORTUALI, LE INFRASTRUTTURE PORTUALI ED IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

classificazione 08.01
DGVPTM/DIV.3/SC

Risposta a Prot. n. 14747/2018

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento Politiche Europee
Servizio informativi Parlamentari e Corte di Giustizia UE
infoattiue@governo.it

E,p.c.
All'Ufficio Legislativo
MIT
(rif. prot n. 17954 del 17/6/2018)

Al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
(e-mail del 31/05/2018)

Oggetto: PR-STW-01 NORMATIVA INTERNAZIONALE, COMUNITARIA E NAZIONALE. – Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della Direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti di formazione per la gente di mare e che abroga la Direttiva 2005/45/CE.

- Codice del Consiglio: 9123/2018
- Codice della proposta: COM(2018) 315
- Codice Interistituzionale: 2018/0162 (COD)

Con riferimento alla nota prot. DPE 0005057 del 31/5/2018 concernente l'oggetto, si comunica quanto segue.

La materia dei titoli professionali, era disciplinata dal Codice della Navigazione e relativo Regolamento attuativo, in particolare art. 123 e seguenti del Codice della Navigazione e art. 248 e seguenti del Regolamento al Codice stesso.

Nel 1978 è stata adottata dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) a Londra la Convenzione sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia (STCW'78), più volte emendata, e ratificata dall'Italia con legge 21/11/1978, n. 739.

La Convenzione Internazionale ha subito ulteriori due modifiche, attuate con Emendamenti, nel luglio 1995 a Londra ed a Giugno del 2010 a Manila.

Gli ultimi Emendamenti (cd. Manila Amendments 2010) hanno modificato, anche sostanzialmente, alcune parti ella Convenzione stessa, inserendo taluni addestramenti, rimodulandone taluni altri ed istituendo nuove figure professionali.

La Direttiva 2005/45/CE riguardante il *"reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare e recante modificazione della direttiva 2001/25/CE"* fu emanata con l'intenzione di promuovere la mobilità professionale dei marittimi all'interno dell'Unione Europea, agevolando il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri. Tale Direttiva è stata recepita nell'ordinamento italiano con il D.P.R. 31 marzo 2009, n. 55.

La Direttiva Europea 2008/106/CE, concernente gli standard di educazione, addestramento e certificazione della gente di mare, è la rifusione di svariate Direttive adottate per dare attuazione, alla Convenzione STCW'78, come emendata, ed è stata modificata da ultimo con la Direttiva 2012/35/CE al fine di recepire gli Emendamenti alla Convenzione STCW, adottati in Manila nel 2010.

La Direttiva 2012/35 è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il Decreto Legislativo 12 maggio 2015, n. 71.

La Direttiva 2012/35/CE ha solamente recepito gli Emendamenti Manila 2010 senza comportare una completa revisione dell'intera Direttiva 2008/106, e fu quindi mantenuta in vigore anche la Direttiva 2005/45/CE.

La proposta in argomento deriva dal programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) effettuato dalla Commissione Europea per quanto concerne le disposizioni contenute nella Direttiva 2008/106/Ce nonché per quelle contenute nella Direttiva 2005/45/CE.

Ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della Legge 234/2012 si partecipa quanto segue.

A) BASE GIURIDICA E CONFORMITA' AI PRINCIPI DI SUSSIDARIETA' E PROPORZIONALITA'.

Come si evince dalla relazione presentata a corredo della proposta di Direttiva la base giuridica della proposta rimane l'articolo 100, paragrafo 2 del TFUE (ex articolo 80, paragrafo 2, del TCE) che prevede misure nel campo del trasporto marittimo.

Il principio di sussidiarietà è soddisfatto in quanto la normativa Europea in materia di formazione e certificazione della gente di mare, è configurata principalmente su requisiti internazionali (Convenzione STCW'78) che è già stata recepita integralmente nel diritto dell'Unione e tutti gli Stati Membri sono parte della stessa. La Direttiva 2008/106 quindi deve essere allineata alle recenti modifiche adottate a livello internazionale.

Considerando il carattere globale della navigazione marittima, occorre evitare un conflitto tra gli impegni internazionali degli Stati Membri e quelli assunti a livello di Unione. A tale riguardo è fondamentale che la convenzione STCW venga attuata in tutta l'Unione in modo armonizzato, al fine di mantenere condizioni di parità fra gli Stati Membri.

Il meccanismo centralizzato di riconoscimento dei Paesi Terzi – peraltro già in vigore - include, a livello di Unione, l'obbligo per gli Stati Membri previsto dalla Convenzione STCW di valutare i sistemi di formazione, istruzione e certificazione dei paesi terzi i cui certificati rilasciati ai marittimi sono riconosciuti dagli stessi Stati Membri. Dalla valutazione è emerso che il meccanismo centralizzato ha contribuito a garantire condizioni di parità tra l'UE e i Paesi Terzi,

determinando parallelamente una considerevole riduzione dei costi rispetto a una situazione in cui le ispezioni sarebbero condotte nei paesi terzi da ciascuno Stato Membro a livello individuale.

Le misure proposte garantiranno che il quadro internazionale venga applicato dagli Stati Membri in modo armonizzato, assicurando nel contempo l'allocazione efficiente delle risorse umane e finanziarie disponibili impiegate nell'ambito del meccanismo centralizzato di riconoscimento dei Paesi Terzi.

Tenuto conto delle recenti modifiche della Convenzione STCW (Emendamenti Manila 2010, approvazione del Codice per le Acque Polari e approvazione del Codice per le navi che utilizzano gas), la proposta di allineare gli attuali requisiti dell'Unione a quelli internazionali, aumentare l'efficienza del meccanismo centralizzato di riconoscimento dei Paesi Terzi e chiarire la definizione dei certificati rilasciati ai marittimi e riconosciuti tra gli Stati Membri è stata considerata dalla Commissione Europea l'unica opzione proporzionata e coerente. Essa garantisce che l'attuale elevato livello di sicurezza non sia compromesso e consente un migliore utilizzo delle risorse disponibili.

B) VALUTAZIONE COMPLESSIVA DEL PROGETTO E DELLE SUE PROSPETTIVE NEGOZIALI.

La valutazione REFIT effettuata dalla Commissione ha evidenziato la necessità di allineare la normativa comunitaria al contesto internazionale e aumentare l'efficienza per quello che concerne il sistema centralizzato di riconoscimento dei Paesi Terzi nonché l'esigenza di chiarezza giuridica circa il riconoscimento dei certificati rilasciati alla gente di mare.

Le suddette necessità in ambito Europeo riflettono anche quelle nazionali per quanto riguarda l'implementazione della legislazione nazionale con gli Emendamenti alla Convenzione STCW e il sicuro risparmio di risorse, umane e finanziarie nonché identiche procedure di approvazione che sarebbero garantiti dal sistema centralizzato a livello europeo di riconoscimento dei Paesi Terzi.

Di contro, invece, la proposta di inserimento dell'articolo 5 ter - attraverso il quale si uniformano i termini a suo tempo usati nella Direttiva 2005/45/CE a quelli della Convenzione STCW, come emendata, si impone un riconoscimento automatico dei certificati emessi dagli Stati Membri si abroga tale direttiva – evidenzia delle criticità.

In particolare il paragrafo 5 ter proposto recita:

"Reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare
1. Ogni Stato membro accetta certificati di addestramento e prove documentali rilasciati da un altro Stato membro, o sotto la sua autorità, al fine di autorizzare la gente di mare a prestare servizio a bordo della sua flotta.
2. Ogni Stato membro riconosce i certificati di competenza rilasciati da un altro Stato membro o i certificati di addestramento rilasciati da un altro Stato membro a comandanti e ufficiali, conformemente alle regole V/1-1 e V/1-2 dell'allegato I, convalidando tali certificati per attestarne il riconoscimento. La convalida che attesta il riconoscimento è limitata alle capacità, alle funzioni e ai livelli di competenza o addestramento ivi previsti. La forma della convalida utilizzata è quella indicata alla sezione A-I/2, paragrafo 3, del codice STCW.
3. Al fine di autorizzare la gente di mare a prestare servizio a bordo della sua flotta, ogni Stato membro accetta certificati medici rilasciati sotto l'autorità di un altro Stato membro conformemente all'articolo 11.

4. Gli Stati membri assicurano che la gente di mare abbia il diritto di ricorrere contro qualsiasi rifiuto di convalidare o accettare un certificato valido o l'assenza di qualsiasi risposta, in conformità della legislazione e delle procedure nazionali.

5. Fatto salvo il paragrafo 2, le autorità competenti di uno Stato membro ospitante possono imporre ulteriori limitazioni alle capacità, alle funzioni e ai livelli di competenza o addestramento relativi ai viaggi costieri, come indicato nell'articolo 7, o certificati alternativi rilasciati in virtù dell'allegato I, regola VII/1.

6. Fatto salvo il paragrafo 2, uno Stato membro può, ove necessario, autorizzare un marittimo a prestare servizio in una qualità che non sia quella di ufficiale radio o di radiooperatore, ad eccezione dei casi previsti dalle norme radio, per un periodo di non oltre tre mesi a bordo di una nave battente la sua bandiera, quando egli sia in possesso di un certificato adeguato valido emesso e convalidato da un altro Stato membro ma non ancora convalidato dallo Stato membro interessato.

La prova documentale dell'avvenuta presentazione di una domanda di convalida alle competenti autorità deve essere prontamente fornita a bordo della nave.

7. Lo Stato membro ospitante garantisce che i marittimi che chiedono il riconoscimento di certificati per svolgere funzioni a livello direttivo posseggano una conoscenza adeguata della legislazione marittima di tale Stato membro in relazione alle funzioni che sono autorizzati a svolgere."

Nello specifico, il comma 1 dell'articolo proposto sembrerebbe imporre un riconoscimento più ampio di quello previsto dalla Convenzione STCW. Infatti, secondo quanto indicato nella tavola B-I/2, come modificata dalla STW.6/Circ. 11 del 12/6/2015, i certificati per i quali è prescritto il riconoscimento sono quelli emessi ai sensi delle Regole II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2 e quelli emessi ai sensi delle Regole V/1-1 e V/1-2.

La Direttiva, imponendo il riconoscimento dei "certificati di addestramento e prove documentali" tout court, obbligherebbe lo Stato Membro a riconoscere automaticamente anche i certificati di addestramento emessi ai sensi della Regola VI.

Tali certificati (per comodità e chiarezza possiamo chiamarli *"attestati di addestramento"*) sono parte degli standard minimi di educazione, formazione e addestramento che il marittimo deve effettuare al fine di ottenere i certificati di competenza o certificati di addestramento rilasciati ai sensi della Regole II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2 (per i quali come detto sopra la Convenzione impone il riconoscimento).

Tra l'altro le note a piè di pagina della tavola sopra indicata tavola, precisamente la nota "5", stabilisce che "i certificati di competenza emessi ai sensi delle Regole II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2 includono i requisiti di addestramento in "basic training", addestramento per i "battelli di emergenza diversi dai battelli di emergenza veloci", "antincendio avanzato" e "primo soccorso sanitario" e quindi, i possessori dei suddetti certificati di competenza non sono tenuti a mostrare i certificati di addestramento (*"attestati di addestramento"*) di tali addestramenti.

Da un'attenta analisi dell'art. 5ter, quindi, emerge che la proposta nulla aggiungerebbe alle disposizioni, già obbligatorie, della Convenzione. Infatti, se *l'attestato di addestramento* da riconoscere è presentato da un cittadino di uno Stato Membro, lo Stato Membro ospitante deve riconoscerlo in quanto incluso nel certificato di competenza che lo abilita a svolgere le funzioni a bordo; se invece *l'attestato di addestramento* da riconoscere è presentato da un marittimo cittadino dello stesso Stato Membro ospitante, quest'ultimo si assumerebbe la responsabilità di

garantire che il marittimo ha tutte le competenze richieste senza avere la certezza che il percorso effettuato sia pari a quello richiesto dalle proprie norme nazionali.

Per essere più chiari: se un italiano va a fare l'addestramento antincendio avanzato presso un altro Stato Europeo, potrebbe non avere le competenze richieste dalla norma italiana perché il percorso per ottenere il certificato di competenza potrebbe essere diverso da Stato a Stato in considerazione del fatto che sia la Convenzione che la Direttiva impongono gli standard minimi per raggiungere il certificato di competenza ma non obbliga i Paesi aderenti ad effettuare percorsi identici.

In secondo luogo si creerebbe una concorrenza sleale tra Centri di addestramento Italiani – che per essere autorizzati dall'Amministrazione Italiana devono seguire la normativa nazionale – e Centri di Addestramento Europei, autorizzati da Stati Europei secondo proprie norme nazionali, che erogano corsi anche sul territorio Italiano. Tale scorretta procedura era già stata seguita da alcuni Centri di addestramento Europei fino al 2004 quando si è potuti intervenire con un Decreto Direttoriale ai sensi del quale gli *"attestati di addestramento"* Europei non sono riconosciuti ai cittadini Italiani.

Per riassumere quindi, la proposta Italiana è quella di definire precisamente che i certificati di addestramento emessi ai sensi della Regola VI sono riconosciuti automaticamente dallo Stato Membro ospitante a cittadini di un altro Stato Membro.

C) IMPATTO DEL PROGETTO A LIVELLO FINANZIARIO, SUOI EFFETTI SULL'ORDINAMENTO NAZIONALE, SULLE COMPETENZE REGIONALI E DELLE AUTONOMIE LOCALI, SULL'ORGANIZZAZIONE DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI E SULLE ATTIVITA' DEI CITTADINI E DELLE IMPRESE.

La proposta in argomento va ad attuare le disposizioni internazionali concernenti l'addestramento specifico che deve essere posseduto dai lavoratori marittimi a bordo di specifici tipi di navi (navi alimentate a gas) o di navi adibite ad una specifica navigazione (navigazione in acque polari), definisce in modo più adeguato le procedure per il sistema centralizzato di riconoscimento dei Paesi Terzi e chiarisce quali sono i certificati da riconoscere automaticamente ai cittadini europei.

A livello finanziario non vi saranno maggiori oneri a carico dello Stato.

L'impatto sull'ordinamento nazionale, oltre che rispondere ad un obbligo dettato dalla Convenzione STCW, sarà sicuramente positivo sia in termini di sicurezza della vita umana in mare che per i lavoratori marittimi che avranno un addestramento aggiornato e certificati spendibili a livello internazionale. Non sarà positivo, per le criticità sopra rilevate, qualora il proposto inserimento dell'art. 5ter rimarrà come proposto dalla Commissione.

Dalla proposta di direttiva non sono investite competenze regionali o delle autonomie locali né avrà un impatto sull'organizzazione delle pubbliche amministrazioni.

La proposta in argomento avrà un impatto sulle attività formative dei lavoratori marittimi che dovranno effettuare l'addestramento richiesto dalla Convenzione STCW qualora volessero lavorare a bordo di specifici tipi di navi.

L'emananda Direttiva influirà sulle attività delle imprese, Centri di addestramento, per i motivi suesposti qualora l'inserimento dell'art. 5 ter rimarrà come proposto.

Il Direttore Generale
M. Coletta