CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 28 marzo 2012
(OR. en)

8239/12

Fascicolo interistituzionale: 2012/0062 (COD)

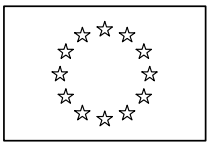
MAR 37
TRANS 105
SOC 241

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	23 marzo 2012
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2012) 129 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2012) 129 final.

All.: COM(2012) 129 final



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La convenzione sul lavoro marittimo (CLM) del 2006 è stata adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) quasi all'unanimità il 23 febbraio 2006 a Ginevra. Essa si applica al trasporto marittimo internazionale e copre materie fondamentali come le prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave (titolo I della CLM), le condizioni di impiego (titolo II), alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering (titolo III), tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale (titolo IV) e adempimento e applicazione delle disposizioni (titolo V) al fine di garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni. La convenzione può essere considerata il primo codice del lavoro marittimo per oltre 1,2 milioni di marittimi in tutto il mondo nonché per gli armatori e le nazioni marinare del mondo intero.

Gli Stati membri dell'UE e la Commissione hanno sostenuto fin dall'inizio il lavoro dell'OIL a questo riguardo. L'UE considera che la CLM contribuisca utilmente a stabilire condizioni eque nel settore marittimo a livello mondiale fissando norme minime comuni per tutte le bandiere e per tutti i lavoratori marittimi. A tale riguardo l'Unione europea ha già adottato la decisione 2007/431/CE del Consiglio, del 7 giugno 2007, che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro[1]. Alcuni Stati membri l'hanno già ratificata (Spagna, Bulgaria, Lussemburgo, Danimarca, Lettonia, Paesi Bassi) e altri sono in procinto di farlo. Nel merito, le legislazioni nazionali degli Stati membri sono generalmente più dettagliate delle norme dell'OIL e offrono un livello di protezione più elevato. La condizione essenziale per mantenere la coerenza tra le norme internazionali e quelle nazionali e per ratificare la convenzione è procedere a un esame approfondito delle legislazioni nazionali, che richiederà un certo tempo.

Attualmente hanno ratificato la convenzione 22 paesi, che rappresentano oltre il 45% del naviglio mondiale, mentre perché la convenzione entri in vigore sono necessarie 30 ratifiche e il 33% del naviglio mondiale.

L'UE ha inoltre adottato la direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE[2]. La direttiva 2009/13/CE rappresenta un risultato straordinario del dialogo sociale nel settore.

A tal fine si prevede di imporre agli Stati membri l'applicazione della direttiva 2009/13/CE nell'esercizio dei loro poteri in quanto Stati di bandiera. Attualmente la legislazione europea è armonizzata, tramite la direttiva 2009/13/CE, con le norme internazionali stabilite dalla CLM. La direttiva ha incorporato le disposizioni pertinenti della CLM che istituiscono i diritti dei marittimi di cui ai titoli I, II, III e IV sopra menzionati.

---

[1] GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63.

[2] GU L 124 del 20.5.2009, pag.30.

Le parti sociali europee, tuttavia, che desiderano attuare il loro accordo mediante una decisione del Consiglio sulla base dell'articolo 155 del TFUE, non dispongono del potere di includere nell'accordo le disposizioni di applicazione di cui al titolo V della CLM e hanno invitato la Commissione ad agire in tal senso. La presente iniziativa si prefigge esattamente questo scopo per quanto attiene alle responsabilità dello Stato di approdo.

La presente iniziativa si inserisce nel contesto della politica dell'UE sulle professioni marittime. In effetti, come indicato dalla Commissione nella comunicazione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018[3], l'UE ha un interesse reale a valorizzare i lati positivi delle professioni marittime agli occhi dei cittadini europei attraverso azioni che coinvolgano di volta in volta la Commissione, gli Stati membri e lo stesso comparto marittimo. Ciò si applica pienamente all'attuazione della CLM, che migliora sensibilmente le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi. La comunicazione sottolinea che l'accordo tra le parti sociali dell'UE sul recepimento dei principali elementi della convenzione dimostra l'ampio sostegno esistente al riguardo all'interno del settore e che pertanto l'intervento dell'Unione e degli Stati membri deve mirare a:

- procedere ad una ratifica in tempi brevi della CLM da parte degli Stati membri e alla rapida adozione della proposta della Commissione fondata sull'accordo con le parti sociali e finalizzata a recepire i principali elementi della convenzione nel diritto dell'UE;

- garantire in maniera efficace il rispetto delle nuove norme con opportuni provvedimenti, ad esempio obblighi di controllo da parte degli Stati di bandiera e di approdo[4].

Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"[5] evidenzia l'importanza di un'agenda sociale per il trasporto marittimo al fine di promuovere l'occupazione e rafforzare la sicurezza e il documento di lavoro che accompagna il Libro bianco prevede una proposta intesa a garantire l'efficace applicazione della CLM.

La presente proposta è strettamente connessa alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera con riguardo all'applicazione della direttiva 2009/13/CE.

1.1. La convenzione sul lavoro marittimo

Come generalmente riconosciuto ed espressamente affermato dall'OIL, il settore dei trasporti marittimi rappresenta il primo settore di attività veramente mondiale, che richiede una risposta normativa internazionale adeguata - norme mondiali applicabili all'intero settore.

La CLM, adottata nel 2006, prevede ampi diritti e la protezione sul lavoro per tutti i marittimi, a prescindere dalla nazionalità e dalla bandiera della nave.

La CLM si prefigge di garantire condizioni di lavoro dignitose per i marittimi e condizioni di concorrenza eque per gli armatori di qualità. Essa stabilisce i diritti della gente di mare a condizioni di lavoro dignitose in un'ampia gamma di aspetti ed è stata concepita per poter

---

3 COM(2009) 8 definitivo.
4 Vedere il paragrafo 3 della comunicazione.
5 COM(2011) 144 definitivo.

essere applicata a livello mondiale e per poter essere compresa facilmente, aggiornata e fatta rispettare in modo uniforme. È stata inoltre elaborata per diventare uno strumento mondiale noto come il "quarto pilastro" del quadro normativo internazionale per la qualità dei trasporti marittimi, in quanto va a integrare le tre convenzioni principali dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI): la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare (convenzione SOLAS), la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (convenzione STCW) e la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento ad opera delle navi (convenzione MARPOL).

Comprende quattro titoli che riguardano i diritti dei marittimi: il titolo 1 sulle prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave; il titolo 2 sulle condizioni di impiego; il titolo 3 su alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering; il titolo 4 su tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale.

Il titolo 5 della CLM contempla inoltre meccanismi intesi a migliorare la sorveglianza a tutti i livelli: la nave, la società, lo Stato di bandiera, lo Stato di approdo, lo Stato che fornisce la manodopera e il sistema dell'OIL di conformità e verifica uniformi a livello mondiale. Oltre ad un solido insieme di norme, era infatti necessario disporre di un sistema più efficace di controllo dell'applicazione e della conformità al fine di eliminare le navi fuori norma per la sicurezza e la protezione delle navi e la tutela dell'ambiente.

L'Unione europea è pertanto tenuta a fornire, tramite il controllo dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, i mezzi necessari a garantire l'applicazione delle pertinenti norme sul lavoro marittimo della CLM su tutte le navi che fanno scalo in porti dell'UE, a prescindere dalla nazionalità dei marittimi.

L'applicazione delle norme della CLM tramite il controllo dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo è anche un modo per limitare il dumping sociale, che peggiora le condizioni di lavoro a bordo e penalizza gli armatori che offrono condizioni di lavoro dignitose in conformità alle norme dell'OIL.

1.2. Le responsabilità dello Stato di approdo in base alla CLM

La responsabilità di assicurare che le navi si conformino alle disposizioni degli strumenti pertinenti spetta agli armatori, ai comandanti e agli Stati di bandiera. Alcuni Stati di bandiera, tuttavia, non applicano adeguatamente tali disposizioni. Di conseguenza, essi vengono meno agli impegni contemplati in strumenti giuridici internazionali riconosciuti o non applicano con sufficiente rigore le norme relative ai trasporti marittimi, per cui alcune navi operano non in condizioni di sicurezza, mettendo in pericolo vite umane e l'ambiente marino. L'istituzione del controllo da parte dello Stato di approdo è stata la risposta intesa a rimediare a questa situazione.

Gli Stati di approdo, che praticano un sistema di procedure di ispezione armonizzate, possono esercitare la loro giurisdizione sulle navi che fanno scalo nei loro porti e costituiscono una "rete di sicurezza" per individuare le navi sotto norma con il fine ultimo di farle ritirare. A tale riguardo è fondamentale sviluppare una stretta cooperazione tra gli Stati di bandiera e gli Stati di approdo.

Attualmente esistono già ispezioni nell'ambito del controllo dello Stato di approdo che vertono sulle norme sociali basate sulle convenzioni OIL, in particolare la convenzione sulla marina mercantile (norme minime) del 1976 (convenzione OIL n. 147), che fa riferimento a:

- convenzione sull'età minima del 1973 (n. 138);
- convenzione (riveduta) sull'età minima (lavoro marittimo) del 1936 (n. 58);
- convenzione sull'età minima (lavoro marittimo) del 1920 (n. 7);
- convenzione concernente l'esame medico dei marittimi del 1946 (n. 73);
- convenzione sulla prevenzione degli infortuni (gente di mare) del 1970 (n. 134) (articoli 4 e 7);
- convenzione (riveduta) sugli alloggi degli equipaggi del 1949 (n. 92);
- convenzione concernente l'alimentazione e il servizio di mensa a bordo delle navi del 1946 (n. 68) (articolo 5);
- convenzione sui certificati di capacità degli ufficiali del 1936 (n. 53) (articoli 3 e 4);
- convenzione sul contratto di arruolamento dei marittimi del 1926 (n. 22);
- convenzione sul rimpatrio dei marittimi del 1926 (n. 23);
- convenzione concernente la libertà sindacale e la protezione del diritto sindacale del 1948 (n. 87);
- convenzione concernente il diritto di organizzazione e di negoziazione collettiva/l'applicazione dei principi del diritto sindacale e di negoziazione collettiva del 1949 (n. 98).

Queste convenzioni sono state consolidate nella CLM del 2006, ma sono tuttora in vigore in quanto alcune parti potrebbero essere disposte a continuare ad applicarle senza ratificare la CLM.

La CLM contiene disposizioni relative al controllo da parte dello Stato di approdo che richiedono controlli del rispetto dei requisiti sulle navi straniere che fanno scalo nei porti degli Stati aderenti alla convenzione. Gli Stati di approdo intervengono come seconda linea di difesa per far applicare la CLM e contribuire ad eliminare le navi sotto norma. La convenzione contempla inoltre una clausola che esclude qualsiasi trattamento più favorevole, in base alla quale ciascuno Stato parte della convenzione adempie alle proprie responsabilità nell'ambito della convenzione in modo da assicurare che le navi battenti bandiera di uno Stato che non ha ratificato la convenzione non ricevano un trattamento più favorevole di quelle battenti bandiera di uno Stato che l'ha ratificata. Tale clausola dovrebbe favorire l'uniformità delle ispezioni e contribuire efficacemente a creare condizioni di parità per il trasporto marittimo.

In pratica, la CLM definisce una procedura specifica e semplice. Un'ispezione iniziale è svolta per controllare i documenti rilasciati dallo Stato di bandiera (il *certificato di lavoro marittimo* e la *dichiarazione di conformità del lavoro marittimo*) e procedere a una visita della nave al fine di avere un quadro globale delle condizioni per l'equipaggio e dello stato della nave, compresi la sala macchine e gli alloggi, in modo da verificare se le norme pertinenti sono rispettate. Se dal giudizio professionale degli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo emerge chiaramente che le condizioni della nave non soddisfano le norme internazionali, possono essere effettuate ispezioni più dettagliate, soprattutto nei casi in cui le carenze costituirebbero un rischio evidente per la sicurezza, la salute o la protezione dei marittimi secondo quanto prescritto dalla CLM.

Tutti i reclami concernenti le condizioni a bordo saranno oggetto di indagini approfondite e saranno presi i provvedimenti ritenuti opportuni dall'ufficiale incaricato del controllo da parte dello Stato di approdo. Se necessario, la nave sarà sottoposta a fermo fino a quando siano prese le misure correttive adeguate.

L'OIL, come l'OMI, è un legislatore internazionale i cui lavori hanno un impatto universale mediante un sistema continuo di convenzioni, norme, codici e raccomandazioni internazionali. L'OIL, tuttavia, non dispone di un'autorità diretta a bordo delle navi e per questo era necessario adottare misure legislative supplementari a livello unionale e nazionale.

1.3 La normativa vigente dell'UE

1.3.1 Direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo[6]

A livello dell'UE, la direttiva 2009/16/CE è intesa a ridurre drasticamente il numero di navi non conformi alle norme:

a) migliorando l'osservanza della legislazione internazionale e dell'UE in materia di sicurezza e protezione marittima, tutela dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi battenti tutte le bandiere;

b) definendo criteri comuni per l'ispezione delle navi da parte dello Stato di approdo e armonizzando le procedure di ispezione e fermo, partendo dalle conoscenze specialistiche e dalle esperienze acquisite nell'ambito del memorandum d'intesa di Parigi (MOU di Parigi[7]);

c) applicando all'interno dell'UE un sistema di controllo da parte dello Stato di approdo basato su ispezioni effettuate all'interno dell'Unione e della regione del MOU di Parigi, che punti ad ispezionare tutte le navi con una frequenza legata al profilo di rischio, per cui le navi che presentano un rischio più elevato siano sottoposte ad ispezioni più dettagliate con maggiore frequenza.

1.3.2 Direttiva 2009/13/CE

A seguito dell'accordo tra le parti sociali dell'UE, la direttiva 2009/13/CE recepisce determinate norme della CLM nel diritto dell'Unione. Il suo allegato ha in particolare incorporato gli elementi pertinenti dei titoli 1, 2, 3 e 4 della CLM sulle prescrizioni minime per il lavoro a bordo delle navi (certificato medico, età minima, formazione e qualificazione), le condizioni di impiego (contratti di lavoro dei marittimi, rimpatrio, indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave, livelli di equipaggio, avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i lavoratori marittimi), le disposizioni in materia di alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering, le disposizioni in materia di tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale, compresi la responsabilità dell'armatore e l'accesso alle strutture a terra, e infine le procedure relative ai reclami a bordo.

Salvo indicazioni contrarie, la direttiva 2009/13/CE si applica a tutte le navi private e pubbliche, normalmente impegnate in attività commerciali, diverse dalle navi impegnate nella pesca o attività simili e dalle navi di costruzione tradizionale quali sanbuchi e giunche.

---

6 GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

7 L'organizzazione è composta da 27 amministrazioni marittime partecipanti e copre le acque degli stati costieri europei e del bacino nordatlantico dall'America del nord all'Europa. Attualmente gli Stati membri del MOU di Parigi sono Belgio, Bulgaria, Canada, Croazia, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Islanda, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Malta, Paesi Bassi, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Federazione russa, Slovenia, Spagna, Svezia e Regno Unito.

2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE

Gli Stati membri dell'UE hanno preso parte attiva nei negoziati della CLM insieme alla Commissione, che ha organizzato il coordinamento della posizione dell'UE. Tutti gli Stati membri dell'UE hanno adottato la CLM nel 2006.

Nel giugno 2011 una consultazione pubblica approfondita ha inoltre offerto agli Stati membri e alle parti interessate la possibilità di esprimere la loro opinione.

È stato manifestato un consenso generale sulla necessità di aggiornare la legislazione relativa allo Stato di bandiera e allo Stato di approdo ai fini dell'applicazione delle prescrizioni della CLM.

Gli effetti positivi specifici che sono stati evidenziati comprendevano il rafforzamento della sicurezza marittima, il miglioramento della qualità dei trasporti marittimi e condizioni di concorrenza più eque tra gli operatori dell'UE e quelli di paesi terzi e tra bandiere degli Stati membri dell'UE e quelle di paesi terzi.

Le parti interessate hanno anche menzionato la migliore qualità dell'impiego per tutti i marittimi, ossia i marittimi dell'UE che lavorano su navi battenti bandiera dell'UE, i marittimi dell'UE che lavorano su navi non battenti bandiera dell'UE, e anche oltre i confini dell'Unione, per i marittimi di paesi terzi che lavorano su navi battenti bandiera di paesi terzi.

La Task force sull'occupazione marittima e la competitività, un organo indipendente istituito dal Vicepresidente Siim Kallas nel luglio 2010, che ha concluso i lavori nel giugno 2011 e ha pubblicato una relazione[8] contenente raccomandazioni strategiche su come promuovere la professione del marittimo in Europa, ha raccomandato l'applicazione della CLM.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1 Contenuto della proposta

3.1.1 Modifica della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

La direttiva 2009/16/CE rinvia già alla CLM (considerando 5) e alle norme OIL (allegato IV), ma deve essere aggiornata per tener conto dei nuovi documenti e delle nuove disposizioni introdotte dalla CLM.

La presente proposta modifica pertanto la direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo al fine di:

- inserire il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo tra i documenti che devono essere controllati dagli ispettori;

- ampliare la portata delle ispezioni a nuovi elementi (ad esempio, l'esistenza di un contratto di lavoro adeguato firmato da entrambe le parti per ciascun lavoratore marittimo contenente le clausole richieste);

[8] Pubblicata il 20 luglio 2011. http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf

- ampliare la portata dell'indagine nel caso di reclami e prevedere la procedura adeguata.

3.1.2 Illustrazione dettagliata della proposta

L'articolo 1 contiene tutte le modifiche da apportare alla direttiva 2009/16/CE per allinearla ai requisiti della CLM.

Alcuni articoli dell'attuale direttiva 2009/16/CE (articoli 2 e 19) e gli allegati I, IV, V e X devono essere completati per includere la CLM nell'elenco delle convenzioni internazionali e per inserire i nuovi documenti derivanti dalla CLM, ossia il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.

In sostanza, le disposizioni stabilite dalla CLM sul trattamento dei reclami, con procedure specifiche da seguire, sono leggermente diverse dalle disposizioni della direttiva 2009/16/CE, che si applicano a una gamma di settori più ampia delle norme sociali. L'obiettivo non è quello di cambiare il sistema attuale stabilito dalla direttiva 2009/16/CE, ma completarlo con una procedura adatta ai reclami concernenti la CLM. Disposizioni specifiche sono pertanto state inserite nella proposta (articolo 1, punto 7).

Alcune modifiche sono inoltre dovute al fatto che la direttiva 2009/16/CE è modificata per la prima volta dall'entrata in vigore del trattato di Lisbona; è pertanto necessario introdurre le nuove norme in materia di poteri delegati e di competenze di esecuzione.

3.1.3 Documenti esplicativi che accompagnano la notifica di misure di attuazione

A seguito delle dichiarazioni politiche comuni (GU 2011/C 369/02) e GU 2011/C 369/03) la Commissione sta attualmente valutando la necessità di documenti esplicativi caso per caso. In virtù del principio di proporzionalità, non sono stati ritenuti giustificati documenti esplicativi nella presente proposta, che modifica solo un numero limitato di obblighi giuridici di una direttiva vigente. La presente proposta non comprende pertanto il considerando sui documenti esplicativi.

3.2 Basi giuridiche

Articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3.3 Principio di sussidiarietà

Norme sull'applicazione armonizzate in tutta l'UE devono contribuire a stabilire condizioni di parità per evitare distorsioni della concorrenza sul mercato interno a detrimento della sicurezza marittima e garantire condizioni di lavoro e di vita dignitose a tutti i marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità. In particolare, l'esperienza del controllo da parte dello Stato di approdo a livello dell'UE si è rivelata efficace per garantire una migliore sorveglianza delle navi che fanno scalo nei porti dell'UE grazie alla condivisione delle risorse e allo scambio di informazioni.

3.4 Principio di proporzionalità

Il modo migliore per assicurare il rispetto della CLM utilizzando gli strumenti esistenti sembra essere quello di farla applicare mediante il controllo da parte dello Stato di approdo, che è oggetto di regolamentazione dell'UE.

3.5 Scelta dello strumento

Poiché si tratta di norme minime che gli Stati membri devono attuare adottando misure nei propri sistemi nazionali e nell'ambito delle competenze condivise, la direttiva costituisce lo strumento adeguato.

3.6 Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

2012/0062 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta dalla Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[1],

visto il parere del Comitato delle regioni[2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Il 23 febbraio 2006 l'Organizzazione internazionale del lavoro ha adottato la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (di seguito "la convenzione") al fine di creare un unico strumento coerente che incorpori, nella misura del possibile, tutte le norme più aggiornate delle convenzioni e raccomandazioni internazionali vigenti sul lavoro marittimo, nonché i principi fondamentali di altre convenzioni internazionali sul lavoro.

(2) La decisione 2007/431/CE del Consiglio, del 7 giugno 2007[3], ha autorizzato gli Stati membri a ratificare la convenzione. È opportuno che gli Stati membri la ratifichino il prima possibile.

(3) La convenzione stabilisce norme per il lavoro marittimo applicabili a tutti i lavoratori marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave.

(4) Una gran parte delle norme della convenzione è attuata nel diritto dell'Unione dalla direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, e dalla direttiva 1999/63/CE.

---

1 GU C […] del […], pag. […].
2 GU C […] del […], pag. […].
3 GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63.

È necessario che le norme della convenzione sul lavoro marittimo che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2009/13/CE e/o della direttiva 1999/63/CE siano attuate dagli Stati membri in conformità alle citate direttive.

(5) La convenzione contempla disposizioni di applicazione che definiscono le responsabilità degli Stati di approdo. Al fine di proteggere la sicurezza e di evitare distorsioni della concorrenza occorre che gli Stati membri siano autorizzati a verificare il rispetto delle disposizioni della convenzione su tutte le navi che fanno scalo nei loro porti, a prescindere dallo Stato in cui sono immatricolate.

(6) Il controllo da parte dello Stato di approdo è disciplinato dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo[4], che deve citare la convenzione fra le convenzioni la cui attuazione è verificata dalle autorità degli Stati membri nei porti dell'Unione.

(7) Le norme dell'Unione devono inoltre riflettere le procedure stabilite nella convenzione con riguardo al trattamento degli reclami inerenti alle materie da essa contemplate.

(8) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione, occorre modificare la direttiva 2009/16/CE per conferire alla Commissione competenze di esecuzione. È necessario che alla Commissione sia conferito il potere di adottare atti di esecuzione per quanto riguarda l'uso, da parte delle autorità dello Stato di approdo, di un formato elettronico armonizzato per la trasmissione di tali reclami e il seguito dato agli stessi nonché per stabilire i criteri del profilo di rischio delle navi sulla base dell'articolo 10 della direttiva 2009/16/CE. Si tratta in effetti di un esercizio altamente tecnico da effettuare nell'ambito dei principi e criteri stabiliti dalla citata direttiva. Tali competenze devono essere esercitate a norma del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione[5].

(9) È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per quanto riguarda le modifiche dell'allegato VI della direttiva 2009/16/CE contenente l'elenco delle "istruzioni" adottate dal memorandum d'intesa di Parigi al fine di mantenere le procedure applicabili ed esecutive nel territorio degli Stati membri, in linea con quelle convenute a livello internazionale. La possibilità che la Commissione aggiorni rapidamente dette procedure contribuirebbe ad instaurare condizioni di parità per il trasporto marittimo. È particolarmente importante che la Commissione conduca consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti. È necessario che la Commissione, quando prepara e redige gli atti delegati, garantisca la trasmissione simultanea, puntuale e adeguata al Parlamento europeo e al Consiglio dei documenti pertinenti.

(10) Una parte degli obblighi contemplati nella presente direttiva non saranno applicabili agli Stati membri che non dispongono di litorali e porti marittimi. Di conseguenza, i soli obblighi applicabili all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al

---

4 GU L131 del 28.5.2009, pag. 57.
5 GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

Lussemburgo e alla Slovacchia sono quelli riguardanti le navi che battono la bandiera di tali Stati membri, lasciando impregiudicato l'obbligo di cooperazione degli Stati membri per garantire la continuità tra i servizi di gestione del traffico marittimo e quelli degli altri modi di trasporto.

(11) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa dell'entità o degli effetti dell'intervento, essere realizzati più efficacemente a livello dell'Unione, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE.

(13) È necessario che la presente direttiva entri in vigore lo stesso giorno della convenzione sul lavoro marittimo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche alla direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è modificata come segue:

(1) L'articolo 2 è così modificato:

a) al punto 1 è aggiunta la seguente lettera i):

"i) convenzione sul lavoro marittimo del 2006;"

b) al punto 3, alla fine della frase, sono aggiunti i seguenti termini:

"o la sua versione aggiornata;".

c) al punto 18, alla fine della frase, sono aggiunti i seguenti termini:

"nella sua versione aggiornata;".

d) al punto 21, alla fine della frase, sono aggiunti i seguenti termini:

"nella sua versione aggiornata;".

e) sono aggiunti i seguenti punti 23 e 24:

"23) "certificato di lavoro marittimo" il certificato di cui al regolamento 5.1.3 della convenzione sul lavoro marittimo;"

"24) "dichiarazione di conformità del lavoro marittimo" la dichiarazione di cui al regolamento 5.1.3 della convenzione sul lavoro marittimo.";

f) è aggiunto il seguente paragrafo:

"Tutti i riferimenti alle convenzioni contenuti nella presenta direttiva, inclusi i certificati e altri documenti, sono intesi come riferimenti a tali convenzioni nella loro versione aggiornata."

(2) All'articolo 3, è aggiunto il seguente paragrafo 5:

"5. L'applicazione e/o l'interpretazione della presente direttiva non costituisce in alcun caso un motivo per giustificare una riduzione del livello generale di protezione dei lavoratori nell'ambito della legislazione sociale dell'Unione."

(3) All'articolo 8, il paragrafo 4 è soppresso.

(4) All'articolo 10, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per stabilire il metodo di valutazione dei parametri di rischio generici e storici previsti. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3."

(5) All'articolo 14, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La portata di un'ispezione estesa, compresa l'indicazione dei settori a rischio da controllare, è stabilita nell'allegato VII. Alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per determinare le caratteristiche dettagliate da verificare nei settori a rischio indicati nel suddetto allegato. Detti atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3."

(6) All'articolo 15, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per determinare in dettaglio le modalità armonizzate di attuazione delle procedure descritte nelle istruzioni di cui all'allegato VI, anche per quanto riguarda i controlli di cui al paragrafo 2. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3."

(7) È inserito il seguente articolo 18 *bis*:

"Articolo 18 bis

Reclami relativi alla convenzione sul lavoro marittimo

1. Se non è stato possibile trovare, a bordo della nave, una soluzione a un reclamo relativo a materie contemplate dalla convenzione sul lavoro marittimo, l'ufficiale incaricato del controllo da parte dello Stato di approdo ne notifica immediatamente lo Stato di bandiera chiedendo, entro un termine prescritto, un parere e un piano di azione correttivo. Una relazione di ispezione è trasmessa per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 24.

2. Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente articolo, alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per stabilire un formato

elettronico armonizzato e la procedura di comunicazione del seguito dato dagli Stati membri. Detti atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.".

(8) all'articolo 19 è aggiunto il seguente paragrafo:

"11. Con riguardo alle materie contemplate dalla convenzione sul lavoro marittimo l'autorità competente informa senza indugio anche le pertinenti organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi nello Stato di approdo in cui è stata effettuata l'ispezione.".

(9) All'articolo 23, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per stabilire formulari armonizzati destinati ad essere utilizzati dai piloti e dalle autorità portuali per segnalare anomalie e registrare il seguito dato, nonché per definire le procedure da seguire e le modalità e gli strumenti tecnici da utilizzare. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3."

(10) All'articolo 27, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per stabilire le modalità di pubblicazione delle informazioni di cui al comma precedente, i criteri per l'aggregazione dei dati pertinenti e la frequenza degli aggiornamenti. Detti atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 31, paragrafo 2."

(11) Sono inseriti i seguenti articoli 30 *bis* e 30 *ter*:

"Articolo 30 bis

Atti delegati

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 30 *ter* per quanto riguarda le modifiche dell'allegato VI della presente direttiva al fine di aggiungere all'elenco figurante in detto allegato ulteriori istruzioni relative al controllo da parte dello Stato di approdo adottate dall'organizzazione del memorandum d'intesa di Parigi.

Articolo 30 ter

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La delega di poteri di cui all'articolo 30 *bis* è conferita alla Commissione per una durata indeterminata a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

3. La delega di potere di cui all'articolo 30 *bis* 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.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 30 *bis* 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 che 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."

(12) L'articolo 31 è sostituito dal seguente:

"Articolo 31

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

4. Se, nei casi di cui ai paragrafi 2 e 3, il parere del comitato deve essere ottenuto mediante procedura scritta, la procedura viene chiusa senza esito, entro la scadenza prevista per la trasmissione di un parere, allorché lo decida la presidenza del comitato o lo richieda la maggioranza semplice dei membri del comitato.".

(13) L'articolo 32 è soppresso.

(14) All'allegato I, punto II 2B, sono aggiunti i seguenti trattini:

"- Navi battenti bandiera di uno Stato che non ha ratificato una o più delle convenzioni elencate all'articolo 2, punto 1."

"- Navi la cui documentazione non fornisce alcuna prova che sia stato attuato un piano d'azione convenuto volto a correggere le non conformità, di cui alla norma A5.2.1(6) della CLM."

(15) All'allegato IV, sono aggiunti i seguenti punti 45 e 46:

"45. Certificato di lavoro marittimo (cfr. la convenzione sul lavoro marittimo dell'OIL - CLM).

46. Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo (CLM dell'OIL).".

(16) All'allegato V, punto A, sono aggiunti i seguenti punti 16, 17 e 18:

"16. I documenti richiesti dalla CLM non sono prodotti o non sono aggiornati, oppure non sono aggiornati in modo veritiero, o i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla CLM o non sono validi per altri motivi.

17. Le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della CLM.

18. La nave ha cambiato bandiera per evitare l'osservanza della CLM."

(17) All'allegato X, punto 3,10, sono aggiunti i seguenti punti 8. e 9:

"8. Le condizioni a bordo presentano un chiaro rischio per la sicurezza, la salute o la protezione dei lavoratori marittimi."

"9. La non conformità costituisce un'infrazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM (compresi i diritti dei lavoratori marittimi).".

Articolo 2
Recepimento

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative e regolamentari amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi [12 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3
Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

Articolo 4
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*