



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 22 maggio 2012 (04.06)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0065 (COD)
2012/0062 (COD)**

9863/12

**MAR 62
TRANS 149
SOC 361**

RELAZIONE

della: presidenza

al: COREPER/Consiglio

n. prop. Comm.: 8241/12 MAR 38 TRANS 106 SOC 242

8239/12 MAR 37 TRANS 105 SOC 241

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera ai fini dell'applicazione della direttiva 2009/13/CE del Consiglio 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

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

- *Stato di avanzamento dei lavori*

1. Introduzione

Il 23 marzo 2012 la Commissione europea ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo le proposte in oggetto.

Scopo delle proposte è allineare la normativa dell'Unione europea alle regole in materia di applicazione e conformità previste dal titolo V della convenzione sul lavoro marittimo, integrando le disposizioni sulla responsabilità degli Stati di bandiera e degli Stati di approdo nella normativa UE.

La convenzione sul lavoro marittimo (in appresso CLM 2006) è stata adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) il 23 febbraio 2006. La CLM 2006 prevede ampi diritti e la protezione sul lavoro per tutti i marittimi, a prescindere dalla nazionalità e dalla bandiera della nave. Si prefigge di garantire condizioni di lavoro dignitose per i marittimi e condizioni di concorrenza equa per gli armatori di qualità. 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 2006), 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).

Il 16 febbraio 2009 il Consiglio ha adottato la direttiva 2009/13/CE recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla CLM 2006, la cui base giuridica è l'articolo 155 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (che fa parte del titolo X, "Politica sociale"). La direttiva 2009/13/CE integra l'acquis dell'UE per quanto riguarda le norme sul lavoro incorporando le pertinenti disposizioni in materia di diritti dei marittimi contenute nei titoli I, II, III e IV della CLM 2006. Le parti sociali europee, tuttavia, non dispongono del potere di includere nel loro accordo le disposizioni di applicazione di cui al titolo V della CLM 2006.

La **proposta sulle responsabilità degli Stati di bandiera** è intesa a garantire l'attuazione della direttiva 2009/13/CE e recepisce le pertinenti disposizioni di applicazione della CLM 2006 (titolo V) nella normativa UE. A tal fine prevede che gli Stati membri siano tenuti ad applicare la direttiva 2009/13/CE nell'esercizio dei loro poteri in quanto Stati di bandiera, in combinato disposto con la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

La **proposta sul controllo da parte dello Stato di approdo** modifica la direttiva 2009/16/CE incorporandovi, tra l'altro, le prescrizioni della CLM 2006 e prevede in particolare 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);
- ampliare la portata dell'indagine nel caso di reclami e prevedere la procedura adeguata.

2. Lavori in seno al Consiglio

Le proposte sono state esaminate in primo luogo dal Gruppo "Trasporti marittimi", il 17 e 18 aprile 2012.

Da allora sono stati fatti notevoli progressi, nonostante i tempi relativamente brevi a disposizione. La presidenza ha presentato versioni rivedute delle due proposte alla luce delle discussioni svolte in sede di Gruppo. Per comodità di riferimento, le versioni più recenti sono riportate rispettivamente negli allegati I e II della presente relazione.

Nel complesso, le delegazioni hanno accolto positivamente le proposte e vi sono tendenzialmente favorevoli.

Esse hanno espresso tuttavia alcune preoccupazioni riguardo a entrambe le proposte, concernenti in particolare:

- l'assenza di valutazione d'impatto;
- la necessità di evitare di imporre oneri amministrativi supplementari alle amministrazioni pubbliche e al settore dei trasporti marittimi in questo momento di crisi economica;
- la necessità di allineare maggiormente il testo dei progetti di direttiva alla CLM 2006 integrandovi, in alcuni casi, il testo esatto della convenzione.

Sulla scorta delle proposte formulate finora dal Gruppo "Trasporti marittimi", la presidenza trae le seguenti conclusioni specifiche:

a) Proposta di direttiva relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera

Una serie di delegazioni ha contestato il fatto che non sia possibile esentare le navi di stazza lorda inferiore a 200 t dalle ispezioni periodiche, facendo notare che tali esenzioni sono previste nella CLM 2006.

Una delegazione ha chiesto che il campo di applicazione della direttiva sia ampliato per comprendere questioni come le responsabilità dell'armatore, le procedure di certificazione per le navi, le società di gestione degli equipaggi, la sicurezza sociale e i livelli minimi di organico.

Inoltre, alcune delegazioni hanno chiesto chiarimenti sulle interconnessioni tra la base giuridica della proposta in esame (articolo 100, paragrafo 2 del TFUE) e quella della direttiva 2009/13/CE (articolo 155 del TFUE).

Una delegazione si è domandata se una direttiva distinta sia realmente necessaria e se non sarebbe preferibile piuttosto modificare semplicemente la direttiva 2009/13/CE.

Infine, per quanto riguarda i termini per il recepimento, una serie di delegazioni ha chiesto un periodo più lungo (18 mesi anziché i 12 mesi proposti dalla Commissione).

Nell'ultima versione riveduta del testo, la presidenza ha tentato di tener conto di alcune delle preoccupazioni formulate dagli Stati membri. Va notato, tuttavia, che l'esame della proposta si trova ancora in una fase iniziale e che saranno formulati ulteriori suggerimenti di modifica. In particolare, la presidenza, in stretta cooperazione con la Commissione, rifletterà ulteriormente sull'opportunità di prevedere una maggiore flessibilità in materia di meccanismi di controllo e di monitoraggio per le navi più piccole (di stazza lorda inferiore a 200 t) e proporrà di allungare il periodo di recepimento da 12 a 18 mesi, in linea con la richiesta formulata dalle delegazioni.

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

Alcune delegazioni hanno chiesto chiarimenti circa la possibilità per gli Stati membri che non hanno ratificato la CLM 2006 di eseguire controlli da parte dello Stato di approdo sulla base della direttiva modificata. In altre parole, si chiedono quale sia la relazione tra diritto internazionale e diritto dell'UE in questo caso specifico.

Un'altra questione d'interesse generale riguarda la relazione tra le definizioni di "equipaggio" e "società" nella direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, e le definizioni, leggermente diverse, di "marittimi" e di "armatore" contenute della CLM 2006. La presidenza ha tentato di risolvere la prima questione inserendo un considerando interpretativo e si adopererà ulteriormente al fine di trovare una soluzione adeguata per la seconda questione.

La Commissione propone di introdurre una cosiddetta "clausola di non regressione", che precisi che *"[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."* La Commissione sostiene che numerosi atti legislativi nel settore del diritto del lavoro contengono clausole di questo tipo. Tuttavia, varie delegazioni ritengono tale disposizione troppo ampia e confusa (in particolare il riferimento generale alla "legislazione sociale dell'Unione"). La presidenza esaminerà ulteriormente come chiarire questa disposizione.

Inoltre, la proposta contiene una serie di disposizioni che conferiscono competenze di esecuzione alla Commissione. Secondo la Commissione, tali disposizioni non introducono nuovi elementi né conferiscono ampi poteri alla Commissione, ma dovrebbero essere viste semplicemente come un adattamento alle nuove procedure di comitato entrate in vigore con il trattato di Lisbona. Numerose delegazioni, tuttavia, hanno espresso preoccupazione per le modalità di formulazione di tali disposizioni, che a loro parere descrivono le misure di esecuzione troppo dettagliatamente, con il rischio che gli Stati membri siano confrontati a norme più dettagliate (ad es. "check-list" vincolanti) e di conseguenza a oneri amministrativi supplementari. Hanno chiesto una formulazione che si avvicini maggiormente a quella più generale contenuta nell'attuale direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo.

Per quanto riguarda la disposizione relativa agli atti delegati, che dà alla Commissione la possibilità di aggiornare l'elenco delle istruzioni adottate dal memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo (articolo 15 e allegato VI dell'attuale direttiva), alcune delegazioni hanno formulato forti preoccupazioni. In particolare, si sono chieste se l'inclusione di tali istruzioni nella direttiva non equivalga a renderle obbligatorie, nonostante si tratti soltanto di raccomandazioni.

La presidenza si è sforzata di venire incontro alle preoccupazioni espresse nelle modifiche proposte (ponendo tra l'altro una scadenza per la delega di potere alla Commissione), ma osserva che alcuni suggerimenti delle delegazioni potrebbero finire in realtà col dare alla Commissione una più ampia discrezionalità nel proporre atti di esecuzione e atti delegati. Si noti che la Commissione ha formulato una riserva su tutte le modifiche delle disposizioni in materia di atti di esecuzione e atti delegati.

Per quanto riguarda la procedura per il trattamento dei reclami relativi alla CLM 2006, varie delegazioni hanno chiesto una formulazione più vicina a quella della CLM 2006. Richieste analoghe sono state formulate riguardo alle disposizioni in materia di correzioni e di fermo. Le modifiche proposte finora dalla presidenza tengono conto in larga misura di tali richieste. Tuttavia sono necessari ulteriori studi per trovare formulazioni che utilizzino per quanto possibile i termini della CLM 2006 rispettando al tempo stesso la terminologia e la struttura della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo.

Un tema più controverso è la proposta di modifica dell'allegato I della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo in base alla quale le navi battenti bandiera di Stati che non hanno ratificato tutta una serie di convenzioni (compresa la CLM 2006) sarebbero soggette a una forma di regime di ispezione costante, potrebbero cioè essere oggetto di ispezione a prescindere dal tempo trascorso dall'ultima ispezione periodica. La maggioranza delle delegazioni mette in discussione tale proposta. Tra le obiezioni formulate c'è che questo potrebbe portare a una specie di persecuzione, con ispezioni della nave ad ogni porto di approdo; che si potrebbe considerare una specie di punizione per gli Stati che non hanno ratificato; e che la definizione di "fattori imprevisti", che la Commissione propone di applicare a questa disposizione, è inappropriata, in quanto la mancata ratifica di una convenzione non può assolutamente essere considerata un fattore imprevisto.

La Commissione si è impegnata a dare maggiori spiegazioni sulle modalità di funzionamento di questo regime di ispezione e sul suo eventuale impatto. In attesa di questo studio, la presidenza ha scelto di non suggerire la modifica o la soppressione di questa disposizione, malgrado la forte opposizione delle delegazioni.

E' intenzione della presidenza continuare a esaminare la proposta per portare avanti i lavori e preparare il terreno per una prossima adozione.

3. Conclusione

Il Coreper è invitato a esaminare e approvare la presente relazione e a trasmetterla al Consiglio TTE il 7 giugno 2012.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera ai fini dell'applicazione della direttiva 2009/13/CE del Consiglio 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

(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 della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'intervento dell'Unione nel settore dei trasporti marittimi è finalizzato, fra l'altro, a migliorare le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi, la sicurezza in mare e la prevenzione dell'inquinamento causato da incidenti marittimi.
- (2) L'Unione è consapevole che gran parte degli incidenti in mare sono direttamente causati da fattori umani, in particolare la fatica.
- (3) Uno dei principali obiettivi della politica di sicurezza marittima dell'Unione è quello di eliminare le navi non conformi alle norme.
- (4) 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.
- (5) La decisione 2007/431/CE del Consiglio del 7 giugno 2007³ ha autorizzato gli Stati membri a ratificare la convenzione. Gli Stati membri sono invitati a ratificarla quanto prima possibile.
- (6) La convenzione stabilisce norme per il lavoro marittimo applicabili a tutti i lavoratori marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave.
- (7) La direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009⁴, reca 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 la direttiva 1999/63/CE (l'Accordo).

³ GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63.

⁴ GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30.

- (8) La direttiva 2009/13 è stata adottata sulla base dell'articolo 155 del trattato.
- (9) Poiché gli accordi conclusi in virtù dell'articolo 155 del trattato che devono essere attuati sulla base di decisioni del Consiglio possono riguardare solo le materie elencate all'articolo 153 del trattato, alcune disposizioni della convenzione relative alle responsabilità dello Stato di bandiera con riguardo all'applicazione della convenzione non hanno potuto essere incluse nell'accordo sociale attuato dalla direttiva 2009/13/CE. Tali disposizioni devono essere integrate nel diritto dell'Unione mediante la presente direttiva.
- (10) Anche se la direttiva 2009/21/CE disciplina le responsabilità dello Stato di bandiera incorporando nel diritto dell'Unione il sistema di audit dell'Organizzazione marittima internazionale e introducendo la certificazione di qualità delle autorità marittime nazionali, si ritiene che una direttiva separata relativa alle norme sul lavoro marittimo sia più appropriata e in grado di riflettere con maggiore chiarezza le diverse finalità e procedure.
- (11) La direttiva 2009/13/CE si applica ai marittimi che lavorano sulle navi battenti bandiera di uno Stato membro. Gli Stati membri devono pertanto verificare che le navi battenti la loro bandiera osservino tutte le disposizioni di tale direttiva.
- (12) Per controllare l'effettiva applicazione della direttiva 2009/13/CE è necessario che gli Stati membri verifichino, mediante ispezioni e monitoraggi periodici e altre misure di controllo, che le navi battenti la loro bandiera rispettino le prescrizioni della direttiva 2009/13/CE.
- (13) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono quindi, a causa della portata 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.

- (14) Poiché la presente direttiva assicura l'applicazione della direttiva 2009/13/CE, è necessario che entri in vigore alla stessa data di quest'ultima,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce norme intese ad assicurare che gli Stati membri adempiano efficacemente ai loro obblighi di Stati di bandiera nel verificare l'osservanza della direttiva 2009/13/CE da parte delle navi battenti la loro bandiera. La presente direttiva non pregiudica la direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le pertinenti definizioni che figurano nell'allegato della direttiva 2009/13/CE.

a) [...]

b) [...]

Articolo 3

Controllo della conformità

Gli Stati membri garantiscono che siano istituiti idonei meccanismi di controllo e di monitoraggio e che siano condotte ispezioni efficaci e adeguate allo scopo di assicurare che le condizioni dei marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la loro bandiera soddisfino e continuino a soddisfare le prescrizioni della direttiva 2009/13/CE.

⁵ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

Articolo 4

Personale responsabile del controllo di conformità

Gli Stati membri assicurano che il personale incaricato di verificare la corretta attuazione della direttiva 2009/13/CE disponga della formazione, della competenza, del mandato, dei poteri, della posizione e dell'indipendenza necessari o auspicabili per consentirgli di effettuare la verifica e di garantire l'osservanza della direttiva.

Articolo 5

Trattamento dei reclami e misure correttive

1. Se uno Stato membro riceve un reclamo che non considera manifestamente infondato o ottiene le prove che una nave battente la sua bandiera non si conforma alle prescrizioni della direttiva 2009/13/CE o che le relative misure di attuazione presentano gravi carenze, detto Stato adotta le misure necessarie per indagare sulla questione e accertarsi che siano presi provvedimenti atti a rimediare alle carenze constatate.
2. Il personale incaricato del trattamento dei reclami considera riservata la fonte di qualsiasi rimostranza o reclamo concernente un pericolo o una carenza con riguardo alle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi o una violazione delle norme e regolamentazioni e non fornisce alcuna indicazione all'armatore, al suo rappresentante o all'operatore della nave sul fatto che è stata effettuata un'ispezione a seguito di tale rimostranza o reclamo.

Articolo 6

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un termine di 12 mesi a decorrere dalla data della sua entrata in vigore. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.
2. 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.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 7

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno dell'entrata in vigore della direttiva 2009/13/CE.

Articolo 8

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

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 della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni⁷,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) Il 23 febbraio 2006 l'Organizzazione internazionale del lavoro ha adottato la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006) 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 2007⁸ ha autorizzato gli Stati membri a ratificare la CLM 2006. È opportuno che gli Stati membri la ratifichino il prima possibile.
- (3) La CLM 2006 stabilisce norme per il lavoro marittimo applicabili a tutti i lavoratori marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave su cui lavorano.
- (3 bis) I termini "marittimo" e "equipaggio" non sono sempre utilizzati con lo stesso significato nelle pertinenti convenzioni internazionali. Nella direttiva 2009/16/CE modificata dalla presente direttiva è pertanto opportuno piuttosto che definire tali termini, intenderne il significato in ciascun caso nel modo in cui è definito o inteso in relazione alle pertinenti convenzioni internazionali. Resta quindi inteso che i termini "marittimo" e "equipaggio" potrebbe fare riferimento alla stessa categoria di personale.
- (4) Una gran parte delle norme della CLM 2006 è attuata nel diritto dell'Unione dalla direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009⁹ e dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio del 21 giugno 1999¹⁰. È necessario che le norme della CLM 2006 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 a tali direttive.

⁸ Decisione 2007/431/CE che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63).

⁹ Direttiva 2009/13/CE 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 (GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30).

¹⁰ Direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) (GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33).

- (5) La CLM 2006 contempla disposizioni di applicazione che definiscono le responsabilità degli Stati che assolvono gli obblighi in materia di controllo da parte dello Stato 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 CLM 2006 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 2009¹¹, che dovrebbe citare la CLM 2006 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 CLM 2006 con riguardo al trattamento dei reclami inerenti alle materie da essa contemplate.
- (8) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della direttiva 2009/16/CE, occorre modificarla in modo da 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 dei reclami riguardanti la CLM 2006 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 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 Commissione¹².

¹¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

¹² GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

- (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 relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982, nella sua versione aggiornata (MOU 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) [...]
- (11) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono quindi, a causa della portata e 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 sull'Unione europea. 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) La presente direttiva dovrebbe entrare in vigore lo stesso giorno della CLM 2006,

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) la lettera g) è soppressa;

a) al punto 1 sono aggiunti i seguenti punti:

“i) convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006);”

"j) convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 (TBT 2001)".

(b) [...]

(c) [...]

(d) [...]

(e) sono aggiunti i seguenti punti:

"23. per "certificato di lavoro marittimo" si intende il certificato di cui alla norma 5.1.3 della CLM 2006;

24. per "dichiarazione di conformità del lavoro marittimo" si intende la dichiarazione di cui alla norma 5.1.3 della CLM 2006";

(f) è aggiunto il seguente paragrafo:

“Tutti i riferimenti alle convenzioni, codici e risoluzioni internazionali contenuti nella presente direttiva, inclusi i certificati e altri documenti, sono intesi come riferimenti a tali convenzioni, codici e risoluzioni internazionali nella loro versione aggiornata.”.

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

"5. L'applicazione e/o l'interpretazione della presente direttiva non costituisce in alcun caso un motivo per gli Stati membri 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 sostituito dal seguente:

"4. La Commissione adotta misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione delle disposizioni del presente articolo. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3."

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

"3. La Commissione adotta le misure necessarie per l'applicazione del presente articolo, in particolare:

a) i criteri dello Stato di bandiera;

b) i criteri relativi alle prestazioni della compagnia.

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. La Commissione adotta misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione dell'allegato VII. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.'.

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

"4. La Commissione può adottare misure particolareggiate per garantire condizioni uniformi di applicazione delle disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3.'.

(7) È inserito il seguente articolo:

“Articolo 18 bis
Reclami relativi alla CLM 2006

1. Il reclamo di un marittimo concernente una violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei lavoratori marittimi) può essere trasmesso a un ispettore nel porto in cui ha fatto scalo la nave del marittimo. In tali casi l'ispettore effettua una prima indagine.
2. Se del caso, a seconda dalla natura del reclamo, l'indagine iniziale include la presa in considerazione dell'eventuale esame delle procedure di reclamo a bordo previste a norma del titolo 5 dell'allegato della 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* . L'ispettore può anche effettuare un'ispezione più dettagliata ai sensi dell'articolo 13.
3. L'ispettore cerca eventualmente di favorire una risoluzione del reclamo a bordo della nave.

4. Nel caso in cui dall'indagine o dall'ispezione emerga una non conformità che rientra nel campo di applicazione dell'articolo 19, si applicano le disposizioni di detto articolo.
5. Se non è stata trovata, a bordo della nave, una risoluzione al reclamo di un marittimo relativo a materie contemplate dalla CLM 2006, l'ispettore ne notifica immediatamente lo Stato di bandiera chiedendo, entro un termine prescritto, un parere e un piano di azione correttivo presentato da detto Stato. Una relazione di ispezione è trasmessa per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 24.

6. Qualora non sia stata trovata una risoluzione al reclamo a seguito dell'azione decisa conformemente al paragrafo 5, lo Stato di approdo trasmette copia della relazione dell'ispettore alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro. La relazione deve essere accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dalla competente autorità dello Stato di bandiera entro il termine previsto. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato di approdo. Inoltre, lo Stato di approdo presenta periodicamente alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro, conformemente all'allegato XII, dati statistici e informazioni riguardanti i reclami a cui è stata trovata una risoluzione.

Tali presentazioni sono previste affinché, sulla base delle azioni ritenute appropriate e rapide, si tenga un registro di tali informazioni da portare a conoscenza delle parti, ivi incluse le organizzazioni degli armatori e dei marittimi, che potrebbero essere interessate ad avvalersi delle pertinenti procedure di rivalsa.

7. Si adottano gli opportuni provvedimenti per tutelare la riservatezza dei reclami presentati dai marittimi.
8. 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.
9. Il presente articolo fa salvo l'articolo 18.

* GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30.

(8) L'articolo 19 è così modificato:

(a) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. In caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente e/o costituiscono una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei lavoratori marittimi), l'autorità competente del luogo in cui è ispezionata la nave si accerta che questa sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze.

Il provvedimento di fermo o di interruzione di un'operazione non è revocato:

- fino a quando non sia stato eliminato il pericolo o fino a che l'autorità competente stabilisca che, a determinate condizioni, la nave può riprendere il mare o l'operazione può essere ripresa senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio, senza pericoli per le altre navi o senza rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino;

oppure

- l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le non conformità relative alla CLM 2006 e si sia accertata che il piano sarà attuato in modo rapido.";

b) è aggiunto il seguente paragrafo:

"11. Se è fatto divieto a una nave di riprendere il mare a causa di una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006, l'autorità competente ne informa immediatamente le pertinenti organizzazioni degli armatori e dei 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 affinché adottati le misure necessarie per l'applicazione del presente articolo, incluse le procedure armonizzate destinate ad essere utilizzate da piloti e autorità o organismi portuali per segnalare anomalie apparenti e registrare il seguito dato dagli Stati membri. 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 primo comma, i criteri per l'aggregazione dei dati pertinenti e la frequenza degli aggiornamenti. Detti atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 3."

(11) Sono inseriti gli articoli seguenti:

"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. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 30 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da ...^{*}. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di poteri è prorogata tacitamente per periodi di durata identica, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano al più tardi tre mesi prima della fine di ciascun periodo.
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.”.

^{*} GU: si prega di inserire la data: data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica.

(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. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. [...]
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma del regolamento (UE) n. 182/2011.
4. Se, nei casi di cui al paragrafo 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.

(13a) L'articolo 33 è sostituito dal seguente:

“Articolo 33
Modalità di attuazione

Nello stabilire le modalità di attuazione di cui all'articolo 8, paragrafo 4, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 4, all'articolo 15, paragrafo 4, all'articolo 18 bis, paragrafo 8, all'articolo 23, paragrafo 5 e all'articolo 27 secondo le procedure di cui all'articolo 31, paragrafo 3, la Commissione fa particolare attenzione a che dette modalità tengano conto della competenza e dell'esperienza acquisite con il sistema di ispezione nell'ambito dell'Unione e basandosi sulle competenze maturate nell'ambito del MOU di Parigi.”.

(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 per le quali un piano d'azione volto a correggere le non conformità di cui alla norma A5.2.1(6) della CLM 2006 è stato convenuto, ma non controllato da un ispettore.”.

(15) All'allegato IV sono aggiunti i punti seguenti:

'45. Certificato di lavoro marittimo.

46. Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II.”.

(16) All'allegato V, sezione A sono aggiunti i punti seguenti:

"16. I documenti richiesti dalla CLM 2006 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 2006 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 2006.

18. Esistono ragionevoli motivi per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera per evitare di dover conformarsi alla CLM 2006."

(17) All'allegato X, punto 3.10 sono aggiunti i seguenti punti:

"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 2006 (compresi i diritti dei lavoratori marittimi)."

(17 bis) All'allegato XII, punto 1 è aggiunto il seguente trattino:

"- presentare alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro, a nome degli Stati membri, dati statistici e informazioni relativi ai reclami a cui è stata trovata una risoluzione."

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ...^{*}. 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.

* GU: si prega di inserire la data: 18 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali misure 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 CLM 2006.

Articolo 4
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente