



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.3.2012
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

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)

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 ritiene che la CLM contribuisca utilmente a stabilire pari condizioni nel settore marittimo a livello mondiale fissando norme minime comuni per tutte le bandiere e 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 lavoro¹. 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/CE². La direttiva 2009/13/CE rappresenta un risultato straordinario del dialogo sociale nel settore e la presente proposta è volta ad assicurare che sia dotata dei mezzi adeguati per la sua attuazione nell'Unione.

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.

¹ GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63.

² GU L 124 del 20.5.2009, pag.30.

Attualmente la legislazione europea è armonizzata, tramite la direttiva 2009/13/CE, con le norme internazionali stabilite dalla CLM. La direttiva ha ripreso le disposizioni pertinenti della CLM che istituiscono i diritti dei marittimi di cui ai titoli I, II, III e IV sopra menzionati.

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 bandiera.

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 2018³, 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 all'interno del settore in questo campo e che pertanto l'intervento dell'Unione e degli Stati membri deve mirare a:

- procedere ad una ratifica in tempi brevi della convenzione 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 approdo⁴.

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 recante modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, intesa a garantire condizioni di parità a livello mondiale per il settore mediante l'applicazione della CLM in tutti i porti europei.

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.

³ COM(2009) 8.

⁴ Vedere il paragrafo 3 della comunicazione.

⁵ COM(2011) 144 definitivo.

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 dei marittimi a condizioni di lavoro dignitose in un'ampia gamma di aspetti ed è stata concepita per poter 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 bandiera in base alla CLM

Adottando la CLM, l'OIL ha messo a punto disposizioni innovative relative alla certificazione delle condizioni di lavoro a bordo delle navi.

La CLM instaura un regime di applicazione rigoroso, sostenuto da un sistema di certificazione per cui lo Stato di bandiera (o un'organizzazione/entità riconosciuta che agisce per suo conto) esamina i piani di conformità degli armatori e verifica e certifica che essi sono stati effettivamente adottati e che vengono attuati. Le navi dovranno avere a bordo un *certificato di lavoro marittimo* e una *dichiarazione di conformità del lavoro marittimo*. Questi documenti saranno rilasciati dallo Stato di bandiera che esercita giurisdizione sulle navi e che certifica l'esito dei controlli. Secondo la CLM, questo requisito riguarda le navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate che effettuano viaggi internazionali o cabotaggio all'estero. Gli Stati di bandiera dell'UE dovranno tuttavia assicurare che le disposizioni legislative e

regolamentari nazionali di attuazione della direttiva 2009/13/CE siano rispettate sulle navi più piccole (di stazza lorda inferiore a 500 t), per le quali la CLM non stabilisce l'obbligo di certificazione. Per evitare un ulteriore livello di regolamentazione a carico degli Stati membri, il sistema di certificazione nel suo complesso non è integrato nel diritto dell'UE dalla presente proposta, ma rimane nell'ambito del diritto internazionale.

1.3. La normativa vigente dell'UE

L'Unione europea ha istituito un quadro giuridico volto ad accrescere la sicurezza marittima mediante l'adozione di tre pacchetti sulla sicurezza marittima, il più recente dei quali nel 2009. Alcune norme dell'UE sulla sicurezza marittima e sulla salute e la sicurezza che sono pertinenti per la presente proposta sono riassunte di seguito.

1.3.1 Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera⁶

A livello dell'UE la direttiva 2009/21/CE è finalizzata ad assicurare che gli Stati membri osservino in modo efficace e coerente i loro obblighi in quanto Stati di bandiera allo scopo di rafforzare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento da parte delle navi battenti la loro bandiera. Essa stabilisce le condizioni per l'immatricolazione delle navi in uno Stato membro e l'obbligo per gli Stati di bandiera di istituire un sistema di gestione della qualità e una valutazione interna in conformità alle norme internazionali. A tal fine si applicano le norme dell'OMI, in particolare il piano di audit obbligatorio delle amministrazioni nazionali marittime e il codice dello Stato di bandiera dell'OMI.

La direttiva 2009/21/CE non contiene tuttavia un elenco degli obblighi cui lo Stato di bandiera deve ottemperare, ma fa riferimento alle procedure dell'OMI. Gli specifici obblighi che incombono allo Stato di bandiera con l'applicazione della direttiva 2009/13/CE devono pertanto essere introdotti nel diritto dell'UE. Poiché gli obiettivi della presente proposta sono distinti e di natura diversa da quelli della direttiva 2009/21/CE, sembra più coerente optare per una proposta autonoma anziché modificare la direttiva 2009/21/CE.

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

⁶ GU L131 del 28.5.2009, pag. 132.

pesca o attività simili e dalle navi di costruzione tradizionale quali sanbuchi e giunche. La direttiva non è applicabile alle navi da guerra o alle navi ausiliarie.

2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE

Gli Stati membri hanno preso parte attiva nei negoziati della CLM con la 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 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 di 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 relazione⁷ 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 Responsabilità dello Stato di bandiera

La bandiera nazionale costituisce la fonte principale di responsabilità di Stato per una nave. Gli Stati di bandiera sono tenuti ad assicurare che le loro navi siano conformi alle norme riconosciute dagli Stati di bandiera nell'ambito del diritto e di convenzioni internazionali, in particolare alle norme minime internazionali. Questo significa che l'esercizio e la manutenzione delle navi di uno Stato di bandiera devono essere tali da ridurre al minimo il rischio per i marittimi, l'ambiente marino e il carico. L'articolo 94 della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS 1982) stabilisce gli obblighi fondamentali degli Stati di bandiera e, al paragrafo 5, impone loro di adottare le misure necessarie per garantire l'osservanza delle norme, delle procedure e delle pratiche internazionali generalmente accettate.

⁷ Pubblicata il 20 luglio 2011. <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

Lo Stato di bandiera esercita efficacemente la propria giurisdizione e il proprio controllo su questioni di carattere amministrativo, tecnico e sociale sulle proprie navi ed equipaggi in alto mare e applica la normativa sulle navi battenti la sua bandiera, in particolare le norme relative all'ispezione, alla certificazione e al rilascio di documenti di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento.

Concretamente, prima di autorizzare una nave a battere la loro bandiera, gli Stati membri verificano che essa sia conforme alle norme e alle regolamentazioni vigenti nei settori di cui sono responsabili.

L'attuale proposta sullo Stato di bandiera si limita a riprendere alcune parti del titolo V della CLM riguardanti le responsabilità dello Stato di bandiera. Come precisato, la presente proposta integra, ma non modifica, la direttiva 2009/21/CE per quanto riguarda lo Stato di bandiera. La presente proposta stabilisce disposizioni che assicurino l'applicazione e l'osservanza della direttiva 2009/13/CE da parte dello Stato di bandiera.

Tuttavia, per motivi di competenza dell'UE e di opportunità politica non è stato possibile recepire nel diritto dell'UE tutte le disposizioni della CLM relative all'obbligo delle navi di detenere a bordo un certificato di lavoro marittimo e una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, documenti che certificano il rispetto dei 14 punti coperti dalla CLM (età minima dei marittimi, certificazione medica dei marittimi, qualificazione dei marittimi, contratti di lavoro dei marittimi, utilizzo di un servizio privato di ingaggio e collocamento dei marittimi autorizzato, certificato o regolamentato, ore di lavoro e di riposo, livelli di equipaggio, alloggio, strutture ricreative a bordo, vitto e ristorazione, salute e sicurezza e prevenzione degli infortuni, assistenza sanitaria a bordo, procedure di reclamo a bordo, retribuzione del marittimo).

La direttiva 2009/13/CE non contempla tutte le materie comprese nella CLM. Gli obblighi degli Stati che battono bandiera dell'UE sono pertanto limitati all'applicazione delle disposizioni della direttiva 2009/13/CE.

3.1.2 Contenuto dettagliato della proposta

La direttiva 2009/21/CE mira a garantire che le bandiere di tutti gli Stati membri dell'UE abbiano una buona reputazione (e che non figurino nelle liste nere, ecc) e a incorporare nel diritto dell'UE il sistema di audit dello Stato di bandiera dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) nonché a introdurre la certificazione di qualità delle autorità marittime nazionali, mentre la presente proposta ha finalità differenti. La presente proposta non si riferisce ad alcuna procedura dell'OMI, ma stabilisce principi finalizzati a monitorare l'applicazione della direttiva 2009/13/CE integrando alcune norme della convenzione sul lavoro marittimo. A fini di chiarezza è preferibile redigere un testo distinto.

L'articolo 1 descrive l'oggetto della proposta, che consiste nel garantire che gli Stati di bandiera dell'UE ottemperino alle proprie responsabilità nell'applicazione e nel controllo dell'applicazione della direttiva 2009/13/CE.

L'articolo 2 riprende le definizioni di nave e di armatore basate sulle definizioni contenute nella CLM e utilizzate nella direttiva 2009/13/CE per evitare qualsiasi discrepanza tra le norme e le misure di esecuzione.

L'articolo 3 stabilisce l'obbligo dello Stato di bandiera di istituire meccanismi di ispezione e di assicurare l'osservanza della direttiva 2009/13/CE da parte delle proprie navi.

L'articolo 4 si riferisce alle qualifiche professionali e all'indipendenza del personale incaricato di verificare che alle materie contemplate dalla direttiva 2009/13/CE sia data debita applicazione a bordo delle navi battenti bandiera degli Stati membri interessati.

L'articolo 5 verte sui reclami presentati a bordo di navi battenti bandiera dell'UE e stabilisce i principi e le procedure che il personale competente degli Stati di bandiera deve seguire.

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)⁸ 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 nel caso della presente proposta, che non modifica altri atti legislativi vigenti, al fine di evitare eventuali oneri amministrativi supplementari e dato che la proposta è ben delimitata e non incide su ambiti fortemente regolamentati a livello nazionale. 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

Le misure adottate dallo Stato di bandiera rappresentano il mezzo principale di controllo dell'applicazione della normativa nel settore dei trasporti marittimi. La presente proposta mira a rafforzare il ruolo dello Stato di bandiera nel controllare che la direttiva 2009/13/CE sia applicata in modo efficace e coerente e ad evitare che gli Stati membri agiscano individualmente a danno della coerenza o in violazione del diritto internazionale o dell'Unione.

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.

⁸ COM(2007) 502.

3.6 Entrata in vigore

Analogamente alla direttiva 2009/13/CE, la presente direttiva entra in vigore il giorno dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

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 europeo⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁰,

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

⁹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁰ GU C [...] del [...], pag. [...].

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 2007¹¹, 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 2009¹², 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).
- (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

¹¹ GU L 161 del 22.6.2007, pag. 63.

¹² GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30.

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 Consiglio¹³.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) "nave": una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne, nelle acque protette o nelle acque adiacenti alle acque protette o alle zone in cui si applicano i regolamenti portuali;

b) "armatore": proprietario della nave o ogni altra organizzazione o persona, quali il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi in conformità all'allegato della direttiva 2009/13/CE, indipendentemente dal fatto che altre organizzazioni o persone assolvano taluni dei compiti o obblighi a nome dell'armatore.

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 di lavoro e di vita dei marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la loro bandiera soddisfino e continuino a soddisfare le prescrizioni della direttiva 2009/13/CE.

¹³ GUL 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

Reclami

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, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente