

SCHEMA DI VALUTAZIONE n. 24/2012
dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo
sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità

TITOLO:	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. 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		
NUMERO ATTO	COM (2012) 129 def. COM (2012) 134 def.		
NUMERO PROCEDURA	2012/0062 (COD) 2012/0065 (COD)		
AUTORE	Commissione europea		
DATA DEGLI ATTI	23/03/2012		
DATA DI TRASMISSIONE	23/03/2012		
SCADENZE OTTO SETTIMANE	21/05/2012		
ASSEGNATO IL	28/03/2012		
COMM.NE DI MERITO	11 ^a	Parere motivato entro	03/05/2012
COMM.NI CONSULTATE	3 ^a , 8 ^a e 14 ^a	Oss.ni e proposte entro	26/04/2012
OGGETTO	Le proposte di direttive COM (2012) 129 def. e COM (2012) 134 def. mirano a dare piena applicazione a quanto previsto per i lavoratori del settore marittimo dalla Convenzione sul lavoro marittimo (CLM) adottata nel 2006 dall'Organizzazione mondiale del lavoro (OIL) al fine di garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi imponendo l'obbligo per gli Stati membri di applicare la direttiva 2009/13/CE rispetto alle loro responsabilità in quanto Stati di approdo e nell'esercizio dei loro poteri in quanto Stati di bandiera.		
BASE GIURIDICA	La base giuridica delle proposte è individuata nell'articolo 100,		

paragrafo 2, del TFUE ai sensi del quale «il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, possono stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea».

PRINCIPI DI SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

Le proposte in esame sono conformi al principio di sussidiarietà in quanto mirano a stabilire condizioni di parità in tutta l'Unione europea 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.

Quanto alla proporzionalità, la proposta COM (2012) 129 def. appare conforme in quanto il modo migliore per assicurare il rispetto della CLM e dell'applicazione della normativa nel settore dei trasporti marittimi, utilizzando gli strumenti esistenti, è risultato essere quello di farla applicare mediante il controllo da parte dello Stato di approdo, che è oggetto di regolamentazione dell'UE.

In merito alla proposta di direttiva COM (2012) 134 def., essa appare conforme in quanto 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.

ANNOTAZIONI:

L'UE considera che la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro 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. 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 disposizioni¹. L'Unione europea, con la [decisione 2007/431/CE](#) del Consiglio, del 7 giugno 2007, ha autorizzato gli Stati membri a ratificare la CLM, nell'interesse della Comunità europea².

L'UE ha 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

¹ La CLM 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).

² Alcuni Stati membri l'hanno già ratificata (Spagna, Bulgaria, Lussemburgo, Danimarca, Lettonia, Paesi Bassi) e altri sono in procinto di farlo. 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.

dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE per armonizzare la legislazione europea con le norme internazionali stabilite dalla CLM. Inoltre, l'UE ha adottato la [direttiva 2009/16/CE](#), intesa a ridurre drasticamente il numero di navi non conformi alle norme e la [direttiva 2009/21/CE](#) relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera 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 bandiera³.

La direttiva 2009/13/CE ha incorporato le disposizioni pertinenti della CLM che istituiscono i diritti dei marittimi di cui ai titoli I, II, III e IV. 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 **proposta COM (2012) 129 def.** si prefigge esattamente questo scopo per quanto attiene alle responsabilità dello Stato di approdo. 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. Gli Stati di approdo intervengono dunque come seconda linea di difesa per far applicare la CLM e contribuire ad eliminare le navi sotto norma. 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.

La proposta COM (2012) 129 def. modifica pertanto la direttiva 2009/16/CE 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); ampliare la portata dell'indagine nel caso di reclami e prevedere la procedura adeguata⁴.

La **proposta COM (2012) 134 def.** si limita a riprendere alcune parti del titolo V della CLM riguardanti le responsabilità dello Stato di bandiera, integrando la direttiva 2009/21/CE, e a stabilire disposizioni che assicurino l'applicazione e l'osservanza della direttiva 2009/13/CE da parte dello Stato di bandiera, integrando alcune norme della convenzione sul lavoro marittimo.

³ Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ([COM\(2011\) 144 def.](#)), inoltre, 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.

⁴ Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione, si è rilevata la necessità di 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.

Va ricordato che lo Stato di bandiera esercita efficacemente la propria giurisdizione e il proprio controllo per le 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.

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 contenute nella CLM e utilizzate nella direttiva 2009/13/CE per evitare qualsiasi discrepanza tra le norme e le misure di esecuzione⁵. 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.

27 aprile 2012

A cura di Vitaliana Curigliano

Per informazioni: Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea (roci01a@senato.it)

⁵ 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.