

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 relativa al controllo da parte dello Stato di approdo è stata recepita nell'ordinamento italiano attraverso il Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53.

La nuova direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013, entrata in vigore il 20 agosto 2013, ha introdotto delle modifiche alla direttiva 2009/16/CE in conseguenza dell'entrata in vigore - nella stessa data - della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) n. 186 sul lavoro marittimo, con allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza Generale dell'ILO, c.d. MLC, 2006.

Con legge 23 settembre 2013 n. 113 è stata ratificata e data esecuzione alla predetta Convenzione con deposito dello strumento di ratifica all'ILO in data 19 novembre 2013. Tale Convenzione entrerà in vigore per l'Italia, ai sensi dell'art. VIII della Convenzione, dodici mesi dopo la data in cui è stata effettuata la registrazione e dunque al 19 novembre 2014.

L'art. 2 della citata direttiva richiede agli Stati Membri la trasposizione della stessa all'interno dell'ordinamento nazionale entro il 21 novembre 2014. A tale scopo il presente provvedimento provvede al recepimento della nuova direttiva al fine di assicurare la conformità della legislazione nazionale alle nuove disposizioni comunitarie attraverso la novella del vigente decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 53, di attuazione della precedente Direttiva.

L'allegato schema è stato predisposto, pertanto, al fine di dare attuazione alla Direttiva in oggetto che modifica, la Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, e di seguito si illustra.

**L'articolo 1** contiene, in un unico comma, le modifiche da apportare al decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 53 (di seguito denominato decreto), in conforme attuazione alla direttiva 2013/38/UE.

Tali modifiche mirano ad armonizzare le disposizioni relative ai controlli dello Stato di approdo con la disciplina internazionale di cui alla Convenzione sul lavoro marittimo dell'ILO n. 186 (MLC 2006) a seguito dell'entrata in vigore della stessa il 20 agosto 2013.

In particolare, le lettere a), b), c) e d), modificano l'articolo 2 del decreto con l'introduzione di nuove definizioni riguardanti tre Convenzioni internazionali cui occorre fare riferimento nello svolgimento delle attività di ispezione previste dal decreto, ossia:

- "Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006) di cui alla legge 23 settembre 2013 n. 113;
- "Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 (AFS 2001) di cui alla legge 31 agosto 2012, n. 163;



- “Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall’inquinamento determinato dal carburante delle navi, del 2001 (convenzione «Bunker Oil» 2001) di cui alla legge 1 febbraio 2010, n. 19).

Infatti il rispetto delle predette Convenzioni sarà oggetto di verifica da parte degli ispettori dello Stato di approdo, ed al conseguente inserimento dei nuovi certificati richiesti dalla MLC 2006, ossia del “certificato di lavoro marittimo” di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006 e della “dichiarazione di conformità del lavoro marittimo” di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006.

Le lettere e) ed f), modificano l’ambito di applicazione del decreto contemplato dall’articolo 3, prevedendo in particolare la previsione che le misure adottate per applicare il decreto non devono comportare una riduzione del livello generale di protezione dei marittimi previsto dal diritto sociale dell’Unione.

La lettera g), sostituisce all’articolo 15, il comma 2, prevedendo che l’identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave e che l’ispettore assicura il mantenimento di garanzie di riservatezza degli esposti dei marittimi, ivi compresa la riservatezza durante i colloqui con i membri dell’equipaggio. Si prevede inoltre che l’autorità competente locale (Capitaneria di porto) informa, tramite l’autorità competente centrale (Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto), l’amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente estendendone copia all’Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esposti non infondati pervenuti e del seguito che vi è stato dato.

La lettera h), inserisce l’articolo 15-bis recante “Procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla CLM 2006. Si prevede infatti che nel caso in cui è ricevuto un esposto da parte di un marittimo concernente una violazione delle prescrizioni della CLM 2006, l’ispettore nel porto in cui ha fatto scalo la nave del marittimo effettua una prima indagine. Se del caso, a seconda della natura dell’esposto, l’ispettore può anche eseguire un’ispezione più dettagliata. Si prevede comunque che l’ispettore cerchi di favorire una soluzione in relazione all’esposto a bordo della nave. Nel caso in cui dall’indagine o dall’ispezione emerga una mancata conformità che rientra nell’ambito di applicazione dell’articolo 22, si applica detto articolo, ossia il fermo della nave. Qualora non sia stata trovata, a bordo della nave, una soluzione in relazione all’esposto di un marittimo relativo a materie contemplate dalla CLM 2006, l’ispettore ne dà immediata notifica allo Stato di bandiera chiedendo a quest’ultimo di presentare, entro un termine impartito un parere e un piano di azione correttiva. Una relazione di ogni ispezione effettuata è trasmessa per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni denominato TESIS e previsto dall’articolo 26 del decreto legislativo n. 53/2011. Qualora non sia stata trovata una soluzione in relazione all’esposto a seguito dell’azione intrapresa, l’autorità competente locale, per il tramite dell’autorità competente centrale, trasmette alla direzione generale dell’Ufficio internazionale del lavoro una copia della relazione dell’ispettore, accompagnata dall’eventuale risposta ricevuta dalla competente autorità dello Stato di bandiera entro il termine impartito. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato. Inoltre, l’autorità competente centrale presenta periodicamente alla direzione generale dell’Ufficio internazionale del lavoro dati statistici e informazioni riguardanti gli esposti in relazione ai quali è stata trovata una soluzione affinché, sulla base delle azioni ritenute appropriate e opportune, sia tenuto un registro di tali informazioni che sia portato a conoscenza delle parti, incluse le organizzazioni dei



marittimi e degli armatori, che potrebbero essere interessate ad avvalersi delle pertinenti procedure di ricorso.

La lettera i), aggiunge all'articolo 21, dopo il comma 1, tre nuovi commi secondo cui qualora un'ispezione più dettagliata accerti condizioni di vita e di lavoro sulla nave difformi dalle prescrizioni della CLM 2006, l'ispettore segnala immediatamente le carenze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione delle stesse. Inoltre, al comma qualora un ispettore ritenga che le carenze siano rilevanti o qualora esse riguardino un possibile esposto segnala le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato e può darne notifica a un rappresentante dello Stato di bandiera e fornire alle competenti autorità del successivo porto di scalo le informazioni pertinenti.

La lettera l), inserisce all'articolo 22, dopo il comma 2, due nuovi commi che prevedono che in caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi oppure di carenze che costituiscano una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi), l'autorità competente locale assicura 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 d'interruzione di un'operazione non è revocato fino a quando non si sia posto rimedio alle carenze riscontrate oppure l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le carenze stesse e abbia accertato che il piano possa essere attuato in modo rapido.

La lettera m), interviene all'articolo 22, prevedendo che qualora si proceda a un fermo, l'autorità competente informa immediatamente per iscritto, e accludendo il rapporto d'ispezione, l'amministrazione dello Stato di bandiera o, quando ciò non sia possibile, il console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica di tale Stato in merito a tutte le circostanze che hanno reso necessario l'intervento.

Dalla lettera n) alla lettera u) sono poi apportate modifiche agli allegati al decreto legislativo oggetto di modifica, relativamente, in particolare, all'inserimento tra i c.d. "fattori imprevisti" (che determinano una priorità per l'ispezione della nave) dell'esistenza di un rapporto o di un esposto o il mancato controllo sull'attuazione del piano d'azione inteso a correggere le carenze motivo di detenzione e di nuovi documenti da controllare obbligatoriamente a bordo (Certificati medici (cfr. CLM 2006) - Tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (cfr. CLM 2006 e STCW 78/95) - Registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (cfr. CLM 2006); Certificato di lavoro marittimo - Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II - Certificato internazionale del sistema antivegetativo - Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi

L'articolo 2 prevede la clausola di invarianza finanziaria.



**RELAZIONE TECNICA**  
(ai sensi dell'articolo 17 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 - Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze 13.09.2010, n. 32)

*Descrizione dell'innovazione normativa*

*Sezione I*

**A) Titolo del provvedimento:**

Decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/38/EU del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013 recante la modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo dello Stato di approdo.

**B) Amministrazione e altro soggetto proponente:**

Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle politiche agricole alimentari e forestali.

**C) Tipologia dell'atto:**

Schema di decreto legislativo da emanare in attuazione della legge 7 ottobre 2014, n. 154 recante "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013 - secondo semestre".

**D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di neutralità finanziaria (art. 2).

**PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /**

**PER LA COPERTURA: /**

**PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /**

**PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /**

**E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**SEZIONE II**  
**QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI**

La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 relativa al controllo da parte dello Stato di Approdo è stata recepita nell'ordinamento italiano, attraverso il Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53.



Il decreto legislativo in esame recepisce la nuova direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013, entrata in vigore il 20 agosto 2013, che ha introdotto delle modifiche alla direttiva 2009/16/CE in conseguenza dell'entrata in vigore - nella stessa data - della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) n. 186 sul lavoro marittimo, con allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza Generale dell'ILO, c.d. MLC, 2006.

Con legge 23 settembre 2013 n. 113 è stata infatti ratificata e data esecuzione alla predetta Convenzione con deposito dello strumento di ratifica all'ILO in data 19 novembre 2013. Tale Convenzione è entrata in vigore per l'Italia, ai sensi dell'art. VIII della Convenzione, dodici mesi dopo la data in cui è stata effettuata la registrazione e dunque il 19 novembre 2014. L'art. 2 della citata direttiva richiedeva agli Stati Membri la trasposizione della stessa all'interno dell'ordinamento nazionale entro il 21 novembre 2014. Pertanto il provvedimento in esame intende recepire la nuova Direttiva contenente le disposizioni necessarie per assicurare la conformità della legislazione nazionale alle nuove disposizioni comunitarie, andando quindi a modificare il vigente decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 53 di attuazione della precedente Direttiva.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Infatti, anche laddove si introducono procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla CLM 2006 (Convenzione sul lavoro marittimo), articolo 1, comma 1, lettera h, al punto 5, si fa riferimento alla già attiva banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 26 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53. Per quanto concerne invece la tenuta del registro delle informazioni riguardanti gli esposti, previsto dal citato articolo 1, comma 1, lettera h, punto 6, vi provvederà il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto in qualità di autorità competente centrale (art. 2, comma 1, lettera i) del d.lgs n. 53/2011), comunque nell'ambito della propria struttura e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili; in particolare, per quanto concerne le eventuali spese per la tenuta del suddetto registro, verranno utilizzate le risorse previste nel capitolo 2106 PG 10 "Spese d'Ufficio". La predetta Autorità centrale provvederà infatti, in sede di attività di controllo e coordinamento che già svolge nel settore della sicurezza della navigazione, a raccogliere e conservare le relative informazioni provenienti dalle autorità locali (Capitanerie di porto) per le finalità previste dal decreto oggetto della presente relazione.

#### **A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.**

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di neutralità finanziaria.

#### **B) Effetti finanziari a carico dello Stato**

##### **Nuove o maggiori oneri.**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 2).

##### **Nuove o maggiori entrate.**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori entrate per la finanza pubblica.

#### **C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.**

##### **Nuovi o maggiori oneri.**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 2).

##### **Nuove o maggiori entrate.**

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

2



#b

POSITIVO

NEGATIVO

- 4 FEB. 2015

Il Ragioniere Generale della Stato

Allegato

**Prospetto riepilogativo  
degli effetti dell' intervento normativo sui saldi di finanza pubblica**

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



## **ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)**

(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

**TITOLO:** Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013 che modifica la direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di Approdo.

**Referente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Legislativo.

### **PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**

#### **1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.**

La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 relativa al controllo da parte dello Stato di Approdo è stata recepita nell'ordinamento italiano, attraverso il Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53.

La nuova direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013, entrata in vigore il 20 agosto 2013, ha introdotto delle modifiche alla direttiva 2009/16/CE in conseguenza dell'entrata in vigore - nella stessa data - della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) n. 186 sul lavoro marittimo, con allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza Generale dell'ILO, c.d. MLC, 2006.

A tale scopo il provvedimento legislativo in oggetto tende a recepire la nuova Direttiva contenente le disposizioni necessarie per assicurare la conformità della legislazione nazionale alle disposizioni comunitarie, a modifica/sostituzione del vigente decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 53.

#### **2) Analisi del quadro normativo nazionale.**

L'intervento normativo è volto al recepimento della Direttiva 2013/38/UE, modifica/integra il vigente decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 53 recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli stati membri.

In particolare con legge 23 settembre 2013 n. 113 è stata ratificata e data esecuzione alla predetta Convenzione sul lavoro marittimo con deposito dello strumento di ratifica all'ILO in data 19 novembre 2013. Tale Convenzione entrerà in vigore per l'Italia, ai sensi dell'art. VIII della Convenzione, dodici mesi dopo la data in cui è stata effettuata la registrazione e dunque al 19 novembre 2014. L'art. 2 della citata direttiva richiedeva agli Stati Membri la trasposizione della stessa all'interno dell'ordinamento nazionale entro il 21 novembre 2014.

La delega per il recepimento è contenuta nella legge 7 ottobre 2014, n. 154, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013- secondo semestre, ed in particolare all'articolo 1 allegato B.

#### **3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.**

L'intervento normativo innova il vigente decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 53.



**4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.**

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

**5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a Statuto speciale nonché degli enti locali.**

Il provvedimento, avendo come unico destinatario l'amministrazione statale in qualità di Stato di Approdo non confligge con le attribuzioni regionali.

**6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.**

Il decreto non attiene ad aspetti ricadenti nell'ambito della disciplina dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza di cui all'articolo 118 della Costituzione.

**7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.**

La tecnica utilizzata nella redazione del provvedimento è stata quella tipica di provvedimenti normativi caratterizzati dalla generalità e dall'astrattezza dei singoli articoli. Nella proposta normativa non sono contenute norme di rilegificazione né si è fatto ricorso alla delegificazione. Ciò consente alla disciplina introdotta di inserirsi in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente. Peraltro, l'intervento regolatorio rappresenta attuazione della delega legislativa contenuta nella legge n. 154 del 2014.

**8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.**

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

**9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

**PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

**10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.**

L'intervento è pienamente compatibile con l'ordinamento comunitario e realizza l'adempimento degli obblighi imposti all'Italia quale membro dell'Unione Europea dalla Direttiva 2013/38/UE.

**11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.**

Al momento non risultano aperte procedure d'infrazione per il mancato recepimento della direttiva 2013/38/UE. Tuttavia, poiché il termine di attuazione della direttiva è già scaduto il 21 novembre 2014, si segnala che la Commissione europea potrebbe avviare una procedura di infrazione il prossimo 15 gennaio 2015.

**12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.**

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

**13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.**



Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

**14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

**PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

**1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

Le nuove definizioni normative derivano dalla previsione delle stesse nella Direttiva che s'intende recepire e relative a nuove Convenzioni internazionali applicabili (MLC, 2006 – Antifouling System Convention 2001, Bunkers Convention 2001) ed ai nuovi certificati/documenti richiesti ai sensi della Convenzione (ILO) n. 186 sul lavoro marittimo, c.d. MLC 2006. Le stesse sono perfettamente coerenti con quelle in uso.

**2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.**

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

**3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.**

La direttiva 2013/38/UE introduce alcune modifiche alle disposizioni contenute nella Direttiva 2009/16/CE recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 53; orbene, in questo contesto, il decreto legislativo di recepimento della direttiva in parola andrà a modificare la preesistente normativa contenuta nel predetto decreto legislativo uniformandosi, così, alle disposizioni comunitarie in materia di controllo dello Stato di Approdo.

**4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.**

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti derivanti dall'intervento regolatorio.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica o di deroga di norme vigenti.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.**

Non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto del provvedimento.



**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.**

Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto di differimento o rinvio alcuno a eventuali atti successivi attuativi.

**8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.**

Non sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici, conseguentemente non è emersa la necessità di commissionare l'elaborazione di apposite statistiche all'Istituto nazionale di statistica.



7.1.2015  
**ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)**  
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

**Titolo:** Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013 che modifica la direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di Approdo.

**Referente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Ufficio Legislativo

**SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione**

*A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.*

La direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013, entrata in vigore il 20 agosto 2013, ha introdotto delle modifiche alla direttiva 2009/16/CE in conseguenza dell'entrata in vigore - nella stessa data - della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) n. 186 sul lavoro marittimo, con allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza Generale dell'ILO (MLC, 2006) introducendo varianti d'ordine tecnico che non ampliano la portata della direttiva madre ma si limitano ad aggiornarla all'evolversi degli strumenti internazionali.

Gli elementi innovativi della direttiva, infatti, riguardano l'aggiunta di alcuni paragrafi ad alcuni articoli, l'introduzione di un nuovo articolo e la modifica di alcuni allegati al fine di aggiornare le procedure in materia di controlli a bordo delle navi da parte dello Stato di approdo con particolare riferimento alla verifica delle condizioni di vita e lavoro a bordo dei marittimi a norma delle nuove disposizioni internazionali dettate dalla Convenzione MLC 2006.

Per motivi di fluttuazione non calcolabile dei traffici marittimi non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero di navi straniere che scaleranno i porti nazionali negli anni a venire.

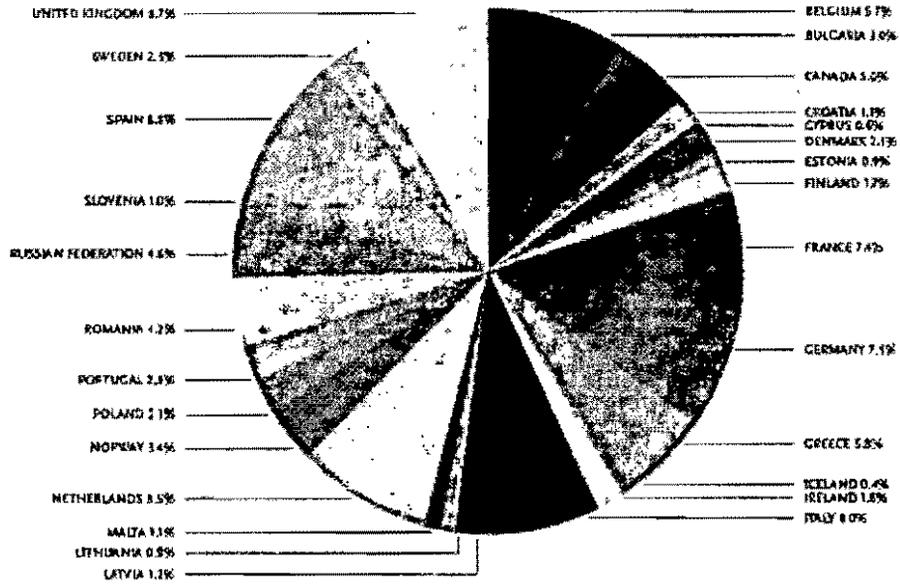
Tuttavia - dall'analisi dei dati riferiti al 2013 e estratti dal sistema Thetis (database dell'Agenzia Europea della sicurezza Marittima ad uso degli ispettori) le navi suscettibili di ispezione prioritaria sono state circa 4.200.

Le ispezioni di Port State Control a bordo di navi straniere effettuate nell'anno 2013 sono state 1420, ben oltre l'obiettivo imposto a livello comunitario per l'Italia (1353) e che hanno rappresentato circa l'8% dello sforzo ispettivo eseguito da tutti gli Stati membri del Memorandum di intesa di Parigi del 1982, di cui l'Italia è membro fin dall'origine, e collocando l'organizzazione nazionale PSC tra i primissimi porti in Europa.

A tal riguardo si riportano alcuni grafici esemplificativi degli sforzi ispettivi condotti da diverse Nazioni.



### Inspection efforts of members as percentage of MoU total



## MoU port States's individual contributions to the total amount of inspections

MoU port State	Total nr of Inspections	Inspections with deficiencie notes	Inspections with detentions	Inspections with RO related detainable deficiencie notes	% Inspections with deficiencie notes	% Detentions	% Inspection of MoU total	% FHS	% SRS	% LSR	% SRP Unknown
Belgium	1,063	687	21	3	68,50	2,10	5,70	1,30	78,26	17,10	1,40
Bulgaria	536	368	20	9	68,70	3,70	3,00	19,00	68,30	8,50	4,10
Canada	890	492	33	5	51,90	3,70	5,00	1,90	68,40	15,10	14,60
Croatia	200	123	13	3	62,50	6,50	1,10	19,00	70,50	5,50	5,00
Cyprus	100	60	8	1	60,00	8,00	0,50	9,00	83,00	6,00	2,00
Denmark	379	172	3	0	45,40	0,80	2,10	2,10	74,70	13,50	9,80
Estonia	151	57	1	0	37,70	0,70	0,90	1,30	76,80	17,20	4,60
Finland	294	182	3	0	27,90	1,00	1,70	1,00	81,60	16,30	1,00
France	1,395	770	41	3	59,00	3,10	7,40	4,10	73,80	18,30	3,80
Germany	1,325	661	29	3	49,90	2,20	7,50	1,10	71,80	22,90	4,20
Greece	1,027	718	49	7	69,90	4,80	5,80	18,50	68,50	4,90	7,80
Iceland	63	30	2	1	47,60	3,20	0,40	6,10	65,10	23,80	4,80
Ireland	313	212	23	2	67,70	7,30	1,80	4,80	75,70	18,20	1,30
Italy	1,420	866	131	24	61,00	9,20	8,00	7,90	78,00	7,50	6,60
Latvia	204	55	1	0	27,00	0,50	1,20	4,90	76,50	14,20	4,40
Lithuania	160	88	4	1	55,00	2,50	0,90	2,50	85,00	10,60	1,90
Malta	190	110	17	1	57,90	8,90	1,30	6,80	74,70	4,20	14,20
Netherlands	1,496	865	57	7	57,80	3,80	8,30	2,80	71,20	16,30	9,70
Norway	609	203	9	1	33,30	1,50	3,40	1,60	80,00	11,50	6,90
Poland	376	279	12	2	74,20	3,20	2,10	2,90	77,10	13,30	6,60
Portugal	400	184	9	2	41,00	2,30	2,30	5,00	77,50	13,00	4,50
Romania	747	444	15	2	59,40	2,10	4,20	24,60	64,80	4,80	5,80
Russian Federation	822	621	37	5	75,50	4,50	4,60	19,80	79,80	6,40	2,90
Slovenia	185	118	12	3	63,80	6,50	1,00	7,60	81,10	8,60	1,20
Spain	1,554	959	63	14	61,70	4,10	3,60	4,50	79,10	9,30	7,10
Sweden	358	172	3	0	28,10	0,80	2,30	0,50	72,40	23,60	3,50
United Kingdom	1,540	1,043	51	7	67,70	3,30	8,70	2,70	74,30	16,40	6,60
<b>Total</b>	<b>17,687</b>	<b>10,331</b>	<b>668</b>	<b>106</b>	<b>58,40</b>	<b>3,78</b>	<b>100,00</b>	<b>6,60</b>	<b>74,00</b>	<b>13,20</b>	<b>6,20</b>

<sup>1</sup> Only inspections in the Russian ports of the Baltic, Azov, Caspian and Barents Sea are included.

Per il 2015 nell'ambito dell'obiettivo stabilito a livello di Unione Europe/Paris MOU l'Italia dovrà effettuare almeno 990 ispezioni e, su queste, dovranno essere effettuati anche i



controlli in materia di lavoro marittimo, in base alle procedure richieste dalla Direttiva 38/2013/EU.

*B) Indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.*

L'intervento normativo si prefigge un'azione regolatoria che permette agli ispettori dello Stato di Approdo di verificare, nell'ambito delle attività ispettive che già conducono, di verificare anche gli standard di cui alla Convenzione "Maritime Labour Convention, 2006", come richiesto dalla Unione Europea, al fine di migliorare le condizioni di vita e lavoro a bordo dei marittimi imbarcati su navi che scalano i porti nazionali ed in generale dell'Unione.

*C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.*

Gli indicatori di risultato per la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi, sono:

- N. rapporti ispettivi inseriti nel database Thetis (database dell'Agenzia Europea della sicurezza Marittima ad uso degli ispettori);
- N. ispezioni che saranno eseguite a bordo di unità navali;
- N. verifiche a bordo a norma della Convenzione MLC 2006;
- N. deficienze in materia di lavoro marittimo registrate a bordo;
- N. di navi fermate per grave inosservanza agli standard imposti in materia.

*D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.*

Nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16, modificata dalla direttiva in corso di recepimento, sono ricomprese tutte le unità navali di bandiera non italiana e i relativi equipaggi che fanno scalo o ancoraggio in un porto nazionale per effettuare attività proprie dell'interfaccia nave/porto e che sono soggette alle attività ispettive dello Stato Membro di Approdo.

Destinatario delle emanande disposizioni - relative alle modifiche delle procedure di controllo dello Stato di Approdo (Port State Control) con particolare riferimento alla verifica delle condizioni di vita e lavoro a bordo dei marittimi a norma delle nuove disposizioni internazionali dettate dalla Convenzione MLC 2006 - è anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale e periferica individuabile negli uffici del Corpo delle Capitanerie di porto, con particolare riferimento al personale individuato come Ispettore dello Stato di approdo (ai sensi dell' art. 2 lettera h) del Decreto legislativo n. 53/2011 che recepisce la Direttiva 2009/16/EC). Attualmente gli ispettori dello Stato di Approdo nazionali sono in totale 115, tutti ufficiali e sottufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera.

**SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento**



Non si è proceduto a consultazioni formali delle organizzazioni sindacali di categoria nonché dei destinatari dell'intervento regolatorio ritenendo che i profili dello stesso, non incidono sulle problematiche connesse ad aspetti meritevoli di tutela da parte delle medesime organizzazioni.

Tale valutazione deriva dalla natura dell'intervento che risulta diretto al miglioramento dell'efficacia complessiva della sicurezza marittima nazionale.

### **SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)**

L'intervento regolatorio mira, come sopra accennato, a dare attuazione alla Direttiva 2013/38/EU del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Un mancato intervento in materia limiterebbe l'implementazione del livello di sicurezza della navigazione marittima nazionale. Inoltre, costituendo l'intervento normativo preciso adempimento di un obbligo proprio di ogni Stato Membro dell'Unione Europea, l'opzione zero - mancato recepimento della suddetta direttiva - non è valutabile giacché esporrebbe lo Stato Italiano a eventuali procedure d'infrazione da parte della stessa Unione Europea.

### **SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio**

Considerato il quadro della direttiva che caratterizza l'intervento, nell'elaborazione del provvedimento sono state prese in considerazione in modo convergente le fattispecie ivi previste che insieme quindi, non più quali opzioni alternative ma integrate, consentono il conseguimento degli obiettivi di cui alla sezione 1b.

### **SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI**

*A) Svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sull'organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti d'informazione.*

L'intervento proposto comporta benefici in termini di certezza del quadro normativo per i destinatari diretti e indiretti di cui al punto 1D. Un'effettiva quantificazione e qualificazione di tali benefici sarà possibile al momento dell'entrata in vigore del provvedimento. In generale comunque grazie all'intervento regolatorio è possibile prevedere notevoli vantaggi in tema di corretto funzionamento delle procedure comunitarie in materia di controlli di sicurezza marittima, con particolare riferimento alla tutela del lavoro marittimo.

I vantaggi, in particolare, deriveranno dall'innalzamento degli standard delle condizioni di vita e di lavoro a bordo che saranno standardizzate attraverso la misurazione degli obiettivi minimi di conformità imposti alle navi, con le conseguenti ricadute in termini di sicurezza globali delle navi che entrano nelle acque nazionali.

Per ciò che attiene l'incidenza sull'attività della Pubblica Amministrazione non vi sono particolari oneri aggiuntivi, in quanto, nell'ambito dei controlli che già sono effettuati per



gli aspetti legati alla sicurezza della navigazione, saranno condotti, a bordo delle navi - la verifica della conformità alle disposizioni/standards imposti dalla Convenzione Internazionale MLC 2006 in materia di tutela dei lavoratori.

*B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.*

La misura è rivolta in modo molto residuale alle micro piccole e medie imprese. Infatti le compagnie di navigazione o gli armatori che effettuano l'esercizio della nave sono generalmente imprese di medio grande - grande dimensione. Pertanto nessun effetto particolare sulle micro, piccole e medie imprese.

*C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese.*

L'attuazione dell'intervento normativo non comporterà obblighi di comunicazione a carico di cittadini e imprese.

*D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio di cui tener conto per l'attuazione.*

L'organizzazione già esistente in materia di controlli dello Stato di approdo è già in grado di effettuare i previsti controlli ai sensi della direttiva 2009/16/EC con specifici mezzi economici, infrastrutturali e organici che fanno capo al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, alle esigenze di puntuale applicazione immediata del provvedimento senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

Nel dettaglio il personale ispettore del Corpo delle Capitanerie di Porto dovrà inoltre provvedere a verificare che a bordo delle navi straniere che toccano porti e ancoraggi nazionali siano rispettati, oltre tutti i requisiti in materia di sicurezza della navigazione e inquinamento marino di cui alle Convenzioni internazionali applicabili, anche gli standard di cui alla Convenzione "Maritime Labour Convention, 2006", entrata in vigore a livello internazionale in data 20 agosto 2013.

**SEZIONE 6 - Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese**

Il complesso delle disposizioni dell'intervento non comportano effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico. Lo stesso potrà comportare invece oggettivi vantaggi in tema di effetti sul mercato dei trasporti marittimi, traducendosi in un adeguamento delle procedure di controllo del naviglio mercantile in linea con le previsioni comunitarie. Le capacità professionali del personale del Corpo delle capitanerie di porto che s'interfacciano con la materia oggetto dell'intervento continuerà a permettere di anticipare le visite di sicurezza al momento in cui le navi giungono in porto, in modo da essere pronte a riprendere il mare, certificate, a conclusioni delle operazioni commerciali. In tal modo si riducono



notevolmente i costi di una nave ferma in porto in attesa di una visita o ispezione che le Capitanerie di porto effettuano anche nei giorni festivi o all'estero senza soluzione di continuità. Infatti anche la capacità di prevenire incidenti crea prodotto all'economia del mare perché un incidente di sicurezza marittima influirebbe negativamente sul sistema dei trasporti.

#### **SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione**

##### *A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.*

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella propria qualità di Autorità Competente Centrale attraverso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera. In particolare all'interno del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera è già incardinata un'apposita struttura costituita dai nuclei di Port State Control, dislocati presso le singole Capitanerie di porto, che effettuano l'attività ispettiva dello Stato d'Approdo ai sensi della Direttiva 2009/16/EU, come modificata dalla Direttiva 38/2013/EU, che di fatto introduce quindi nuove procedure da porre in essere in materia di controllo delle navi straniere a norma della Convenzione MLC 2006.

Tale organizzazione applica le istruzioni operative emanate dal Memorandum di intesa di Parigi del 1982, come richiamate dalla Direttiva comunitaria 2009/16/EC e, a livello centrale di Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto, è già costituito apposito ufficio di coordinamento per la verifica e monitoraggio di tale attività anche dal punto di vista qualitativo.

I 115 ispettori per il controllo dello Stato di Approdo, tutti ufficiali e sottufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto, sono formati nella materia attraverso un percorso formativo specifico che comprende un corso di specializzazione di 6 mesi circa (distinto in due fasi) presso il Centro di formazione specialistico del Corpo delle Capitanerie di porto "CA (CP) Antonio de Rubertis" di Genova, un periodo di tirocinio pratico ispettivo di due anni presso le Capitanerie di porto, il completamento di un corso tenuto presso l'Agenzia Europea della sicurezza Marittima di Lisbona (c.d "New entrant seminar").

A seguito del positivo completamento del previsto iter formativo di cui sopra l'ufficiale/sottufficiale è autorizzato a svolgere i controlli per lo Stato di Approdo.

Inoltre, il personale incaricato dei controlli, effettua dei "distance learning programme" in materia sulla piattaforma europea di e-learning denominata MAKCS ad uso già di tutti gli ispettori dell'Unione Europea ed il cui aggiornamento è a carico dell'Agenzia della Sicurezza Marittima (EMSA).

##### *B) Azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento (con esclusione delle forme di pubblicità legale degli atti già previste dall'ordinamento).*

Non sono previste azioni particolari per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento. Allo stesso sarà data pubblicità sul sito istituzionale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera.



*C) Strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio;*

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e monitoraggio per l'intervento normativo, potendo essere utilizzati gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture - Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera. In particolare saranno effettuate in sede di applicazione delle nuove procedure in materia di Port State Control, le analisi dei rapporti ispettivi inseriti nel database Thetis (certificati in materia, verifiche effettuate, deficienze in materia di lavoro marittimo registrate a bordo, provvedimenti di detenzione nave, valutazione degli esposti pervenuti etc.)

*D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio;*

Non sono previsti meccanismi specifici di revisione dell'intervento.

*E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.*

Da valutare, in fase di applicazione, comunque attraverso un sistema che consenta la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati attraverso gli indicatori di cui alla Sezione I, lett. C).

**SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea**

L'intervento normativo rispetta il criterio direttivo di divieto di introduzione o di mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive, come definiti dall'articolo 14, comma 24-ter, della legge 28 novembre 2005, n. 246.

