

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 1, allegato B, della legge 7 ottobre 2014, n. 154 (legge di delegazione europea 2013 – secondo semestre, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 28 ottobre 2014, n. 251).

Il provvedimento recepisce la direttiva n. 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012.

Direttiva che ha modificato la precedente n. 2008/106/CE in materia di requisiti minimi di formazione della gente di mare.

Le modifiche si sono rese necessarie in seguito all'approvazione di importanti emendamenti alla Convenzione STCW'78 adottati in Manila nel 2010.

La suddetta Convenzione dell'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) S.T.C.W. '78, nella sua versione aggiornata, ratificata dall'Italia con legge 21 novembre 1985, n. 739, stabilisce gli standards di addestramento, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare.

In data 7 luglio 1995 i Paesi aderenti all'IMO hanno emendato l'Annesso alla suddetta Convenzione con la Risoluzione n. 1, mentre con la Risoluzione n. 2 è stato adottato il Codice S.T.C.W. (S.T.C.W. Code).

La Convenzione è entrata pienamente in vigore il 1° febbraio 2002.

Nel giugno 2010 sono stati adottati in Manila gli emendamenti alla Convenzione in parola.

Come detto, le disposizioni della Convenzione, come emendata nel 2010, sono oggetto della direttiva n. 2012/35/UE che apporta modifiche alla direttiva n. 2008/106/CE che, a sua volta, è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136.

Considerato la notevole consistenza delle modifiche da apportare al suddetto decreto legislativo, per attuare in maniera più soddisfacente la direttiva n. 2012/35/UE si è operata la scelta di elaborare un nuovo provvedimento piuttosto che apportare modifiche a quello vigente. Ciò allo scopo di poter disporre di un più agevole quadro normativo in materia di addestramento marittimo per tutti gli attori coinvolti nella materia, sia istituzionali che appartenenti al cluster marittimo (imprese di navigazione, armatori, lavoratori marittimi, ecc.).

Il termine di recepimento della direttiva europea n. 2012/35/UE era il 4 luglio 2014 mentre l'adeguamento delle normativa nazionale alle disposizioni internazionali della Convenzione STCW è fissato per il 1° gennaio 2017.

Ciò premesso, la direttiva n. 2008/106/CE, modificata dalla direttiva n. 2012/35/UE, è stata oggetto della Procedura di Infrazione n. 2012/2210 per "Carenze di addestramento e abilitazione della gente di mare – formazione e rilascio brevetti – direttiva n. 2008/106/CE" comminata al Governo Italiano.

Tale Procedura di Infrazione è stata chiusa nell'aprile 2014, a seguito dei correttivi apportati dalle Amministrazioni competenti, che hanno adottato Standard di Qualità e che hanno previsto livelli di istruzione (education) dei lavoratori marittimi e adeguati corsi per i livelli manageriali.

Utili elementi per la predisposizione dello schema, sono stati tratti a seguito delle verifiche volte alla certificazione ai sensi delle norme UNI EN ISO 9001:2008, della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto



marittimo e per vie d'acqua interne – già Direzione generale del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Sono state quindi specificate le competenze delle diverse autorità competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche alla luce del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72 recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.

Per analogo motivo, inoltre, è stato inserito il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca quale autorità competente per la parte relativa al percorso scolastico (education).

In esercizio alla suddetta delega legislativa, è stato predisposto il presente provvedimento che si compone di 28 articoli e sette Allegati.

In particolare:

- **l'articolo 1** individua il campo di applicazione del decreto all'uopo prevedendone l'applicazione ai lavoratori marittimi italiani, ai lavoratori marittimi di Stati membri dell'Unione europea ed a quelli di Paesi terzi titolari di un certificato rilasciato da uno Stato membro dell'Unione europea, che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima. Fanno eccezione a tale regime, le navi militari o destinate al trasporto truppe e le altre navi di proprietà o gestite dagli Stati che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali, le navi da pesca, le unità da diporto che non effettuano alcun traffico commerciale e le imbarcazioni di legno di costruzione rudimentale;
- **l'articolo 2** esplica le definizioni valevoli ai fini del decreto. In particolare al comma 1, lettere uu), vv), zz) vengono definiti rispettivamente il "certificato di competenza", il "certificato di addestramento" e le "prove documentali" in sostituzione dei più generici termini "certificato adeguato" e "certificato"; necessità derivante dall'articolo 1, lettera e) della direttiva n. 2012/35/UE nonché dagli emendamenti, adottati in Manila nel 2010, apportati alla Convenzione STCW. Alla lettera fff) dello stesso articolo è stata chiarita la definizione di "convalida di riconoscimento". Quest'ultima necessità deriva dal fatto che sia la Convenzione che la direttiva fanno riferimento a due tipi di convalida, vale a dire, la convalida di emissione del certificato di competenza e la convalida di riconoscimento del certificato di competenza. In particolare, la convalida di emissione di un certificato di competenza in Italia è inclusa nel certificato di competenza stesso. La seconda è invece il documento che viene rilasciato dalle Rappresentanze consolari italiane all'estero in riconoscimento di un certificato di competenza rilasciato da un altro Stato membro o da un altro Stato extra europeo. Tale distinzione si è resa necessaria al fine di evitare confusione nei due tipi di documento;
- **l'articolo 3** specifica le Autorità competenti ed i rispettivi ambiti di competenza;
- **l'articolo 4** si occupa della formazione e delle abilitazioni, prevedendo a tal fine che le Autorità competenti assicurano che i lavoratori marittimi che svolgono le proprie funzioni a bordo di una nave ricevano una formazione conforme ai requisiti della Convenzione STCW, di cui all'allegato I;
- **l'articolo 5** prevede disposizioni generali in materia di addestramento stabilendo, in particolare, che l'addestramento dei lavoratori marittimi debba essere oggetto di



appositi corsi, il cui svolgimento può anche essere affidato a istituti, enti e società ritenuti idonei e debitamente autorizzati con provvedimento dell'Autorità competente. Si prevede inoltre che queste ultime Autorità provvedano a disciplinare con uno o più decreti, tra l'altro, i programmi, le procedure e le commissioni d'esame per l'ottenimento del certificato di competenza, del certificato di addestramento e delle prove documentali e stabiliscono la composizione quantitativa e qualitativa delle commissioni innanzi alle quali, al termine del corso, l'allievo sostiene un esame teorico-pratico. Si prevede, inoltre che gli istituti, gli enti e le società debbano rilasciare la prova documentale a coloro i quali hanno superato l'esame. In particolare il comma 1 demanda a provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la determinazione dei programmi, delle procedure e delle commissioni d'esame per l'ottenimento del certificato di competenza, del certificato di addestramento e delle prove documentali nonché per l'addestramento del personale marittimo che richieda appositi corsi;

- **l'articolo 6** si occupa dei certificati di competenza, dei certificati di addestramento e delle convalide. In particolare, al comma 1 si prevede che il comandante, il direttore di macchina, gli ufficiali di coperta e di macchina, l'ufficiale elettronico, i comuni di coperta e di macchina, i marittimi abilitati di coperta e di macchina, il comune elettrotecnico e, ove previsto, gli altri lavoratori marittimi contemplati nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW, debbano essere in possesso di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento ovvero della convalida di riconoscimento di un certificato di competenza rilasciati da una delle amministrazioni indicate all'articolo 3, che abilita il titolare a svolgere le competenze menzionate nel certificato stesso. Il comma 2 riguarda in maniera specifica i radioperatori, mentre, il comma 4 prevede che nel certificato di competenza sia riportata unicamente l'indicazione della regola di cui alla Convenzione STCW posseduta dal lavoratore marittimo. In tal modo non sarà più necessario rinnovare materialmente il certificato ogni volta che il marittimo effettua un aggiornamento, con un evidente risparmio per l'amministrazione, essendo i suddetti certificati conformi ai modelli antifrode che, come noto, hanno un costo piuttosto rilevante. Il comma 7 prevede che l'attestato di addestramento conseguito venga altresì rilasciato al lavoratore marittimo al quale non è richiesto il possesso del certificato di competenza o il certificato di addestramento. L'inserimento di tale disposizione, benché non presente nella direttiva, si è reso necessario in quanto vi sono delle ipotesi in cui, benché al lavoratore marittimo non sia richiesto il possesso né del certificato di competenza né di quello di addestramento, per prestare servizio a bordo devono comunque effettuare specifici dei corsi di addestramento. Questi corsi vengono così riportati sull'attestato di addestramento che riporta altresì le eventuali limitazioni rispetto ai corsi effettuati. Al comma 9 si prevede che a bordo delle navi battenti bandiera italiana, il comandante ed il primo ufficiale di coperta, qualora quest'ultimo svolga le funzioni del comandante, debbano essere cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o di un altro Stato facente parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo;



- **l'articolo 7** stabilisce che la formazione di cui agli articoli 5 e 6 debba essere impartita in forma adeguata alle conoscenze teoriche ed alle abilità pratiche richieste nell'allegato I, anche per quanto concerne l'uso dei dispositivi di salvataggio e per la lotta antincendio. Si stabilisce, inoltre, al comma 2, che la formazione di cui al comma 1 dovrà essere disciplinata con provvedimenti dei Ministeri competenti, in ragione della materie di rispettiva attribuzione;
- **l'articolo 8** riguarda i viaggi costieri, ossia l'applicazione delle disposizioni ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana, adibite alla navigazione costiera. Si prevede che con provvedimenti dell'Autorità competente, possano essere determinate disposizioni più favorevoli, che soddisfano comunque i requisiti minimi previsti dal Codice STCW, in materia di istruzione e formazione per i lavoratori marittimi che prestano la propria opera a bordo di unità adibite esclusivamente a viaggi costieri. Il comma 2 demanda a provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le disposizioni in materia di istruzione e formazione per i marittimi che imbarcano su unità adibite a viaggi costieri;
- **l'articolo 9** reca previsioni per la prevenzione delle frodi e di altre prassi illegali;
- **l'articolo 10** prevede norme in materia di qualità. Si prevede infatti che le Autorità competenti debbano garantire che le attività di formazione, di valutazione delle competenze, di certificazione, incluse quelle mediche, di convalida di riconoscimento e di rinnovo, incluse quelle svolte da enti, istituti o società, siano costantemente controllate attraverso un sistema di gestione della qualità conformemente alla sezione A-I/8 del Codice STCW;
- **l'articolo 11** prevede le procedure per il rilascio e la registrazione dei certificati. In particolare è stabilito che i lavoratori marittimi, ivi compresi quelli appartenenti agli altri Stati membri dell'Unione europea, debbano possedere un'età non inferiore a quella prevista, per ciascun certificato di competenza e di addestramento, nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW, possedere i requisiti di idoneità fisica, aver effettuato servizio di navigazione e le attività di formazione e di addestramento prescritte, aver sostenuto, con esito favorevole, l'esame atto a dimostrare il possesso delle competenze del livello prescritte dalle regole dell'annesso alla Convenzione STCW e dalle corrispondenti sezioni del codice STCW. Il comma 2 demanda a provvedimenti del Ministero della salute, sentito il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione dei corsi in materia di primo soccorso sanitario. Il medesimo articolo, al comma 10, rinvia a provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle procedure e delle modalità di autentica della navigazione effettuata su navi battenti bandiera estera;
- **l'articolo 12** prevede le norme sanitarie, inerenti i certificati medici che devono possedere i lavoratori marittimi, titolari di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento. In particolare si prevede una visita di medicina generale nonché visite specialistiche;
- **l'articolo 13** tratta del rinnovo dei certificati per i comandanti, gli ufficiali e i radioperatori. In particolare il comma 5 demanda a provvedimenti delle Amministrazioni competenti la definizione dei corsi di aggiornamento e di adeguamento anche in funzione di eventuali modifiche che interverranno nella legislazione internazionale e comunitaria e di qualsiasi aggiornamento dei livelli di



competenza richiesti, nonché la definizione delle strutture dei corsi di aggiornamento e di adeguamento;

- **l'articolo 14**, concernente l'uso dei simulatori, detta le prescrizioni minime per le attività di addestramento obbligatorio da attuarsi mediante simulatori;
- **l'articolo 15** individua le responsabilità delle compagnie di navigazione per quel che riguarda la presenza a bordo delle proprie navi, di lavoratori marittimi in possesso di un certificato rilasciato in conformità alle disposizioni del decreto e circa l'obbligo di assicurare che l'equipaggio sia formato in conformità alle disposizioni in materia di tabella minima di sicurezza. Particolare attenzione è rivolta a che l'equipaggio sia in grado di coordinare le proprie attività nelle situazioni di emergenza ed adempiere le funzioni vitali ai fini della sicurezza e della prevenzione o del contenimento dell'inquinamento;
- **l'articolo 16** concerne l'orario di lavoro e le disposizioni sulla guardia. In particolare si prevede che il personale avente compiti di ufficiale responsabile della guardia ed i comuni facenti parte di una guardia nonché coloro i quali svolgono compiti attinenti alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento debbano fruire, ogni ventiquattro ore, di un periodo di riposo della durata minima di dieci ore, suddivisibile in non più di due periodi, uno dei quali della durata di almeno sei ore, con intervalli tra i periodi di riposo consecutivi non superiori a quattordici ore;
- **l'articolo 17** prevede che, in caso di straordinaria necessità, il comandante del porto ove staziona la nave ovvero l'autorità consolare possa rilasciare, su richiesta della compagnia e sempre se ciò non provochi un pregiudizio alle persone, ai beni o all'ambiente, una dispensa che permette di svolgere detta funzione, per un periodo non superiore a sei mesi, ad altro lavoratore marittimo in possesso di un certificato che lo abilita ad esercitare la funzione immediatamente inferiore. E' previsto comunque che per determinate funzioni la suddetta dispensa non possa essere rilasciata, salvo in caso di forza maggiore e, in questo caso, per il minor tempo possibile;
- **l'articolo 18** riguarda le comunicazioni a bordo e stabilisce che per tali comunicazioni, a bordo delle navi battenti bandiera italiana, debbano essere disponibili strumenti idonei ad assicurare in qualsiasi momento un'efficace comunicazione verbale di sicurezza tra i membri dell'equipaggio. A bordo delle navi da passeggeri provenienti o dirette ad un porto di uno Stato membro dell'Unione europea, deve essere stabilita e riportata, nel registro di bordo, una lingua di lavoro per garantire prestazioni efficaci dell'equipaggio in materia di sicurezza;
- **l'articolo 19** contempla il riconoscimento dei certificati emessi da uno Stato membro dell'Unione europea da parte delle amministrazioni nazionali. In particolare, al comma 4, si rinvia a provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la possibilità di stabilire ulteriori limitazioni alle capacità, funzioni e livelli di competenza relativi al personale marittimo che imbarchi a bordo di navi che effettuano viaggi costieri, in relazione alle esigenze nazionali;
- **l'articolo 20** contempla invece il riconoscimento dei certificati rilasciati da Paesi terzi, qualora rilasciati da uno Stato parte della Convenzione STCW'78. In particolare, ai commi 8 e 9 sono stabilite le modalità di accertamento della conoscenza della legislazione marittima italiana per i lavoratori marittimi stranieri che chiedono il riconoscimento dei certificati per mansioni a livello direttivo;



- **l'articolo 21** concerne il controllo dello Stato di approdo e le procedure di controllo. A tal riguardo è previsto che le navi, indipendentemente dalla bandiera che battono ed eccettuati le tipologie di tipi di nave escluse dall'articolo 1, siano soggette, mentre si trovano nei porti italiani, al controllo da parte degli ispettori di cui all'art. 2, comma 1, lettera yy), al fine di verificare che i lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo abbiano un certificato di competenza o un certificato di addestramento o una prova documentale ai sensi della Convenzione STCW ovvero che ne siano stati debitamente dispensati. Durante le ispezioni a bordo gli ispettori verificano che siano applicate tutte le disposizioni e procedure di cui al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 e sue modificazioni ed integrazioni. Gli ispettori valutano inoltre l'idoneità dei lavoratori marittimi in servizio sulla nave a svolgere il servizio di guardia;
- **l'articolo 22** prevede la possibilità di effettuare il fermo della nave qualora, durante il controllo dello Stato di approdo, siano riscontrate deficienze costituenti pericolo per le persone, le cose o l'ambiente ovvero quando si accerti che il lavoratore marittimo non possieda i certificati richiesti ovvero che non siano state rispettate le norme in materia di sicurezza e di guardia;
- **l'articolo 23** istituisce un apparato sanzionatorio volto a reprimere le violazioni alle norme del decreto, che recepisce in maniera puntuale quanto previsto dalla direttiva n. 2012/35/UE. In merito alle sanzioni amministrative previste l'entità delle stesse è stata parametrata tenendo principalmente in considerazione la deterrenza rispetto a comportamenti che potrebbero minacciare la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente ed, a tal fine, si è tenuto opportunamente conto di parametri uniformi a livello comunitario. Innovando rispetto al passato, inoltre, si è deciso, in linea con quanto stabilito nell'articolo 15, di sanzionare la compagnia di navigazione piuttosto che l'armatore. Tale scelta è frutto di due ordini di considerazioni. In primo luogo, in aderenza a quanto stabilito dall'articolo 2, comma 1, lett. tt), nella categoria "compagnia di navigazione" è ricompresa anche la categoria degli armatori. Inoltre la "company" è elemento centrale e imprescindibile per quel che riguarda in senso lato la materia della sicurezza.
- **l'articolo 24** prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta le informazioni di cui all'allegato IV al decreto alla Commissione e agli Stati membri e che l'impiego di tali informazioni sia limitato unicamente a fini di analisi statistica nell'ambito dell'elaborazione delle relative politiche;
- **l'articolo 25** contiene disposizioni abrogative, tra le quali, in particolare, quella relativa al decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136;
- **l'articolo 26** concerne le eventuali modifiche al decreto in oggetto. All'uopo si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e della salute si possa procedere ad integrare il presente decreto con le modifiche delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni internazionali che nel frattempo siano entrate in vigore e siano state integrate dalla Commissione europea nelle direttive n. 2008/106/CE e n. 2012/35/UE secondo la procedura di regolamentazione con controllo prevista dal regolamento (CE) n. 2099/2002;
- **l'articolo 27** reca la consueta clausola d'invarianza finanziaria;



- **l'articolo 28**, infine, prevede disposizioni transitorie. In particolare, conformemente a quanto stabilito dalla disciplina comunitaria (art. 30 della direttiva n. 2008/106/CE, come modificata dalla direttiva n. 2012/35/UE), si prevede che nei confronti della gente di mare che abbia iniziato un servizio di navigazione riconosciuto, un programma di istruzione e formazione riconosciuto o un corso di formazione riconosciuto prima del 1° luglio 2013, le Autorità competenti possano continuare a rilasciare, riconoscere e convalidare, fino al 1° gennaio 2017 (data stabilita dalla circolare STCW.7/Circ.16 richiamata nel 18° Considerando della direttiva n. 2012/35/UE), certificati di competenza conformemente ai requisiti previsti dal decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136. Fino alla stessa data le medesime Autorità possono, inoltre, continuare a rinnovare e prorogare certificati di competenza e convalide conformemente ai requisiti previsti dallo stesso decreto legislativo n. 136, vale a dire secondo i requisiti previsti dalla direttiva n. 2008/106/CE, non emendata dalla direttiva n. 2012/35/UE;
- **nell'Allegato I** sono disciplinati i requisiti per la formazione previsti dalla Convenzione STCW;
- **l'Allegato II** stabilisce sia i criteri che le procedure per il riconoscimento dei certificati emessi da un Paese terzo;
- **l'Allegato III** riguarda le procedura del Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- **l'Allegato IV** riguarda le informazioni di cui all'art. 24, comma 1, che vengono messe a disposizione della Commissione.
- **l'Allegato V** riporta il modello del certificato;
- **l'Allegato VI** riporta il modello del certificato di convalida;
- **l'Allegato VII** riporta il modello di attestato dell'addestramento conseguito.



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 n. 2012/35/CE del Parlamento e del Consiglio del 21 novembre 2012 che modifica la direttiva n. 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dello Sviluppo Economico, del lavoro e delle politiche sociali e della salute, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'istruzione, università e ricerca e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

C) Tipologia dell'atto: schema di decreto legislativo emanato 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. 27).

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

Il decreto legislativo in esame recepisce la direttiva n. 2012/35/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che modifica la direttiva n. 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare, in attuazione agli emendamenti alla Convenzione STCW'78, adottati in Manila nel 2010. Le disposizioni della Convenzione nel corso degli anni sono state oggetto di svariate direttive europee, l'ultima delle quali, la n. 2008/106/CE è stata recepita nell'ordinamento



nazionale con il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136 che ha provveduto a riunificare in un'unica disposizione i precedenti recepimenti in materia.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Infatti, gli oneri derivanti dalla formazione e dall'addestramento della gente di mare, sono completamente a carico del personale marittimo e/o dell'armatore.

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. 27).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento potranno derivare nuove entrate a seguito dell'introito delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 23, allo stato attuale non quantificabili. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni saranno versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione in un apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per finanziare l'esercizio delle competenze del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera (autorità competente per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal decreto), in materia di sicurezza della navigazione e tutela della vita umana in mare.

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. 27).

Nuove o maggiori entrate.

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

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.

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

☒ POSITIVO

☐ NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

26 GEN. 2015

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

Amministrazione proponente:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo:

Schema di decreto legislativo recante "attuazione della direttiva n. 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che modifica la n. direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare".

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

1. Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Lo schema di decreto legislativo proposto costituisce attuazione dell'obbligo di recepimento della direttiva n. 2012/35/UE derivante all'Amministrazione dalla delega di cui alla 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".

La direttiva n. 2008/106/CE, modificata dalla direttiva che si intende recepire, è entrata nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 7 Luglio 2011, n. 136 ed è stata oggetto della Procedura di Infrazione n. 2012/2210 per "Carenze di addestramento e abilitazione della gente di mare - formazione e rilascio brevetti - direttiva n. 2008/106/CE".

Tale Procedura di Infrazione è stata chiusa, come da nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento delle Politiche Europee del 02/04/2014, a seguito dei correttivi apportati dalle Amministrazioni coinvolte in materia.

Con l'anzidetta Procedura di Infrazione, in particolare, si contestava alle Amministrazioni competenti una mancanza di adozione degli Standard di Qualità, una carenza dei livelli di istruzione (education) dei lavoratori marittimi e la mancanza di un adeguato corso per i livelli manageriali dei lavoratori marittimi.

Come detto la Procedura è stata chiusa a seguito della dotazione di Standard per la Qualità da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - sia da parte della Direzione generale del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne che del Comando generale del corpo delle capitanerie di porto - nonché da parte del Ministero dell'istruzione, università, e ricerca ed a seguito della Valutazione Indipendente effettuata da un Organismo Terzo non coinvolto nella linea di attività riguardante la formazione e l'addestramento dei marittimi.

Per quanto detto, allo scopo di aderire alle esigenze dei Sistemi di Qualità adottati dalle sopracitate Amministrazioni, è stato ritenuto necessario specificare, nello schema di decreto legislativo, le competenze di ogni singola Amministrazione.



Considerata inoltre la portata delle modifiche apportate alla direttiva n. 2008/106/CE si è preferito predisporre uno schema di decreto legislativo ex novo al fine snellire l'azione amministrativa e di rendere più agevole la lettura della norma in materia di addestramento e formazione del personale marittimo.

E' utile precisare che il termine di recepimento della direttiva europea era fissato al 4 luglio 2014 mentre l'adeguamento delle normativa nazionale alle disposizioni internazionali della Convenzione STCW è fissato per il 1° gennaio 2017.

2. Analisi del quadro normativo nazionale.

La Convenzione dell'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) S.T.C.W. '78, nella sua versione aggiornata, ratificata dall'Italia con legge 21 novembre 1985, n. 739, stabilisce gli standards di addestramento, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare.

In data 7 luglio 1995 i Paesi aderenti all'IMO hanno emendato l'Annesso alla Convenzione suddetta con la Risoluzione 1, mentre con la Risoluzione 2 è stato adottato il Codice S.T.C.W. (S.T.C.W. Code).

La Convenzione è entrata pienamente in vigore il 1° febbraio 2002.

Nel giugno 2010 sono stati adottati in Manila gli emendamenti alla Convenzione in parola.

Le disposizioni della Convenzione, come emendata nel 2010, sono oggetto della direttiva n. 2012/35/UE che apporta modifiche alla direttiva n. 2008/106/CE.

Considerato la consistenza delle modifiche da apportare al decreto legislativo n. 136/2011 a seguito del recepimento della direttiva n. 2012/35/UE si è scelto di emanare un nuovo decreto legislativo piuttosto che apportare modifiche all'esistente per una più agevole consultazione della norma in materia di addestramento marittimo.

In particolare all'art. 2 dello schema di provvedimento sono state specificate le Autorità competenti in materia.

Si è provveduto inoltre a rinviare ad ulteriori provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la disciplina delle modalità e delle procedure di rinnovo dei certificati di competenza, di addestramento e delle prove documentali (art. 13), nonché le modalità di autentica della navigazione effettuata su navi battenti bandiera estera (art. 11, comma 8).

Tale scelta è stata determinata nel primo caso dalla volontà dell'Amministrazione, nel recepire i dettami della Convenzione e della direttiva, di tutelare il lavoratore marittimo e quindi di predisporre l'ulteriore provvedimento dopo un attento ed approfondito esame dei requisiti richiesti; nel secondo caso, invece, la scelta è stata determinata dalle risultanze del riesame effettuato ai sensi del Manuale del Sistema di Qualità, essendo pervenuti numerosi quesiti da parte dei lavoratori marittimi in merito alle difficoltà riscontrate nell'autenticazione della navigazione estera con le attuali normative, per carenza di uffici dell'Autorità marittima italiana all'estero in seguito al processo di spending review.

Comunque è stato previsto che fino all'entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 13, comma 6, relativo ai rinnovi dei certificati di competenza, di



• addestramento e delle prove documentali, continuano ad applicarsi le disposizioni dell'Allegato IV al decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136.

Sono state inoltre introdotte sanzioni a carico delle società armatrici, dei lavoratori marittimi e degli Istituti, Enti o Società autorizzati dall'Amministrazione allo svolgimento dei corsi di addestramento al fine di soddisfare quanto prescritto dalla direttiva n. 2008/106/CE, come modificata dalla direttiva n. 2012/35/UE, in materia di prevenzione delle frodi (art. 8) e in materia di sanzioni (29).

3. Incidenza delle norme e proposte sulle leggi e regolamenti vigenti.

Con lo schema che si propone si abroga:

- il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136;
- il comma 4, punto 2, lettere a), b) e d) dell'articolo 270bis del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328;
- il comma 2, lettera a) dell'articolo 271 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328;
- il comma 2, punto 2, lettere a) e c) dell'articolo 271 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328;
- l'articolo 4, terzo comma, della legge 28 ottobre 1962, n. 1602 e successive modifiche ed integrazioni;
- il decreto ministeriale 3 luglio 1997.

Come detto inoltre si abroga, al momento dell'entrata in vigore dei provvedimenti di cui all'articolo 11, comma 10, l'articolo 233 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328.

Si abrogano inoltre anche l'allegato IV del Decreto Legislativo 7 luglio 2011, n. 136 e il Decreto Ministeriale 30 novembre 2004.

Per tali tre ultime abrogazioni comunque, sino all'entrata in vigore degli appositi provvedimenti continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti.

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

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale.

5. Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lett. v) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 sono mantenute all'Amministrazione centrale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima.

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



Vedi punto 5.

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

Il provvedimento non investe materie oggetto di rilegificazione, né di delegificazione, mentre si realizza una semplificazione normativa in quanto viene adottato un testo normativo ex novo concernente la disciplina relativa alla formazione del personale marittimo.

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

Attualmente non risulta essere all'esame del Parlamento alcun provvedimento vertente su materia analoga.

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

Non risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie.

PARTE II. Contesto normativo comunitario ed internazionale.

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

Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento comunitario in quanto deriva dal recepimento della direttiva n. 2012/35/UE.

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

La Commissione europea ha aperto una procedura di infrazione (n. 2014/0464) a carico dell'Italia per il mancato recepimento della direttiva n. 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, i cui termini di attuazione sono scaduti il 3 luglio 2014.

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

Lo schema che si propone è compatibile con gli obblighi internazionali.

Come detto la direttiva in recepimento risponde ai dettami della Convenzione dell'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) S.T.C.W. '78, nella sua versione aggiornata, ratificata dall'Italia con legge 21 novembre 1985, n. 739, la quale stabilisce gli standards di addestramento, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare comprensiva degli emendamenti alla stessa Convenzione adottati in Manila nel 2010.



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

Non risulta che vi siano pendenti dinanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo giudizi nelle medesime o analoghe materie.

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 risulta che vi siano pendenti dinanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo giudizi nelle medesime o analoghe materie.

15. Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva europea n. 2012/35/UE pertanto è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati membri.

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.

Con l'articolo 2, comma 1, lettere uu), vv), zz) vengono definiti rispettivamente il "certificato di competenza", il "certificato di addestramento" e le "prove documentali" in sostituzione dei più generici termini "certificato adeguato" e "certificato"; tale necessità deriva e dall'articolo 1, lettera e) della direttiva n. 2012/35/UE e dagli emendamenti apportati alla Convenzione STCW adottati in Manila nel 2010.

Alla lettera fff) dello stesso articolo è stata chiarita la definizione di "convalida di riconoscimento"; tale necessità deriva dal fatto che sia la Convenzione che la direttiva fanno riferimento a due tipi di convalida:

1. la convalida di emissione del certificato di competenza e
2. la convalida di riconoscimento del certificato di competenza.

La convalida di emissione di un certificato di competenza in Italia è inclusa nel certificato di competenza stesso;

La seconda è invece il documento che viene rilasciato dalle Rappresentanze consolari Italiane all'estero in riconoscimento di un certificato di competenza rilasciato da un altro Stato membro o da un altro Stato extra europeo. Tale distinzione era necessaria al fine di evitare confusione nei due tipi di documento.

All'articolo 22, comma 1 è stata inserita la disposizione attraverso la quale è possibile agli ispettori di Port State, durante le ispezioni di effettuare il fermo nave nel caso in cui riscontrino delle deficienze costituenti pericolo per le persone, le cose o l'ambiente.



Tale disposizione si rende necessaria in quanto l'art. 21 (Controllo dello Stato di approdo e procedure di controllo) dispone che tutte le navi indipendentemente dalla bandiera che battono ed eccetto i tipi di nave esclusi dall'articolo 1 sono soggette, mentre si trovano nei porti italiani, al controllo da parte degli ispettori; di fatto però, senza la disposizione di cui sopra, gli ispettori non potevano applicare il fermo nave.

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

Lo schema che si propone riporta nel testo tutte le disposizioni derivanti dal decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136 ad eccezione di quanto disposto dall'art. 13 dello stesso in materia di rinnovo dei certificati.

Le modalità di rinnovo dei certificati sono state sostanzialmente modificate dagli emendamenti adottati in Manila nel 2010 e pertanto si è scelto di delegare a successivi provvedimenti amministrativi, mantenendo nello schema di decreto legislativo solamente il principio generale, la regolamentazione del rinnovo di certificati di competenza e di addestramento, di cui all'art. 1, punto 11, lett. a) della direttiva.

L'analisi puntuale della trasposizione della normativa vigente nello schema che si propone, è evidenziata nella tabelle comparative che si allegano.

I riferimenti interni ad ulteriori norme vigenti sono fatti con l'indicazione dell'ultima norma emanata in materia ove conosciuta; in caso contrario viene fatto riferimento alla norma primaria e successive modificazioni e integrazioni.

3. Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Nello schema che si propone non si è fatto ricorso alla novella legislativa.

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

Nello schema che si propone non vi sono abrogazioni implicite ma vengono abrogati, con l'art. 24 dello schema, il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136, il comma 4, punto 2, lettere a), b) e d) dell'articolo 270bis del Regolamento al Codice della Navigazione, il comma 2, lettera a) dell'articolo 271 del Regolamento al Codice della Navigazione, il comma 2, punto 2, lettera a) e c) dell'articolo 271 del Regolamento al Codice della Navigazione, e l'articolo 4, comma 3, della legge 28 ottobre 1962, n. 1602 e successive modifiche ed integrazioni.

Vi è poi un rinvio dell'abrogazione dell'art. 233 del Regolamento al Codice della Navigazione al momento dell'emanazione del provvedimento di cui all'articolo 11, comma 10, dello schema che si propone.

5. Individuazioni di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.



Nello schema che si propone non vi sono disposizioni aventi effetto retroattivo o di riviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

Non vi sono deleghe aperte nelle materie oggetto del provvedimento.

7. Indicazione di eventuali atti successivi attuativi, verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Con l'art. 5, comma 1, dello schema che si propone viene demandata a provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, ciascuno per la parte di propria competenza - la determinazione di programmi, procedure e commissioni d'esame per l'ottenimento del certificato di competenza, del certificato di addestramento e delle prove documentali nonché per l'addestramento del personale marittimo che richieda appositi corsi.

Con l'art. 7, comma 2, sono demandate a provvedimenti delle Amministrazioni competenti i requisiti della formazione.

Con l'art. 8, comma 2, sono demandati a provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le disposizioni in materia di istruzione e formazione per i marittimi che imbarcano su unità adibite a viaggi costieri.

Con l'art. 11, comma 2, è demandata a provvedimenti del Ministero della salute, sentito il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione di frequenza a corsi in materia di primo soccorso sanitario.

Con lo stesso articolo al comma 10 sono rinviati a provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le procedure e le modalità di autentica della navigazione effettuata su navi battenti bandiera estera.

Con l'art. 13, comma 5, sono demandati a provvedimenti delle Amministrazioni competenti la definizione dei corsi di aggiornamento e di adeguamento anche in funzione di eventuali modifiche che interverranno nella legislazione internazionale e comunitaria e di qualsiasi aggiornamento dei livelli di competenza richiesti, nonché la definizione delle strutture dei corsi di aggiornamento e di adeguamento.

Con l'art. 19, comma 4, è rinviata a provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'opportunità di stabilire ulteriori limitazioni alle capacità, funzioni e livelli di competenza relativi al personale marittimo che imbarchi a bordo di navi che effettuano viaggi costieri, in relazione alle esigenze nazionali.

Con l'art. 20, commi 8 e 9, sono stabilite le modalità di accertamento della conoscenza della legislazione marittima italiana per i lavoratori marittimi stranieri che chiedono il riconoscimento dei certificati per mansioni a livello direttivo.

Con l'articolo 26 viene demandato a decreti delle Amministrazioni competenti la possibilità di integrazioni al presente decreto con le modifiche delle convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni internazionali.



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 si ritiene necessario commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche sulla materia oggetto dello schema che si propone anche in virtù delle disposizioni contenute nell'articolo 6 della direttiva n. 2012/35/UE, recepite con l'articolo 24 del presente schema, ai sensi delle quali ogni Stato Membro mette a disposizione della Commissione europea informazioni relative ai certificati di competenza emessi a fini statistici.



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

(Allegato "A" alla direttiva del P.C.M. in data 16 gennaio 2013)

Titolo: Schema Decreto Legislativo recante "attuazione della direttiva n. 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che modifica la direttiva n. 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare."

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

Lo schema di decreto legislativo oggetto della presente relazione recepisce la direttiva n. 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che modifica la direttiva n. 2008/106/CE in materia di requisiti minimi di formazione della gente di mare.

Tali modifiche alla direttiva n. 2008/106/CE si sono rese necessarie in seguito all'approvazione di rilevanti emendamenti alla Convenzione STCW'78 adottati in Manila nel 2010.

E' utile ricordare che la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi nota anche come Convenzione STCW '78 o semplicemente STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), nella sua versione aggiornata è una convenzione internazionale adottata il 7 luglio 1978 dall'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale).

La Convenzione STCW è stata modificata una prima volta nel 1995, ed è stato adottato, con la risoluzione n. 2 della conferenza dei Paesi aderenti all'Organizzazione marittima internazionale (IMO), tenutasi a Londra il 7 luglio del 1995, il Codice STCW sull'addestramento, la certificazione e la tenuta della guardia (STCW '95).

Come detto le disposizioni della suddetta Convenzione nel corso degli anni sono state oggetto di numerose direttive europee, l'ultima delle quali, la n. 2008/106/CE è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136 che ha provveduto a riunificare in un'unica disposizione i precedenti recepimenti in materia.

Il termine di recepimento della direttiva n. 2012/35/UE era fissato al 4 luglio 2014 mentre l'adeguamento delle normativa nazionale alle disposizioni internazionali della Convenzione STCW è fissato per il 1° gennaio 2017.

A) la 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 n. 2012/35/UE modifica la direttiva n. 2008/106/CE in attuazione degli emendamenti alla Convenzione adottati in Manila nel 2010.

Emendamenti che hanno comportato rilevanti cambiamenti nel quadro formativo del personale marittimo.

Nel dettaglio sono state introdotte nuove figure professionali nell'ambito della gente di mare nonché previsti nuovi standard addestrativi e nuove modalità di rinnovo dei certificati di competenza. Inoltre sono state modificate alcune definizioni quali quella di "certificato di competenza" introdotta in sostituzione della precedente di "certificato adeguato", nonché sono stati ridefiniti in maniera più specifica e dettagliata taluni tipi di certificati.



Nella direttiva oggetto di recepimento, inoltre, è stata introdotta la previsione secondo la quale gli Stati membri debbano comunicare informazioni relative ai certificati emessi a fini statistici; comunicazione che, fino ad ora, gli Stati membri non erano obbligati a divulgare e che effettuavano esclusivamente su base volontaria.

Il recepimento della direttiva n. 2012/35/UE con il decreto di cui trattasi consente anche l'individuazione degli Uffici competenti per ogni singolo processo di certificazione in attuazione degli standard di qualità previsti dalla direttiva stessa sia per le Amministrazioni, competenti in materia, già dotate di detti standards, sia per le altre Amministrazioni, con l'obbligatorietà per quest'ultime di dotarsene.

Va detto che proprio la mancanza di standard di qualità è stata in passato oggetto della procedura di infrazione n. 2012/2210 avviata a carico dell'Italia per una non corretta implementazione della direttiva n. 2008/106/CE; procedura che si è favorevolmente risolta a seguito dei provvedimenti correttivi adottati dalle Amministrazioni competenti tra i quali la dotazione di certificazione ai sensi della normativa UNI EN ISO 9001:2008.

Con lo schema di decreto oggetto della presente relazione, inoltre, si intende recepire anche la disposizione della direttiva n. 2012/35/UE ai sensi della quale ogni cinque anni deve essere effettuata una Valutazione Indipendente da parte di un organismo non coinvolto nelle procedure di certificazione.

Lo schema di decreto rimanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la disciplina in materia di rinnovo dei certificati di competenza, dei certificati di addestramento e delle prove documentali. Tale scelta deriva dall'esame delle procedure di rinnovo che devono essere adottate a seguito degli emendamenti di Manila che hanno introdotto modifiche sostanziali. A titolo esemplificativo può ricordarsi come la normativa attuale preveda che i certificati adeguati (che comprendono i nuovi certificati di competenza e i nuovi certificati di addestramento) possono essere rinnovati avendo effettuato dodici mesi di navigazione. Con le nuove disposizioni, invece, per il rinnovo non è più accettata la navigazione *tout court* ma alcuni corsi di addestramento necessitano di aggiornamento ovvero si richiede l'effettuazione della navigazione su specifiche tipologie di navi. Si è quindi ritenuto utile rimandare ad un decreto ministeriale la disciplina delle procedure di rinnovo al fine di consentire in primo luogo un esame più dettagliato ed articolato delle disposizioni ed in secondo luogo una più agevole, eventuale, modifica dello stesso in caso di ulteriori variazioni alla normativa Internazionale. Si è comunque previsto che fino all'entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 13, comma 6 dello schema di provvedimento in oggetto continuino ad applicarsi le disposizioni dell'Allegato IV al decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136.

Si è inoltre scelto di abrogare le disposizioni dell'art. 233 del Regolamento al Codice della navigazione relativo alle procedure di attestazione della navigazione estera in quanto il disposto dell'art. 233 succitato prescrive che *"La navigazione effettuata su navi di bandiera estera è provata con documenti rilasciati dalla competente autorità dello Stato estero e autenticati dall'autorità consolare italiana."* Difatti dall'esame effettuato ai sensi della norma UNI EN ISO 9001:2008, la Direzione generale del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rilevato un numero elevato di quesiti e lamentele relative all'impossibilità dei marittimi di attestare ed autenticare la propria navigazione estera.

Importante disposizione introdotta è quella prevista all'articolo 22, comma 1, dello schema di provvedimento che prevede la possibilità per gli ispettori di Port State di effettuare, durante le ispezioni, il fermo nave nel caso in cui riscontrino delle deficienze in grado di costituire un pericolo per le persone, per le cose o per l'ambiente. Disposizione necessaria in quanto si è contestualmente disposto che tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera che battono ed eccetto i tipi di nave esclusi, siano soggette, mentre si trovano nei porti italiani, al controllo da parte degli ispettori.



L'articolo 23 del decreto in oggetto, infine, ha istituito un sistema sanzionatorio volto a reprimere le violazioni alla normativa introdotta, che recepisce in maniera puntuale quanto previsto dalla direttiva n. 2012/35/UE. In merito alle sanzioni amministrative previste, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, in sede di lavori volti a definire l'aspetto sanzionatorio del decreto, aveva segnalato l'opportunità di prevedere sanzioni la cui entità potesse tener conto del settore marittimo caratterizzato anche da realtà imprenditoriali medio-piccole. All'esito dei lavori l'entità delle sanzioni è stata parametrata tenendo principalmente in considerazione la deterrenza rispetto a comportamenti che potrebbero minacciare la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente ed, a tal fine, si è tenuto conto di parametri uniformi a livello comunitario.

Per motivi di fluttuazione non calcolabile in anticipo dei traffici marittimi non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero di navi che scaleranno i porti nazionali negli anni a venire e sulle quali potranno quindi essere posti in essere i controlli volti ad accertare il rispetto di quanto statuito dal presente decreto legislativo in attuazione della disciplina comunitaria. Tuttavia - dall'analisi dei dati riferiti all'anno 2013 ed estratti dal sistema Thetis (database dell'Agenzia Europea della sicurezza Marittima) - le navi suscettibili di ispezione sono state circa 4.200. Le ispezioni di Port State Control a bordo di navi straniere effettuate nell'anno 2013 sono state 1420. Per il 2015 nell'ambito dell'obiettivo stabilito a livello di Unione Europea/Paris MOU l'Italia dovrà effettuare almeno 990 ispezioni e, in tale ambito, dovranno essere effettuati anche i controlli in materia di lavoro marittimo.

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

Gli obiettivi che si propone di realizzare con lo schema di provvedimento in oggetto riguardano, come enunciato in precedenza, le sottostanti aree di intervento:

1. specificare in maniera chiara le competenze delle singole Amministrazioni coinvolte, anche al fine di non incorrere in rilievi da parte degli organi comunitari;
2. dotare le Amministrazioni coinvolte nel processo di certificazione, di standard di qualità che consentano la verifica, sia interna che da parte di un organismo terzo, del loro operato;
3. dettagliare con precisione le procedure di rinnovo ed eventualmente agevolare l'emanazione di provvedimenti di recepimento di normative internazionali in materia;
4. rivedere le procedure di attestazione della navigazione estera;
5. introduzione di un adeguato apparato sanzionatorio.

C) la 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.

Va detto che in data 26 settembre 2014 la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione (la n. 2014/0464) a carico dello Stato italiano per il mancato recepimento della direttiva n. 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, i cui termini di attuazione sono scaduti il 3 luglio 2014. E' quindi evidente che un possibile



indicatore che consentirà di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi sarà la chiusura della suddetta procedura di infrazione che denoterà altresì il pieno adeguamento dell'ordinamento interno alle prescrizioni introdotte dalla citata direttiva europea. Ulteriori indicatori potranno derivare dalle risultanze dei controlli che, a norma del decreto legislativo, lo Stato di approdo effettuerà al fine di verificare il possesso dei prescritti certificati da parte dei lavoratori marittimi nonché della dimostrazione delle effettive competenze in relazione alle funzioni assegnate a ciascuno dei marittimi imbarcati.

Gli indicatori di risultato per la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi, potranno consistere, in particolare, nel:

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

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

I soggetti destinatari del presente decreto legislativo sono:

- a) lavoratori marittimi italiani, europei ed extra-europei;
- b) società armatoriali delle navi e delle unità mercantili;
- c) Enti, Istituti o Società coinvolti nel processo di addestramento.

In particolare si evidenzia che, nel 2013:

- i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, sono stati stimati pari a circa 40.500 unità, di cui 24.000 circa coperti da marittimi italiani ed europei e 16.500 circa da personale non europeo. Su tali posti hanno ruotato circa 56.000 lavoratori marittimi (fonte *Confitarma*);
- la flotta mercantile di proprietà italiana risultava composta da 1.564 navi per un totale di 18.657.460 gt (tonnellate di stazza lorda) (fonte *Confitarma*).

I soggetti coinvolti sono:

- a) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) Ministero dello sviluppo economico;
- c) Ministero della salute;
- d) Ministero dell'istruzione, università e ricerca;
- e) Autorità marittime periferiche: gli Uffici locali di cui all'articolo 124 del codice della navigazione;
- f) Ambasciate e Consolati italiani all'estero

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Lo schema di decreto legislativo è stato coordinato con le Amministrazioni competenti in materia (Ministero della giustizia, Ministero dello sviluppo economico, Ministero della salute, Ministero dell'istruzione, università e ricerca e Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto) per le valutazioni riguardanti la parte di propria competenza.



Non sono ancora state effettuate consultazioni con le rappresentanze di categoria. Tali consultazioni verranno effettuate nel momento in cui si provvederà a predisporre i decreti attuativi previsti nel decreto legislativo.

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

L'opzione di non intervento non è stata considerata in quanto lo schema di decreto che si propone recepisce una direttiva europea in adempimento di un cogente obbligo dello Stato italiano.

Lo schema di decreto in oggetto si è inoltre reso necessario al fine di adeguare l'ordinamento nazionale alla Convenzione STCW come modificata in seguito della conferenza di Manila.

Va considerato, inoltre, che, come detto, è già stata aperta una procedura di infrazione per il mancato recepimento della direttiva. Inoltre dal 26 maggio al 5 giugno del 2015 è prevista un'ispezione della Commissione Europea, per il tramite dell'Emsa, proprio allo scopo di verificare l'attuazione della direttiva 2012/35/UE.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

L'emanazione del decreto legislativo, che si propone, deriva dalla delega di cui alla 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 dall'articolo 1 e dall'allegato B.

Con l'intervento regolatorio si è scelto di adempiere l'obbligo di recepimento della direttiva 2012/35/UE senza introdurre un livello di regolazione superiore rispetto quanto richiesto dalla norma comunitaria. Nel decreto legislativo sono state trasfuse, con gli opportuni temperamenti, le singole norme presenti nella direttiva, come evincibile dalla tabella di concordanza di seguito riportata:

Schema di decreto legislativo	Direttiva 2008/106/Ce come modificata dalla Direttiva 2012/35/UE
Art. 1 Campo di applicazione	Art. 2 Ambito di applicazione
Art. 2 Definizioni	Art. 1 Definizioni
Art. 3 Autorità competenti	
Art. 4 Formazione ed abilitazione	Art. 3 Formazione ed abilitazione
Art. 4, comma 4	Art. 31 Comunicazione
Art. 5 Disposizioni Generali in materia di addestramento	Art. 17 Responsabilità degli Stati Membri in ordine alla formazione e alla valutazione
Art. 6 Certificati di competenza, certificati di addestramento e convalide	Art. 5 Certificati di competenza, certificati di addestramento e convalide
Art. 6, comma 12	Art. 14, comma 1, lett. c)
Art. 7 Requisiti della formazione	Art. 6 Requisiti della formazione
Art. 8 Viaggi costieri	Art. 7 Principi che disciplinano i viaggi



	costieri
Art. 9 Prevenzione delle frodi e delle altre prassi illegali	Art. 8 Prevenzione delle frodi e delle altre prassi illegali
Art. 9, comma 1	Art. 5, comma 3
Art. 10 Norme di qualità	Art. 10 Norme di qualità
Art. 11, comma 1 - Rilascio e registrazione dei certificati	Art. 5, comma 11
Art. 11, comma 4, 5 e 6	Art. 5, comma 12
Art. 11, comma 7	Art. 5 bis
Art. 12 Norme sanitarie	Art. 11 Norme mediche
Art. 13 Rinnovo dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento	Art. 12 Rinnovo dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento
Art. 14 Uso di simulatori	Art. 13 Uso di simulatori
Art. 15 Responsabilità delle compagnie	Art. 14 Responsabilità delle compagnie
Art. 15, comma 5	Art. 12, comma 5
Art. 16 Orario di lavoro e disposizioni sulla guardia	Art. 15 Idoneità al servizio
Art. 17 Dispensa	Art. 16 Dispensa
Art. 18 Comunicazioni a bordo	Art. 18 Comunicazioni a bordo
Art. 19 Riconoscimento dei certificati emessi da uno Stato membro dell'Unione Europea	Art. 19, comma 1 - Riconoscimento dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento
Art. 20 Riconoscimento dei certificati emessi da Paesi terzi	Art. 19 Riconoscimento dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento
Art. 21 Controllo dello Stato di approdo e procedure di controllo	Art. 22 Controllo dello Stato di Approdo
Art. 21, comma 5	Art. 12, comma 5
Art. 22 Fermo	Art. 24 Fermo
Art. 23 Sanzioni	Art. 9 Sanzioni o provvedimenti disciplinari
Art. 24 Informazioni a fini statistici	Art. 25bis Informazioni a fini statistici
Art. 25 Disposizioni abrogative	-----
Art. 26 Modifiche	-----
Art. 27 Clausola d'invarianza	-----
Allegato I Requisiti per la formazione fissati dalla Convenzione SCW	Allegato I Requisiti per la formazione fissati dalla Convenzione SCW
Allegato II Criteri e procedure per il riconoscimento dei certificati emessi da un Paese Terzo	Allegato II criteri per il riconoscimento di Paesi Terzi che hanno rilasciato un certificato
Allegato III Procedure del Comitato Lettera A)	Art. 28 Procedura del Comitato
Allegato III lettera B)	Art. 20 Mancata conformità con i requisiti della Convenzione STCW
Allegato III lettera C)	Art. 21 Rivalutazione
Allegato III Lettera D)	Art. 25 controllo periodico dell'adempimento



Allegato III Lettera E)	Art. 26 Relazioni
Allegato III Lettera F)	Art. 27 bis Esercizio della delega
Allegato III lettera G)	Art. 27 Modifica

Inoltre, come richiesto dalla normativa comunitaria, sono state individuate le Autorità competenti e quindi specificate le singole competenze. A tal fine il criterio seguito, in continuità con il precedente decreto legislativo n. 136/2011, è stato quello di coinvolgere e coordinare le Amministrazioni interessate in base alla competenza per materia.

Sempre in aderenza a quanto stabilito a livello comunitario – che richiede l'istituzione di un sistema di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive volto a reprimere i casi di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della direttiva – si è provveduto ad elaborare un apparato sanzionatorio volto a reprimere le violazioni alle norme del decreto. A tal fine, tenendo conto di parametri uniformi a livello europeo, sono state elaborate fattispecie e stabilite sanzioni amministrative tenendo principalmente in considerazione la deterrenza rispetto a quei comportamenti che costituiscono una minaccia per la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente. Tale processo di determinazione delle sanzioni è stato portato avanti grazie ad un confronto sinergico tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero della giustizia.

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

La disciplina prevista dallo schema che si propone recepisce la normativa comunitaria e la normativa internazionale.

- A) Gli 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 sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazione.**

I vantaggi dell'opzione scelta sono quelli derivanti dalla emanazione di un provvedimento ad hoc che consenta una lettura ed una comprensione più agevole della normativa di settore rispetto all'emanazione di un provvedimento di modifiche al decreto legislativo n. 136/2011.

L'opzione scelta consente, altresì:

- 1) l'opportunità per le Amministrazioni non ancora dotate di standards di qualità di dotarsene al fine di evitare una possibile, eventuale, procedura di infrazione da parte della Commissione europea;
- 2) di recepire nella normativa nazionale le novità introdotte nella Convenzione STCW'78 con gli emendamenti di Manila;
- 3) di rinviare ad un provvedimento Ministeriale le procedure di rinnovo dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento;
- 4) di rinviare ad un provvedimento ad hoc le procedure per l'attestazione della navigazione estera.



Da un'analisi del quadro di riferimento non sono, viceversa, emersi svantaggi nell'intervento regolatorio in questione.

B) l'individuazione e la stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Nella norma sono coinvolte tutte le imprese armatoriali, indipendentemente dalla loro grandezza, per ciò che riguarda gli aspetti inerenti l'osservazione dell'orario di lavoro nonché la scelta di personale che abbia un'adeguata formazione, già peraltro normate dal decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108.

C) l'indicazione e la stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese. Per onere informativo si intende qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione.

Nello schema di decreto sono indicati tutti gli obblighi che la direttiva in recepimento pone a carico dei soggetti diretti ed indiretti e che riguardano la raccolta, il mantenimento e la trasmissione di informazioni a terzi.

In particolare:

- 1) nell'art. 4, comma 4, è indicato l'obbligo di trasmissione alla Commissione europea delle disposizioni adottate nelle materie di rispettiva competenza dalle Amministrazioni coinvolte;
- 2) nell'art. 9, comma 2, è indicato l'obbligo, per i Ministeri delle infrastrutture e trasporti, dello sviluppo economico e della salute dell'obbligo di comunicazione alla Commissione europea, agli Stati membri e a Paesi terzi con i quali hanno concluso un accordo di riconoscimento di certificati adeguati, le eventuali pratiche fraudolente riscontrate.
- 3) nell'art. 10, comma 4, è indicato l'obbligo per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di coordinare ed inviare alla Commissione europea i risultati della valutazione indipendente;
- 4) nell'art. 11, commi 8, sono indicati gli obblighi di raccolta, mantenimento e trasmissione di informazioni alla Commissione europea, agli Stati membri e alle compagnie che facciano richiesta di autenticità dei certificati adeguati, a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si evidenzia che non sono previsti obblighi informativi a carico delle imprese e dei cittadini.

D) le condizioni e i fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.).



Le strutture operative, le risorse umane e le professionalità esistenti consentono un'adeguata applicazione della norma. Dall'attuazione del recepimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

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

Lo schema proposto incide in maniera positiva sul funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese consentendo, ai lavoratori marittimi italiani di essere formati con standards europei ed internazionali e, quindi, entrare nel mercato del lavoro internazionale e, al contempo, ai lavoratori marittimi stranieri di entrare nel mercato del lavoro italiano se formati con gli stessi standards internazionali di formazione.

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

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

I Soggetti responsabili dell'intervento regolatorio, individuati dall'art. 3 dello schema che si propone, sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero della salute, il Ministero dell'istruzione, università e ricerca, le Autorità marittime e le Rappresentanze Diplomatiche Consolari italiane all'estero.

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

L'intervento regolatorio sarà opportunamente pubblicizzato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché comunicato agli Uffici Locali periferici coinvolti nell'attuazione dello stesso.

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

Il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio deriva anche dall'applicazione degli standard di qualità definiti dall'art. 10 dello schema di decreto di cui trattasi e sarà effettuato nell'ambito dei compiti istituzionali delle Amministrazioni coinvolte.

Al fine del controllo e del monitoraggio dell'intervento regolatorio, inoltre, potranno essere utilizzati gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare potranno essere effettuate, in sede di applicazione delle procedure in materia di controllo, le analisi dei rapporti ispettivi inseriti nel database Thetis riguardanti specificatamente le deficienze in materia di lavoro marittimo registrate a bordo.

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

Modifiche della norma in esame potranno avvenire per iniziativa del legislatore comunitario, fatte salve le modifiche per l'attuazione di misure correttive derivanti da eventuali procedure di infrazione.

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

In fase di attuazione dell'intervento regolatorio si monitorerà l'applicazione della normativa secondo i sistemi della Gestione della Qualità da parte del Comando generale delle capitanerie di porto sugli Uffici periferici da loro funzionalmente dipendenti.

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.

Come detto l'elaborazione delle fattispecie sanzionatorie nonché l'entità delle stesse è frutto di un'analisi volta ad individuare e reprimere quei comportamenti che in maggior modo possono costituire una minaccia alla sicurezza della navigazione e alla tutela dell'ambiente marino.

