

CAMERA DEI DEPUTATI

N.144

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/38/UE che modifica la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (144)

(articolo 1 della legge 7 ottobre 2014, n. 154)

Trasmesso alla Presidenza il 11 febbraio 2015

SCHEMA DI 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.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto la 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 l'articolo 1 e l'allegato B;

Vista la direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 agosto 2013, che modifica la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo dello Stato di approdo;

Visto il decreto legislativo 24 marzo 2011, n.53, recante attuazione della direttiva 2009/16/CE 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;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del _____;

Acquisiti i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del.....;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro 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;

Emana

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53)

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, lettera a), il numero 7) è sostituito dal seguente:

« 7) convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006) di cui alla legge 23 settembre 2013 n. 113;»;

b) all'articolo 2, comma 1, lettera a), dopo il numero 8), sono aggiunti, in fine, i seguenti:

« 8-bis) convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 (AFS 2001) di cui alla legge 31 agosto 2012, n. 163;

8-ter) 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.»;

c) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera cc), sono aggiunte le seguenti:

« cc-bis) "certificato di lavoro marittimo" il certificato di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006.



cc-ter) "dichiarazione di conformità del lavoro marittimo" la dichiarazione di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006;»;

d) all'articolo 2, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

« 1-bis. Tutti i riferimenti fatti nel presente decreto a convenzioni, codici e risoluzioni internazionali, inclusi quelli per i certificati e altri documenti, sono intesi come riferimenti a tali convenzioni, codici e risoluzioni internazionali nella loro versione aggiornata.»;

e) all'articolo 3, comma 3, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Tale nave è sottoposta a un'ispezione più dettagliata secondo le procedure istituite dal MOU di Parigi.»;

f) all'articolo 3, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

« 5-bis. Le misure adottate per applicare il presente decreto non comportano una riduzione del livello generale di protezione dei marittimi previsto dal diritto sociale dell'Unione nei settori cui si applica il presente decreto, in confronto alla situazione già esistente in ciascuno Stato Membro. Nell'attuare tali misure, se l'autorità competente locale viene a conoscenza di una chiara violazione del diritto dell'Unione a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro, essa informa immediatamente, conformemente al diritto e alla pratica nazionali, qualsiasi altra autorità competente interessata, al fine di intraprendere, se del caso, ulteriori azioni.»;

g) all'articolo 15, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave. 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. L'autorità competente locale informa, tramite l'autorità competente centrale, 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.»;

h) dopo l'articolo 15 è inserito il seguente:

" ART. 15-bis

(Procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla CLM 2006)

1. Nel caso in cui è ricevuto un esposto da parte di un marittimo concernente una violazione delle prescrizioni della CLM 2006, inclusi i diritti dei marittimi, l'ispettore nel porto in cui ha fatto scalo la nave del marittimo effettua una prima indagine.

2. Se del caso, a seconda della natura dell'esposto, l'indagine iniziale include la valutazione del rispetto delle procedure per presentare un esposto a bordo previste ai sensi della regola 5.1.5 della CLM 2006. L'ispettore può anche eseguire un'ispezione più dettagliata in conformità all'articolo 16 del presente decreto.

3. L'ispettore cerca, se del caso, di favorire una soluzione in relazione all'esposto a bordo della nave.

4. 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.

5. Qualora il comma 4 non si applichi e 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 di cui all'articolo 26.

6. Qualora non sia stata trovata una soluzione in relazione all'esposto a seguito dell'azione intrapresa conformemente al comma 5, 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.

7. Il presente articolo fa salvo l'articolo 15. L'articolo 15, comma 2, si applica altresì agli esposti relativi a materie contemplate dalla CLM 2006.»;

i) all'articolo 21, dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti:

« 1-bis. 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.

1-ter. Qualora un ispettore ritenga che le carenze siano rilevanti o qualora esse riguardino un possibile esposto a norma dell'allegato VI, parte A, punto 20, segnala le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi e può:

a) darne notifica a un rappresentante dello Stato di bandiera;

b) fornire alle competenti autorità del successivo porto di scalo le informazioni pertinenti.

1-quater. Riguardo a materie legate alla CLM 2006, l'autorità competente locale ha la facoltà di trasmettere copia della relazione dell'ispettore, corredata delle eventuali repliche pervenute entro il termine prescritto dalle competenti autorità dello Stato di bandiera, al direttore generale dell'Ufficio internazionale del lavoro, affinché l'azione possa essere valutata pertinente e idonea al fine di garantire che i dati in questione siano registrati e trasmessi ai soggetti eventualmente interessati ad avvalersi delle procedure di ricorso appropriate.»

l) all'articolo 22, dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. 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 la nave ispezionata** sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze.

2-ter. 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. Prima di accettare un piano d'azione, l'ispettore può consultare lo Stato di bandiera.»;

m) all'articolo 22, il comma 6, è sostituito dal seguente:

« 6. 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. Sono inoltre informati gli ispettori nominati o gli organismi riconosciuti responsabili del rilascio dei certificati di classificazione o dei certificati obbligatori conformemente alle convenzioni, se del caso. Inoltre, se è fatto divieto a una nave di riprendere il mare a causa di una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) oppure le condizioni di vita e di lavoro a bordo rappresentano un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei lavoratori marittimi, l'autorità competente deve informare immediatamente lo Stato di bandiera e invita un rappresentante di quest'ultimo a essere presente, se possibile, chiedendo allo Stato di bandiera di rispondere entro un termine impartito.



L'autorità competente informa immediatamente anche le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori **nello Stato.**»;

n) all'allegato III, paragrafo II. Ispezioni delle navi, parte 2B, il quinto capoverso è sostituito dal seguente:

«navi che sono state oggetto di rapporto o di un esposto, incluso un esposto a terra, da parte del comandante, di un membro dell'equipaggio o di persone o organismi aventi un interesse legittimo alla sicurezza di esercizio della nave, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o alla prevenzione dell'inquinamento, a meno che l'autorità competente locale ritenga che il rapporto o l'esposto siano manifestamente infondati.»;

o) all'allegato III, paragrafo II. Ispezioni delle navi, parte 2B, è aggiunto, infine, il seguente capoverso:

«navi per le quali è stato approvato un piano d'azione inteso a correggere le carenze di cui all'articolo 22, comma 2-*bis*, ma in relazione alle quali l'attuazione di tale piano non è stata controllata da un ispettore»;

p) all'allegato V, i punti 14), 15) e 16) sono sostituiti dai seguenti:

« 14) certificati medici (cfr. CLM 2006);

15) tabella delle disposizioni di lavoro a bordo (cfr. CLM 2006 e STCW 78/95);

16) registro delle ore di lavoro e di riposo dei marittimi (cfr. CLM 2006);»;

q) all'allegato V sono aggiunti, infine, i seguenti punti:

« 45) certificato di lavoro marittimo;

46) dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, parti I e II;

47) certificato internazionale del sistema antivegetativo;

48) certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria relativa alla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi.»;

r) all'allegato VI, parte A) sono aggiunti, infine, i seguenti punti:

« 17) I documenti richiesti ai sensi della CLM 2006 non sono prodotti o non sono aggiornati, oppure non sono aggiornati in modo veritiero, o i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla CLM 2006 o non sono validi per altri motivi;

18) Le condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della CLM 2006;

19) Esistono ragionevoli motivi per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera per evitare di dover conformarsi alla CLM 2006;

20) È stato presentato un esposto relativo a una presunta non conformità delle condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave alle prescrizioni della CLM 2006.»;

s) all'allegato XI – Introduzione, secondo periodo, le parole: “(cfr. articolo 21, comma 4)” sono sostituite dalle seguenti: “(cfr. articolo 22, comma 5)”;

t) all'allegato XI, numero 3.10, le parole: “Ambito di pertinenza delle convenzioni dell'OIL” sono sostituite dalle seguenti: “Ambito di pertinenza della CLM 2006”;

u) all'allegato XI, numero 3.10, sono aggiunti, infine, i seguenti punti:

« 8) Le condizioni a bordo presentano un chiaro rischio per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi;

9) La non conformità costituisce una violazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi) relative alle condizioni di vita e di lavoro dei



marittimi a bordo della nave, quale previsto dal certificato di lavoro marittimo della nave e dalla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.».

ART. 2

(Disposizioni finali)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, è inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica Italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

