

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 1, allegato B, della legge 9 luglio 2015, n. 114 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014).

Il provvedimento è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, che ha armonizzato la legislazione europea con le norme internazionali stabilite dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC) del 2006, adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) quasi all'unanimità il 23 febbraio 2006 a Ginevra. La Convenzione si applica al trasporto marittimo internazionale e copre materie fondamentali in tema di lavoro marittimo, al fine di creare un unico strumento coerente e aggiornato che incorporasse anche i principi fondamentali di altre convenzioni sul lavoro. Essa può essere considerata il primo codice del lavoro marittimo per oltre 1,2 milioni di marittimi in tutto il mondo nonché per gli armatori e le nazioni marinare del mondo intero. Prevede, infatti, ampi diritti e la protezione sul lavoro per tutti i marittimi, a prescindere dalla nazionalità e dalla bandiera della nave. Si prefigge di garantire condizioni di lavoro dignitose per i marittimi e condizioni di concorrenza eque per gli armatori di qualità. Essa stabilisce i diritti dei marittimi a condizioni di lavoro dignitose in un'ampia gamma di aspetti ed è stata concepita per poter essere applicata a livello mondiale e per poter essere compresa facilmente, aggiornata e fatta rispettare in modo uniforme. È stata inoltre elaborata per diventare uno strumento mondiale noto come il "quarto pilastro" del quadro normativo internazionale per la qualità dei trasporti marittimi, in quanto va a integrare le tre convenzioni principali dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI): la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare (convenzione SOLAS), la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (convenzione STCW) e la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento ad opera delle navi (convenzione MARPOL). Comprende cinque titoli che riguardano i diritti dei marittimi: il titolo 1 sulle prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave; il titolo 2 sulle condizioni di impiego; il titolo 3 su alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering; il titolo 4 su tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale; il titolo 5 teso a garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni, comprese le ispezioni. Gli Stati membri dell'Unione europea e la Commissione hanno sostenuto fin dall'inizio il lavoro dell'OIL a questo riguardo. Lo Stato italiano ha ratificato la MLC 2006 con legge n.113/2013. Varie parti della convenzione, inoltre, sono state inserite in diversi strumenti dell'Unione per quanto riguarda sia gli obblighi dello Stato di bandiera sia gli obblighi dello Stato di approdo. L'Unione europea ha istituito un quadro giuridico volto ad accrescere la sicurezza marittima mediante l'adozione di tre pacchetti sulla sicurezza marittima, il più recente dei quali nel 2009. È stata adottata la Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. A livello dell'Unione europea la direttiva 2009/21/CE è stata finalizzata ad assicurare che gli Stati membri osservino in modo efficace e



coerente i loro obblighi in quanto Stati di bandiera allo scopo di rafforzare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento da parte delle navi battenti la loro bandiera. Essa è stata attuata con il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164. Per quanto qui di maggiore interesse, è stata poi adottata la direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE. Con questa direttiva sono state già recepite determinate norme della MLC nel diritto dell'Unione. Il suo allegato ha in particolare incorporato gli elementi pertinenti dei titoli 1, 2, 3 e 4 della MLC sulle prescrizioni minime per il lavoro a bordo delle navi (certificato medico, età minima, formazione e qualificazione), le condizioni di impiego (contratti di lavoro dei marittimi, rimpatrio, indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave, livelli di equipaggio, avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i lavoratori marittimi), le disposizioni in materia di alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering, le disposizioni in materia di tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale, compresi la responsabilità dell'armatore e l'accesso alle strutture a terra, e infine le procedure relative ai reclami a bordo. Con l'articolo 17 della legge 29 luglio 2015, n.115, recante Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2014 è stata attuata la direttiva 2009/13/CE sul lavoro marittimo. Quest'ultimo intervento regolatorio – considerato che gli aspetti relativi ai certificati medici dei lavoratori marittimi sono stati già in parte affrontati dalla legge di ratifica della MLC e sono stati compiutamente disciplinati dal decreto legislativo 12 maggio 2015, n.71 che in parte incide sulla medesima materia, e che gli altri aspetti sono stati già implementati da molteplici disposizioni nell'ordinamento interno (decreto legislativo 27 maggio 2005, n.108, decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136, legge 31 dicembre 1998, n.485, legge 16 giugno 1939, n. 1045, ecc..), ha provveduto esclusivamente a ridefinire la nozione di armatore e a dare attuazione all'articolo 2, punto 3), sub 3 della direttiva 2009/13/CE relativa al lavoro dei minori a bordo. La direttiva 2013/54/UE invece ha ripreso la parte pertinente della MLC che istituisce i diritti dei marittimi relativa alle disposizioni del titolo V, - considerato che gli altri titoli sono stati già attuati nell'ordinamento interno - al fine di garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni, comprese le ispezioni.

A tal riguardo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva già provveduto nell'immediatezza a dare una piena attuazione della direttiva con decreto direttoriale n. 13 del 17 giugno 2013 e con successive circolari attuative della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne n. 22 in data 1 agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014.

Successivamente, sul recepimento della predetta direttiva la Commissione europea aveva avviato la procedura di infrazione n.2015/0202 di cui alla lettera di costituzione in mora del 27 maggio 2015.

Il termine di recepimento della direttiva era scaduto il 31 marzo 2015. La delega per attuare la direttiva, appunto, ora è stata prevista nella citata legge di delegazione europea 2014.

In particolare ogni Stato membro deve garantire che:



- vengano istituiti efficaci e idonei meccanismi di attuazione e di controllo, comprese le ispezioni;
- il personale autorizzato ad effettuare le ispezioni ed incaricato di verificare la corretta attuazione delle parti pertinenti della MLC 2006, disponga della formazione, della competenza e degli altri requisiti necessari per consentirgli di effettuare la verifica e la conformità a tali parti.
- le proprie disposizioni legislative o regolamentari prevedano idonee procedure di reclamo a bordo.

Questo schema di decreto legislativo, quindi, si inserisce nel contesto della politica dell'Unione europea sulle professioni marittime, per applicare pienamente l'attuazione della MLC 2006, che migliora sensibilmente le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi. Esso si pone molteplici obiettivi, come indicato dalla Commissione nella comunicazione COM(2009) 8 al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 relativamente alla direttiva, tra cui quello di breve periodo di migliorare la qualità di impiego e di vita per tutti i marittimi, che lavorano su navi battenti bandiera nazionale, secondo le previsioni della convenzione sul lavoro marittimo del 2006. Secondo l'accordo tra le parti sociali dell'Unione europea propedeutico al recepimento del titolo V della convenzione con la direttiva 2013/54/UE, l'obiettivo operativo che si pone il presente intervento è quello di garantire in maniera efficace il rispetto delle nuove norme della convenzione mediante nuove e più incisive procedure ispettive volte ad accertare le condizioni di vita e di lavoro a bordo, con l'attribuzione di più ampi poteri agli ispettori del Corpo delle Capitanerie di porto, che possono, in casi tassativi, procedere anche al fermo della nave. Tra gli obiettivi di medio-lungo periodo vi è la competitività e sostenibilità di una politica europea dei trasporti, tesa alla creazione di uno spazio unico dei trasporti, attraverso la promozione dell'occupazione e rafforzamento della sicurezza in ambito marittimo. Un altro obiettivo importante è anche quello di limitare il dumping sociale, che peggiora le condizioni di lavoro a bordo e penalizza gli armatori che offrono condizioni di lavoro dignitose in conformità alle norme dell'OIL.

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nelle sue articolazioni centrali della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, nonché alle Autorità marittime periferiche ed agli ispettori. In particolare, sulla questione, si specifica che non sono stati recepiti l'articolo 3, paragrafo 3 e l'articolo 4, paragrafo 4 della direttiva, in quanto non si è ritenuto di esercitare la possibilità di delega da parte dello Stato di bandiera ad organismi riconosciuti, compresi quelli di uno Stato membro, circa il compito di effettuare le ispezioni o di rilasciare i certificati. Le ispezioni tese al controllo delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo delle navi possono essere svolte dal Corpo delle Capitanerie di Porto, Organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (secondo l'accezione anglosassone di SAFETY OF NAVIGATION), della sicurezza marittima (MARITIME SECURITY). Le due attività di controllo dello Stato di bandiera vengono d'altronde assolte già con l'impiego di personale del Corpo, altamente qualificato secondo standard europei e formato presso il Nucleo Didattico Formativo di Genova, sulla base



delle più recenti normative di settore internazionali e nazionali. Proprio nell'ambito della primaria responsabilità dello Stato di cui la nave batte la bandiera circa il rispetto delle norme adottate a livello internazionale in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha messo in campo personale altamente specializzato. E' stato costituito un nuovo servizio a favore dell'utenza, che si sostanzia nella predisposizione di un sistema che consente la pronta disponibilità di un bacino di Ufficiali e Sottufficiali del Corpo, debitamente qualificati quali Ispettori "sicurezza della navigazione", da impiegare nell'attività di Amministrazione di bandiera, a supporto del Comando Generale e delle Capitanerie di porto. Oltre gli Ufficiali e i Sottufficiali e militari del Corpo che sono formati in materia di sicurezza della navigazione e che rivestono la qualifica di Ufficiali e di Agenti di polizia, vi è la presenza di 115 ispettori che sono formati precipuamente sulla materia attraverso un percorso formativo specifico che comprende, appunto, un percorso di specializzazione di sei mesi circa (distinto in due fasi) presso il centro di formazione specialistico del Corpo delle Capitanerie di porto 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"). Lo *Shipping* nazionale potrà contare su una componente del Corpo delle Capitanerie altamente specializzata e considerata in Italia, in Europa e nel mondo come punto di riferimento e di eccellenza. A tal riguardo, si segnala che, a seguito del monitoraggio del rendimento del naviglio nazionale, sulla base di un c.d. *Performance index*, al fine di permettere alla bandiera italiana di raggiungere i vertici delle classifiche mondiali nei sistemi del controllo dello stato di approdo (Port State control) ad oggi operativi in tutto il mondo, l'Amministrazione italiana si colloca ai primi posti a livello internazionale per quanto attiene le proprie navi (permanenza delle unità di bandiera nella *white list*). E', quindi, comprovata e dimostrata l'efficacia dell'organizzazione dello Stato, per il tramite del Corpo delle Capitanerie di porto, relativamente alle ispezioni sul naviglio e in generale in materia di "sicurezza della navigazione e sicurezza marittima". Non si è ritenuto, pertanto, di istituire una nuova organizzazione per lo svolgimento dei controlli e delle ispezioni, né per l'attività di certificazione, né autorizzare altri organismi, compresi quelli di un altro Stato membro, in considerazione della capacità, le competenze e l'indipendenza sufficienti del Corpo delle Capitanerie di porto e dell'Amministrazione marittima.

Lo schema di decreto legislativo si compone di 11 articoli ed un allegato.

Si illustrano, di seguito, le singole disposizioni contenute nello schema di decreto legislativo.

Articolo 1 (Finalità)

L'articolo indica gli obiettivi della direttiva 2013/54/UE e del regime ispettivo in essa contenuto, avente lo scopo di migliorare le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo delle navi battenti bandiera nazionale, mediante un sistema di controllo del rispetto delle disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006).

Articolo 2 (Definizioni)



L'articolo 2 indica tutte le definizioni pertinenti per il recepimento della direttiva 2013/54/UE ed introduce la nuova definizione di «parti pertinenti della MLC 2006», andando ad integrare l'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108.

Articolo 3 *(Campo di applicazione)*

L'articolo definisce il campo di applicazione del decreto, riferito alle navi di bandiera italiana. E' previsto, inoltre, che, per le navi di stazza lorda inferiore alle 200 GT e che non effettuano viaggi internazionali, previa consultazione con le organizzazioni sindacali, l'applicazione del presente decreto avviene mediante un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro centottanta giorni dalla pubblicazione dello schema di decreto in commento.

Articolo 4 *(Funzioni delle autorità competenti)*

L'articolo elenca i compiti dell'autorità competente centrale. E' previsto che la stessa attua la normativa in materia di ispezione e certificazione, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto; programma specifiche campagne ispettive con l'INPS e con l'INAIL finalizzate alla verifica delle condizioni di vita a bordo delle navi. L'attività di ispezione e di certificazione è svolta dagli uffici marittimi attraverso gli ispettori autorizzati. Per l'attività di ispezione svolta all'estero, gli uffici marittimi devono comunicare le attività svolte nei porti all'autorità consolare, che fornisce assistenza nelle relazioni con lo Stato del porto.

Articolo 5 *(Profilo professionale e competenze degli ispettori)*

L'articolo prevede i requisiti professionali degli ispettori e la valutazione del mantenimento degli stessi con frequenza triennale. L'elenco degli ispettori è pubblicato sul sito istituzionale del Ministero.

Articolo 6 *(Ispezioni)*

L'articolo contempla e specifica le tipologie di ispezioni, indicandone le modalità di effettuazione. L'ispezione iniziale è propedeutica al rilascio della dichiarazione di conformità e del certificato di lavoro marittimo. L'ispezione intermedia deve avere luogo entro il secondo ed il terzo anno della data anniversaria del certificato. L'ispezione di rinnovo deve verificare che continuano ad essere soddisfatti i requisiti prescritti dalla normativa in materia di condizioni di vita e di lavoro sulla nave. L'ispezione addizionale è effettuata a seguito di un reclamo alla autorità competente locale.

Articolo 7 *(Informazioni sulle ispezioni)*

L'articolo è relativo alle informazioni sulle ispezioni. E' previsto che, al termine di una ispezione, l'ispettore segnala immediatamente le deficienze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione delle stesse. Inoltre, è previsto che, qualora un ispettore ritenga che le deficienze siano rilevanti o qualora esse riguardino un possibile reclamo, segnala le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi. Una relazione di ogni ispezione effettuata è depositata presso l'autorità competente locale, che la trasmette, a sua volta, all'autorità centrale competente. Inoltre, il Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto tiene i registri delle ispezioni effettuate; l'autorità competente centrale pubblica un rapporto



annuale sulle attività ispettive, che trasmette al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, che, a sua volta, lo trasmette al Direttore generale dell'Ufficio internazionale del lavoro. Il registro di tali informazioni è portato a conoscenza delle organizzazioni dei lavoratori marittimi e degli armatori.

Articolo 8 *(Reclami e relativa gestione)*

L'articolo riguarda le procedure relative ai reclami. Si prevede che nel caso in cui si è ricevuto un reclamo concernente una violazione della MLC 2006, l'ispettore effettua una prima indagine. A seconda della natura del reclamo, l'ispettore può anche eseguire una ispezione addizionale. Si prevede comunque che l'ispettore cerca di favorire una soluzione in relazione al reclamo. Qualora non sia stata trovata, a bordo della nave, una soluzione relativa a materie contemplate dalla MLC 2006, l'ispettore ne dà immediata notifica all'armatore, chiedendo a quest'ultimo di presentare, entro un termine disposto, osservazioni e un piano di azione correttiva. Qualora non sia stata trovata una soluzione a seguito dell'azione intrapresa, l'autorità competente locale trasmette all'autorità competente centrale una copia della relazione dell'ispettore, accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dall'armatore. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato.

Infine, a tutela del soggetto che presenta il reclamo, è previsto che l'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o all'armatore o al proprietario della nave. L'ispettore deve assicurare il mantenimento di garanzie di riservatezza dei reclami dei marittimi, ivi compresa la riservatezza durante i colloqui con i membri dell'equipaggio. L'autorità competente centrale trasmette copia dei reclami non infondati pervenuti e del seguito che vi è stato dato al Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Articolo 9 *(Accertamento di deficienze e fermo della nave)*

L'articolo indica i casi in cui va disposto il fermo di una nave, ove siano riscontrate delle deficienze che rappresentano un pericolo per la incolumità, salute o la sicurezza dei lavoratori a bordo oppure di carenze che costituiscono una grave e ripetuta violazione delle prescrizioni della MLC 2006. Il provvedimento di fermo non è revocato fino a quando non sia posto rimedio alle carenze riscontrate, oppure l'autorità competente non abbia accettato il piano per correggere le predette carenze. Si prevede, inoltre, che avverso il provvedimento di fermo è esperibile ricorso giurisdizionale o gerarchico.

L'articolo 10 *(Disposizioni tariffarie)*

La disposizione in questione stabilisce l'onere del rimborso spese relative alla attività di certificazione e di ispezione in capo all'armatore, al raccomandatario marittimo, o a un altro suo rappresentante, in solido con il proprietario, in conformità alle tariffe da determinare con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro novanta giorni, dalla data di pubblicazione dello schema di decreto in commento. E' previsto, inoltre, che le entrate derivanti dalle predette tariffe affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le predette attività ispettive e certificative.



L'articolo 11 (*Clausola di invarianza finanziaria*)

Contiene la clausola di invarianza finanziaria per cui dall'applicazione del decreto di recepimento non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'allegato I elenca i requisiti minimi che devono possedere gli ispettori per eseguire i controlli relativi all'applicazione delle prescrizioni della MLC 2006 e della normativa nazionale in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo.





TABELLA DI CONCORDANZA

DIRETTIVA	DISPOSIZIONE NAZIONALE	COMMENTI
<p>DIRETTIVA 2013/54/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 NOVEMBRE 2013 RELATIVA A TALUNE RESPONSABILITÀ DELLO STATO DI BANDIERA AI FINI DELLA CONFORMITÀ ALLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 E DELLA SUA APPLICAZIONE</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 NOVEMBRE 2013, N. 2013/54/UE, RELATIVA A TALUNE RESPONSABILITÀ DELLO STATO DI BANDIERA AI FINI DELLA CONFORMITÀ ALLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 E SUA APPLICAZIONE.</p>	
<p><u>Articolo 1 Oggetto</u></p> <p>La presente direttiva stabilisce norme intese ad assicurare che gli Stati membri adempiano efficacemente ai loro obblighi di Stati di bandiera per quanto riguarda l'attuazione delle parti pertinenti della CLM 2006. La presente direttiva fa salve le direttive 2009/13/CE e 2009/21/CE ed eventuali norme più rigorose ivi stabilite in materia di condizioni di vita e di lavoro dei marittimi.</p>	<p><u>Articolo 1 - Finalità</u></p> <p>1. Il presente decreto istituisce un idoneo ed efficace sistema di attuazione e di controllo, ivi comprese le ispezioni, allo scopo di assicurare che le condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori marittimi a bordo di navi mercantili battenti bandiera nazionale soddisfano le prescrizioni delle pertinenti parti della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell'OIL, ratificata e resa esecutiva con legge 23 settembre 2013, n. 113.</p> <p><u>Art. 3- Campo di applicazione</u></p> <p>1. Il presente decreto legislativo si applica a tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima ed ai relativi lavoratori marittimi.</p>	<p>L'articolo 1 definisce le finalità dello schema di decreto e l'articolo 3, comma 1, definisce il campo di applicazione, in coerenza con le disposizioni della direttiva 2013/54/UE.</p>



Articolo 2 Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applica la seguente definizione in aggiunta alle pertinenti definizioni che figurano nell'allegato della direttiva 2009/13/CE:

«parti pertinenti della CLM 2006»: le parti della CLM 2006 il cui contenuto è considerato corrispondente alle disposizioni di cui all'allegato della direttiva 2009/13/CE.

Art. 2 - Definizioni

Ai fini del presente decreto, in aggiunta alle pertinenti definizioni di cui al decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 e successive modificazioni, si intende per:

- a) «autorità competente centrale»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) «autorità competente locale»: gli uffici marittimi periferici retti da ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto, anche per le navi che scalano porti esteri;
- c) «convenzione»: la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (MLC 2006) di cui alla legge 23 settembre 2013 n. 113 e le parti pertinenti della MLC 2006;
- d) «parti pertinenti della MLC 2006»: le parti della convenzione il cui contenuto è considerato corrispondente alle disposizioni di cui all'allegato della direttiva 2009/13/CE;
- e) «ispettore»: un dipendente delle autorità competenti di cui alle lettere a) e b) autorizzato a svolgere le ispezioni dello Stato di bandiera;
- f) «ispezione»: la visita a bordo di una nave svolta da un ispettore, per verificare la conformità alla convenzione;
- g) «reclamo»: qualsiasi informazione o rapporto originato dai lavoratori marittimi, ogni soggetto, associazione o organizzazione, portatrice di una qualificata posizione soggettiva, di un interesse diffuso o legittimo, secondo le procedure di cui alla regola 5.1.5 della convenzione;
- h) «fermo»: il formale divieto posto ad una nave di prendere il mare a causa delle deficienze individuate che, da sole o nel complesso, rendono la nave insicura;
- i) «certificato del lavoro marittimo»: il certificato di cui alla regola 5.1.3 della convenzione;
- l) «dichiarazione di conformità del lavoro marittimo»: la dichiarazione di cui alla regola 5.1.3 della convenzione;
- m) «data anniversaria»: il giorno ed il mese di ciascun anno che corrisponde alla data di scadenza del certificato del lavoro marittimo.

Le nuove definizioni normative derivano dalla previsione delle stesse nella direttiva che si intende recepire e relative alla nuova Convenzione internazionale applicabile (MLC, 2006) ed ai nuovi certificati/documenti richiesti ai sensi della Convenzione (ILO) n. 186 sul lavoro marittimo. Le stesse, inoltre, sono perfettamente coerenti con quelle in uso. In particolare, si è tenuto conto delle definizioni presenti nell'allegato della direttiva, ai sensi dell'articolo 2, e di quelle previste dal decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 e successive modificazioni. L'articolo 2 dello schema proposto inserisce anche la definizione di "parti pertinenti della CLM 2006", in attuazione proprio dell'articolo 2 della direttiva in recepimento.



Articolo 3 Controllo della conformità

1. Gli Stati membri garantiscono che siano istituiti efficaci e idonei meccanismi di attuazione e di controllo, comprese ispezioni da effettuare con la frequenza stabilita nella CLM 2006, allo scopo di assicurare che le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la loro bandiera soddisfino e continuano a soddisfare le prescrizioni delle parti pertinenti della CLM 2006.

Art. 4- Funzioni delle autorità competenti

1. L'autorità competente centrale svolge le seguenti funzioni:
 - a) attua la normativa in materia di ispezione e certificazione relativa al lavoro marittimo, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto per i profili attinenti la sicurezza della navigazione;
 - b) esercita l'attività di coordinamento e indirizzo in materia di lavoro marittimo;
 - c) programma, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, con l'Istituto nazionale di previdenza sociale e con l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, specifiche campagne ispettive finalizzate alla verifica delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi, sulla base dei rapporti ispettivi, nonché sulla base di risultati statistici e di apposite ricerche relativamente agli infortuni dei lavoratori marittimi.
2. Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto assicura il controllo ed il coordinamento dell'attività ispettiva.
3. L'attività di ispezione e di certificazione è svolta secondo le disposizioni della convenzione dall'autorità competente locale attraverso gli ispettori autorizzati.
4. L'autorità competente locale comunica le attività svolte nei porti esteri all'autorità consolare, che può fornire assistenza nelle relazioni con lo Stato del porto.

Art. 6 - Ispezioni

1. L'autorità competente locale sottopone le navi ad ispezione secondo i seguenti criteri:
 - a) ispezione iniziale per le navi nuove;
 - b) ispezione intermedia per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 200 GT e per le navi le navi che effettuano viaggi internazionali la cui stazza lorda è inferiore alle 200 GT;
 - c) ispezione di rinnovo per le navi nuove o esistenti;
 - d) ispezione addizionale per le navi nuove o esistenti.
2. L'ispezione iniziale è effettuata alla prima visita o

La direttiva 2013/54/UE ha ripreso la parte pertinente della CLM che istituisce i diritti dei marittimi relativa alle disposizioni del titolo V, al fine di garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni. Le parti sociali europee in tal senso avevano invitato la Commissione ad agire per quanto attiene alle responsabilità dello Stato di bandiera. Il titolo V della CLM prevede il miglioramento della sorveglianza a tutti i livelli: la nave, la società, lo Stato di bandiera, lo Stato di approdo, lo Stato che fornisce la manodopera e il sistema dell'OIL di conformità e verifica uniformi a livello mondiale. Con la direttiva 2013/54/UE si è disposto che gli Stati di bandiera devono garantire un sistema più efficace di controllo dell'applicazione e della conformità della convenzione, comprese le ispezioni, con particolare riguardo per verificare le condizioni di vita e lavoro a bordo dei marittimi a norma delle nuove disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo CLM 2006. Si prevede all'articolo 4 dello schema di provvedimento che l'attuazione del meccanismo di controllo in materia MLC 2006 è affidata al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nelle sue articolazioni centrali della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, nonché alle Autorità marittime periferiche ed agli ispettori. Con l'articolo 6 si dispone circa le ispezioni e la loro frequenza come stabilito dalla regola 5.1.3 della MLC 2006.



preventivamente alla messa in servizio della nave ed è propedeutica al rilascio da parte dell'autorità competente locale del certificato del lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo. Durante l'espletamento dell'ispezione iniziale, gli ispettori osservano le condizioni di lavoro a bordo specificate nell'allegato A5-I della convenzione.

3. L'ispezione intermedia è effettuata tra il secondo e il terzo anno della data anniversaria del certificato di lavoro marittimo ed ha lo scopo di accertare che la nave mantiene i requisiti previsti dalla normativa nazionale e i requisiti minimi previsti dalla convenzione. Essa deve essere eseguita con le stesse modalità delle ispezioni effettuate per il rinnovo del certificato di lavoro marittimo.

4. L'ispezione di rinnovo è effettuata alla scadenza del certificato e ha lo scopo di verificare che sono soddisfatti i requisiti previsti dalla normativa nazionale nonché i requisiti minimi previsti dalla convenzione.

5. L'ispezione addizionale è effettuata a seguito di un reclamo presentato all'autorità competente locale per presunte infrazioni della normativa sulla base della quale sono stati rilasciati il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.

6. Durante l'ispezione, l'ispettore:

- a) sale a bordo delle navi liberamente e senza preavviso. Soltanto all'inizio dell'ispezione informa il comandante o la persona responsabile e, secondo i casi, i lavoratori marittimi o i loro rappresentanti;
- b) acquisisce informazioni dal comandante, dai lavoratori marittimi, dall'armatore o un suo rappresentante, su qualsiasi questione relativa all'applicazione delle prescrizioni della convenzione e della normativa in materia di condizioni di vita e di lavoro marittimo, in presenza di eventuali testimoni;
- c) esige l'esibizione di tutti i libri, giornali di bordo, registri, certificati o altri documenti o informazioni direttamente connesse con l'oggetto dell'ispezione allo scopo di verificarne la conformità con la convenzione e con la normativa nazionale in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo;
- d) controlla l'avvenuta affissione degli avvisi richiesti dalla normativa nazionale in applicazione della convenzione;
- e) verifica la possibilità di consultazione da parte dei lavoratori marittimi della convenzione, che deve essere presente in copia a bordo delle navi.



<p>Articolo 3, comma 2</p> <p>2. Riguardo alle navi la cui stazza lorda è inferiore a 200 tonnellate e che non effettuano viaggi internazionali, gli Stati membri possono decidere, in consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, di adattare i meccanismi di controllo, comprese le ispezioni, al fine di tenere conto delle condizioni specifiche relative a tali navi, a norma dell'articolo II, paragrafo 6, della CLM 2006.</p>	<p>Art. 3, comma 2 - Campo di applicazione</p> <p>2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi interessati, i meccanismi di attuazione e di controllo previsti dal presente decreto sono adattati per le navi che non effettuano viaggi internazionali la cui stazza lorda è inferiore alle 200 tonnellate, al fine di tenere conto delle loro condizioni specifiche, a norma dell'articolo II, par. 6 della convenzione.</p>	<p>Il testo dello schema di decreto, in coerenza con l'articolo 3, comma 2, della direttiva, prevede per le navi la cui stazza lorda è inferiore alle 200 GT e che non effettuano viaggi internazionali che, con decreto del Ministero, venga esteso il campo di applicazione, in coerenza con la possibilità indicata nella direttiva 2013/54/UE, in considerazione della peculiarità di navigazione e di stazza delle predette navi.</p>
<p>Articolo 3, comma 3 e 4</p> <p>3. Nell'adempimento dei loro obblighi ai sensi del presente articolo, gli Stati membri possono, se del caso, autorizzare istituzioni pubbliche o altri organismi, compresi quelli di un altro Stato membro, se quest'ultimo acconsente, che riconoscono possedere le capacità, le competenze e l'indipendenza sufficienti a svolgere ispezioni. In ogni caso, uno Stato membro conserva la piena responsabilità dell'ispezione delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo delle navi battenti la bandiera di tale Stato membro. Questa disposizione fa salva la direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (3).</p> <p>4. Gli Stati membri definiscono chiari obiettivi e norme a disciplina della gestione dei loro sistemi ispettivi, nonché adeguate procedure generali che consentono loro di determinare in che misura detti obiettivi e norme sono stati realizzati.</p>	<p>Art. 7 - Informazioni sulle ispezioni</p> <p>1. Al termine di un'ispezione, l'ispettore segnala immediatamente le deficienze al comandante della nave, stabilendo anche un termine per la correzione delle stesse, e redige un rapporto, in lingua italiana e in lingua inglese, notificandone immediatamente una copia al comandante della nave e all'armatore. Una seconda copia è affissa sulla bacheca avvisi della nave per informare i lavoratori marittimi e, su richiesta, è inviata ai loro rappresentanti. Nel caso in cui un ispettore ritiene che le deficienze sono rilevanti o nel caso in cui esse riguardano un reclamo a bordo, le segnala anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi.</p> <p>2. Il rapporto di ogni ispezione è consegnato dall'ispettore all'autorità competente locale, la quale provvede a trasmetterlo tempestivamente all'autorità competente centrale.</p> <p>3. Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto tiene il registro delle ispezioni effettuate. L'autorità competente centrale, sulla base di apposita relazione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, elabora un rapporto annuale sulle attività ispettive e sull'attuazione della normativa nazionale. Tale rapporto è trasmesso al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, che lo inoltra al Direttore generale dell'Ufficio internazionale del lavoro.</p> <p>4. Il rapporto annuale è portato a conoscenza delle organizzazioni dei lavoratori marittimi e degli armatori tramite pubblicazione sul sito istituzionale dell'autorità competente centrale.</p>	<p>L'attuazione delle disposizioni dell'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nelle sue articolazioni centrali della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, nonché alle Autorità marittime periferiche ed agli ispettori. In particolare, sulla questione, si specifica che non sono stati recepiti l'articolo 3, paragrafo 3 e l'articolo 4, paragrafo 4 della direttiva, in quanto non si è ritenuto di esercitare la possibilità di delega da parte dello Stato di bandiera ad organismi riconosciuti, compresi quelli di uno Stato membro, circa il compito di effettuare le ispezioni o di rilasciare i certificati. Le ispezioni tese al controllo delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo delle navi possono essere svolte dal Corpo delle Capitanerie di Porto, Organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (secondo l'accezione anglosassone di SAFETY OF NAVIGATION), della sicurezza marittima (MARITIME SECURITY). Le due attività di controllo dello Stato di bandiera vengono assolte già con l'impiego di personale del Corpo, altamente qualificato secondo standard europei e formato presso il Nucleo Didattico Formativo di Genova, sulla base delle più recenti normative di settore internazionali e nazionali. Proprio nell'ambito della primaria responsabilità dello Stato di cui la nave batte la bandiera circa il rispetto delle norme adottate a livello internazionale in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto ha messo in campo personale altamente specializzato. E' stato costituito un nuovo servizio a favore dell'utenza, che si sostanzia nella predisposizione di un sistema che consente la pronta disponibilità di un bacino di</p>



		<p>Ufficiali e Sottufficiali del Corpo, debitamente qualificati quali Ispettori "sicurezza della navigazione", da impiegare nell'attività di Amministrazione di bandiera, a supporto del Comando Generale e delle Capitanerie di porto. Oltre gli Ufficiali e i Sottufficiali e militari del Corpo che sono formati in materia di sicurezza della navigazione e che rivestono la qualifica di Ufficiali e di Agenti di polizia, vi è la presenza di 115 ispettori che sono formati precipuamente sulla materia attraverso un percorso formativo specifico che comprende, appunto, un percorso di specializzazione di sei mesi circa (distinto in due fasi) presso il centro di formazione specialistico del Corpo delle Capitanerie di porto 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"). Lo <i>Shipping</i> nazionale potrà contare su una componente del Corpo delle Capitanerie altamente specializzata e considerata in Italia, in Europa e nel mondo come punto di riferimento e di eccellenza. A tal riguardo, si segnala che, a seguito del monitoraggio del rendimento del naviglio nazionale, sulla base di un c.d. <i>Performance index</i>, al fine di permettere alla bandiera italiana di raggiungere i vertici delle classifiche mondiali nei sistemi del controllo dello stato di approdo (Port State control) ad oggi operativi in tutto il mondo, l'Amministrazione italiana si colloca ai primi posti a livello internazionale per quanto attiene le proprie navi (permanenza delle unità di bandiera nella <i>white list</i>). E' comprovata e dimostrata l'efficacia dell'organizzazione dello Stato, per il tramite del Corpo delle Capitanerie di porto, relativamente alle ispezioni sul naviglio e in generale in materia di "sicurezza della navigazione e sicurezza marittima". Non si è ritenuto, pertanto, di istituire una nuova organizzazione per lo svolgimento dei controlli e delle ispezioni, né per l'attività di certificazione, né autorizzare altri organismi, compresi quelli di un altro Stato membro, in considerazione della capacità, le competenze e l'indipendenza sufficienti del Corpo delle Capitanerie di porto.</p>
<p>Articolo 3, comma 5 5. Ciascuno Stato membro provvede affinché i marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la bandiera di tale Stato membro abbiano accesso a una copia dell'accordo. L'accesso può essere fornito per via elettronica.</p>	<p>Articolo 6, comma 6, lettera e - Ispezioni verifica la possibilità di consultazione da parte dei lavoratori marittimi della convenzione, che deve essere presente in copia a bordo delle navi.</p>	<p>La Regola 5.1.1 della Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006), ratificata in Italia con la legge 23 settembre 2013, n.113, prevede che ogni Stato Membro deve rendere disponibile una copia della Convenzione. Al fine di garantire l'effettiva presenza a bordo della convenzione è previsto, all'articolo 6, tra i compiti dell'ispettore, che quest'ultimo deve controllare la disponibilità della convenzione a bordo della nave e la possibilità di consultazione da parte dei lavoratori marittimi.</p>



Articolo 4 Personale responsabile del controllo di conformità

1. Gli Stati membri assicurano che il personale, compreso il personale delle istituzioni o altri organismi («organismi riconosciuti» ai sensi della CLM 2006), autorizzato ad effettuare le ispezioni di cui all'articolo 3, paragrafo 3, e incaricato di verificare la corretta attuazione delle parti pertinenti della CLM 2006, disponga della formazione, della competenza, del mandato, della piena autorità giuridica, della posizione e dell'indipendenza necessari o auspicabili per consentirgli di effettuare la verifica e di garantire la conformità a tali parti. Conformemente alla CLM 2006, gli ispettori sono autorizzati, se del caso, ad adottare provvedimenti allo scopo di vietare alla nave di lasciare il porto fino a quando non siano state adottate le misure necessarie.
2. Tutte le autorizzazioni rilasciate relativamente alle ispezioni conferiscono all'organismo riconosciuto, come minimo, il potere di esigere la correzione delle carenze da esso riscontrate nelle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi e ad effettuare le relative ispezioni su richiesta dello Stato di approdo.
3. Ciascuno Stato membro predispone:
 - a) un sistema atto a garantire l'adeguatezza del lavoro svolto dagli organismi riconosciuti, che comprende la fornitura di informazioni sull'insieme delle disposizioni applicabili della legislazione nazionale e degli strumenti internazionali pertinenti; e
 - b) le procedure di comunicazione con tali organismi e il controllo del loro operato.
4. Ciascuno Stato membro fornisce all'Ufficio internazionale del lavoro l'elenco degli organismi riconosciuti autorizzati a svolgere attività per suo conto e provvede a tenere aggiornato tale elenco. L'elenco specifica i compiti che gli organismi riconosciuti sono autorizzati a svolgere.

Art. 5 - Profilo professionale e competenze degli ispettori

1. Ciascun ispettore, previa verifica da parte dell'autorità competente centrale della sussistenza dei requisiti professionali minimi indicati nell'allegato I del presente decreto, è autorizzato ad eseguire i controlli relativi all'applicazione delle prescrizioni della convenzione e della normativa nazionale in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo.
2. L'autorità competente centrale, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, predispone l'elenco degli ispettori autorizzati e lo pubblica sul proprio sito istituzionale.
3. Il percorso formativo degli ispettori è verificato dall'autorità competente centrale, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, con frequenza triennale.

Art. 9 - Accertamento di deficienze e fermo della nave

1. L'autorità competente locale accerta, tramite l'ispettore, alla scadenza del termine di cui all'articolo 7, comma 1, che le deficienze emerse o confermate nel corso dell'ispezione sono state eliminate in conformità alla convenzione.
2. L'ispettore che rileva deficienze nell'attività della nave che, singolarmente o nel complesso, rendono le operazioni svolte a bordo pericolose per la sicurezza e la salute dei lavoratori marittimi, informa l'autorità competente locale che deve disporre la sospensione delle operazioni.
3. La sospensione delle operazioni si protrae fino all'eliminazione del pericolo o fino a che l'ispettore, sulla base di ulteriori accertamenti, determina le condizioni alle quali l'operazione può continuare senza rischi per la sicurezza della navigazione e per la salute dei lavoratori marittimi.
4. L'ispettore, nel caso in cui ha riscontrato condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentano un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei lavoratori marittimi, ovvero la presenza di altre carenze che costituiscono una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della convenzione, nel rispetto dei criteri da applicare per il fermo delle navi previsti dalla normativa vigente, notifica il provvedimento di fermo al comandante

In attuazione di quanto previsto dalla direttiva, l'articolo 5 prevede i requisiti professionali degli ispettori e la valutazione del mantenimento degli stessi con frequenza triennale. E', inoltre, qualificato il potere ispettivo, inteso quale posizione indipendente rivestita dagli ispettori nell'effettuazione delle ispezioni finalizzate a garantire la conformità alle parti della convenzione sul lavoro marittimo. L'elenco degli ispettori è pubblicato on line sul portale istituzionale del Ministero. L'articolo prevede, altresì, che agli ispettori non competono compensi aggiuntivi per l'attività prestata. La formazione risulta adeguata a quanto richiesto dalla direttiva. Tra i provvedimenti di rilievo degli ispettori, l'articolo 9 indica i casi in cui va disposto il fermo di una nave, ove siano riscontrate delle deficienze che rappresentano un pericolo per la incolumità, salute o la sicurezza dei lavoratori a bordo oppure di carenze che costituiscono una grave e ripetuta violazione delle prescrizioni della MLC 2006. Il provvedimento di fermo o l'interruzione non è revocato fino a quando non sia posto rimedio alle carenze riscontrate, oppure l'autorità competente non abbia accettato il piano per correggere le predette carenze. Si prevede, inoltre, che avverso il provvedimento di fermo è esperibile ricorso giurisdizionale o gerarchico. Relativamente alle procedure di comunicazione tra gli Organismi di controllo è stato previsto appositamente l'articolo 7. L'articolo è relativo alle informazioni sulle ispezioni. E' previsto che, al termine di una ispezione, l'ispettore segnala immediatamente le carenze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione delle stesse. Inoltre, è previsto che, qualora un ispettore ritenga che le carenze siano rilevanti o qualora esse riguardino un possibile reclamo, segnala le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi. Una relazione di ogni ispezione effettuata è depositata presso l'autorità competente locale, che la trasmette, a sua volta, all'autorità centrale competente. Inoltre, il Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto tiene i registri delle ispezioni effettuate; l'autorità competente centrale pubblica un rapporto annuale sulle attività ispettive, che trasmette al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, che, a sua volta, lo trasmette alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro. Il registro di tali informazioni è portato a conoscenza delle organizzazioni dei lavoratori marittimi e degli armatori.



della nave e informa immediatamente l'autorità competente locale, ai fini del diniego delle spedizioni ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione.

5. Il provvedimento di fermo o l'atto di sospensione di un'operazione non è revocato fino a quando non si è posto rimedio alle carenze riscontrate oppure l'autorità competente locale non ha accettato un piano d'azione presentato da parte dell'armatore per correggere le carenze stesse e ha accertato che il piano può essere attuato in modo rapido.

6. L'autorità competente locale informa immediatamente l'autorità competente centrale e le organizzazioni dei lavoratori marittimi e degli armatori nel caso in cui è stato vietato a una nave di riprendere il mare a causa di una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della convenzione, 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.

7. Avverso i provvedimenti di fermo sono esperibili i ricorsi amministrativi da presentarsi nelle forme e con le modalità previste dalle vigenti disposizioni in materia.

Art. 7 - Informazioni sulle ispezioni

1. Al termine di un'ispezione, l'ispettore segnala immediatamente le deficienze al comandante della nave, stabilendo anche un termine per la correzione delle stesse, e redige un rapporto, in lingua italiana e in lingua inglese, notificandone immediatamente una copia al comandante della nave e all'armatore. Una seconda copia è affissa sulla bacheca avvisi della nave per informare i lavoratori marittimi e, su richiesta, è inviata ai loro rappresentanti. Nel caso in cui un ispettore ritiene che le deficienze sono rilevanti o nel caso in cui esse riguardano un reclamo a bordo, le segnala anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi.

2. Il rapporto di ogni ispezione è consegnato dall'ispettore all'autorità competente locale, la quale provvede a trasmetterlo tempestivamente all'autorità competente centrale.

3. Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto tiene il registro delle ispezioni effettuate. L'autorità competente centrale, sulla base di apposita relazione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, elabora un rapporto annuale sulle attività ispettive e



	<p>sull'attuazione della normativa nazionale. Tale rapporto è trasmesso al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, che lo inoltra al Direttore generale dell'Ufficio internazionale del lavoro.</p> <p>4. Il rapporto annuale è portato a conoscenza delle organizzazioni dei lavoratori marittimi e degli armatori tramite pubblicazione sul sito istituzionale dell'autorità competente centrale.</p>	
<p>Articolo 5 Procedure relative ai reclami a bordo, trattamento dei reclami e misure correttive</p> <p>1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le proprie disposizioni legislative o regolamentari prevedano idonee procedure di reclamo a bordo.</p> <p>2. Se uno Stato membro riceve un reclamo che non considera manifestamente infondato o ottiene le prove che una nave battente la sua bandiera non si conforma alle prescrizioni delle parti pertinenti della CLM 2006 o che le relative misure di attuazione presentano gravi carenze, tale Stato adotta le misure necessarie per indagare sulla questione e accertarsi che siano presi provvedimenti atti a rimediare alle carenze constatate.</p> <p>3. Il personale che si occupa dei reclami o che ne viene a conoscenza considera riservata la fonte di qualsiasi rimostranza o reclamo concernente un pericolo o una carenza con riguardo alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi o una violazione delle norme e regolamentazioni e non fornisce alcuna indicazione all'armatore, al suo rappresentante o all'operatore della nave sul fatto che è stata effettuata un'ispezione a seguito di tale rimostranza o reclamo.</p>	<p>Art. 8 - Reclami e relativa gestione</p> <p>1. Nel caso in cui l'autorità competente locale riceve un reclamo concernente una violazione della convenzione, inclusa la violazione dei diritti dei lavoratori marittimi, l'ispettore in servizio presso il primo porto di scalo della nave effettua una prima indagine.</p> <p>2. A seconda della natura del reclamo, l'indagine iniziale include la valutazione del rispetto delle procedure per presentarlo previste ai sensi della regola 5.1.5 della convenzione. L'ispettore può anche eseguire un'ispezione addizionale in conformità all'articolo 6 del presente decreto.</p> <p>3. L'ispettore cerca di favorire una soluzione in relazione al reclamo.</p> <p>4. Nel caso in cui non è stata trovata, a bordo della nave, una soluzione in relazione al reclamo, l'ispettore ne dà immediata notifica all'armatore, disponendo un termine per la formulazione di osservazioni e per la presentazione di un piano di azione correttivo.</p> <p>5. Nel caso in cui non è stata trovata una soluzione a seguito dell'azione intrapresa conformemente al comma 4, l'autorità competente locale trasmette all'autorità competente centrale, una copia della relazione dell'ispettore, accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dall'armatore. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni dei lavoratori marittimi e degli armatori.</p> <p>6. L'identità della persona che presenta un reclamo non è rivelata al comandante, all'armatore e al proprietario della nave. L'ispettore assicura la riservatezza del contenuto dei reclami e dei colloqui con i lavoratori marittimi.</p> <p>7. L'autorità competente locale informa tempestivamente dei reclami l'autorità competente centrale, la quale trasmette copia dei reclami non infondati e del seguito che vi è stato dato al Ministero del lavoro e delle politiche sociali.</p>	<p>L'articolo 8 dello schema di decreto, in attuazione dell'articolo 5 della direttiva 2013/54, riguarda le procedure relative ai reclami. Si prevede che nel caso in cui si è ricevuto un reclamo concernente una violazione della MLC 2006, l'ispettore effettua una prima indagine. A seconda della natura del reclamo, l'ispettore può anche eseguire una ispezione addizionale. Si prevede comunque che l'ispettore cerchi di favorire una soluzione in relazione al reclamo. Qualora non sia stata trovata, a bordo della nave, una soluzione in relazione al reclamo relativo a materie contemplate dalla MLC 2006, l'ispettore ne dà immediata notifica all'armatore chiedendo a quest'ultimo di presentare, entro un termine impartito, un parere e un piano di azione correttiva. Qualora non sia stata trovata una soluzione a seguito dell'azione intrapresa conformemente al comma 4, l'autorità competente locale, trasmette comunque all'autorità competente centrale, una copia della relazione dell'ispettore, accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dall'armatore entro il termine impartito. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato.</p> <p>Infine, a tutela del soggetto che presenta il reclamo, è previsto che l'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o all'armatore o al proprietario della nave. L'ispettore deve assicurare il mantenimento di garanzie di riservatezza degli esposti dei marittimi, ivi compresa la riservatezza durante i colloqui con i membri dell'equipaggio.</p>



	<p style="text-align: center;"><u>Art. 10 Disposizioni di attuazione.</u></p> <p>1. Le attività di ispezione e di certificazione di cui agli articoli 4 e 6 del presente decreto sono poste a carico dell'armatore o del raccomandatario marittimo, o di altro suo rappresentante, in solido con il proprietario della nave.</p> <p>2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di cui al comma 1.</p> <p>3. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 2 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 1.</p>	<p>La disposizione dell'articolo 10 è relativa all'onere per le spese per le attività di certificazione e di ispezione, che sono poste a carico degli armatori, raccomandatari marittimi, o di altri rappresentanti dell'armatore, in solido con il proprietario, sulla base del costo effettivo del servizio reso.</p>
	<p style="text-align: center;"><u>Art. 11 Disposizioni finanziarie.</u></p> <p>1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p> <p>2. Le amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>	<p>La disposizione è necessaria per attestare la neutralità finanziaria del provvedimento.</p>
<p>Articolo 6 Relazioni</p> <p>1. La Commissione tratta anche questioni rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva nelle relazioni che deve presentare a norma dell'articolo 9 della direttiva 2009/21/CE.</p> <p>2. Entro il 31 dicembre 2018, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sull'applicazione della regola 5.3 della CLM 2006 relativa alle responsabilità del fornitore di manodopera. Se del caso, la relazione può contenere proposte di misure volte a migliorare le condizioni di vita e di lavoro nel settore marittimo.</p>		<p>Le disposizioni non sono state recepite in quanto attengono a competenze specifiche della Commissione. In particolare la disposizione prevede l'obbligo in capo alla Commissione di presentare una relazione al Parlamento europeo circa eventuali misure volte a migliorare le condizioni di vita nel settore marittimo.</p>



<p>Articolo 7 Recepimento</p> <p>1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 marzo 2015. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.</p> <p>Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.</p>		<p>Le disposizioni non sono state recepite in quanto atengono al termine di recepimento e all'obbligo dello Stato di comunicare le disposizioni in materia.</p>
<p>Articolo 8 Entrata in vigore</p> <p>La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita in quanto attiene all'entrata in vigore della direttiva.</p>
<p>Articolo 9 Destinatari</p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.</p> <p>Fatto a Strasburgo, il 20 novembre 2013</p> <p>Per il Parlamento europeo Il presidente M. SCHULZ</p> <p>Per il Consiglio Il presidente V. LEŠKEVIEIUS</p>		<p>La disposizione non è stata recepita in quanto attiene ai destinatari della direttiva.</p>

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:

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 NOVEMBRE 2013, N.2013/54/UE, RELATIVA A TALUNE RESPONSABILITA' DELLO STATO DI BANDIERA AI FINI DELLA CONFORMITA' ALLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 E DELLA SUA APPLICAZIONE.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidente del Consiglio dei ministri e Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, del lavoro e delle politiche sociali e della salute, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia e dell'economia e delle finanze.

C) Tipologia dell'atto:

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 1, allegato B, della legge 9 luglio 2015, n. 114 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2014).

Il provvedimento è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2013/54/UE del 20 novembre 2013, che introduce norme intese ad assicurare che gli Stati membri adempiono efficacemente ai loro obblighi di Stati di bandiera per quanto riguarda l'attuazione delle parti pertinenti della MLC 2006 (Convenzione sul lavoro marittimo del 2006).

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 invarianza finanziaria (art. 11).

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

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rileva il contenuto dell'articolo 11 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione della Direttiva 2013/54/UE del 20 novembre 2013 comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, del Comando generale e degli Uffici periferici del Corpo delle Capitanerie di porto.

Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività ispettive condotte, quotidianamente, nei confronti delle navi mercantili di bandiera nazionale, svolta, con l'impiego di personale militare dipendente dal Corpo delle Capitanerie di porto in possesso dei requisiti professionali richiesti dall'allegato I del presente decreto, costituisce una funzione ordinariamente svolta nel quadro delle attività di istituto condotte dagli Uffici marittimi, disimpegnate compatibilmente con le risorse strumentali disponibili.

In dettaglio, quanto al profilo formativo degli ispettori, si sottolinea che tale categoria è costituita in via prevalente dal personale militare del Corpo delle capitanerie di porto, che già riceve adeguata formazione per svolgere attività ispettiva nei confronti delle navi mercantili di bandiera nazionale. Per l'attività di formazione degli ispettori, pertanto, vi provvederà il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto nell'ambito della propria struttura e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili; in particolare, per quanto concerne le eventuali spese per la formazione, verranno utilizzate le risorse previste nel capitolo 2143 "Formazione e addestramento". Per quanto concerne gli ispettori civili dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli stessi ricevono adeguata formazione presso l'EMSA (European Maritime Safety Agency). Pertanto, la formazione di questi ultimi non è a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per i riflessi sul quadro-economico normativo si richiama, infine il disposto dell'articolo 7 (Informazioni sulle ispezioni) e dell'articolo 10 (Disposizioni tariffarie).

Per quanto concerne l'attività relativa alle procedure di comunicazione tra le autorità competenti, nonché l'istituzione del registro riguardante le ispezioni effettuate, previsto dall'articolo 7, vi provvederà il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto in qualità di autorità competente centrale, comunque nell'ambito della propria struttura e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili; in particolare, per quanto concerne le eventuali spese per l'istituzione del suddetto registro, verranno utilizzate le risorse previste nel capitolo 2106 "Spese per beni e servizi". 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 (Uffici marittimi) per le finalità previste dal decreto oggetto della presente relazione.



L'amministrazione, quindi, quanto alle attività previste dal provvedimento in esame, ad eccezione delle attività certificative ed ispettive, ha l'effettiva possibilità di far fronte a tali compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Quanto, invece, alle modalità di copertura degli oneri relativi alle attività di certificazione e di ispezione si prevede all'articolo 10 che le stesse dovranno essere poste a totale carico dell'armatore, o del raccomandatario marittimo o di altro suo rappresentante, in solido con il proprietario della nave.

Soltanto tali modalità tariffarie basate sul costo effettivo del servizio reso dalla Amministrazione potranno permettere una adeguata copertura dei costi, considerato che le ispezioni potranno essere effettuate sia su richiesta dei soggetti ai fini della certificazione, sia nell'ambito della attività di vigilanza, che potrà essere ben gravosa, anche perché potrebbe essere effettuata all'estero.

Per evidenziare i dati del fenomeno, si riportano i dati relativi:

- 1) stima della consistenza della flotta mercantile italiana nell'anno 2013 e 2012 (fonte CONFITARMA):

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

	31.12.2013		31.12.2012		Var. 2013/2012	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>						
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	286	5.319	299	5.611	-4%	-5%
Petoliere <i>Oil tankers</i>	112	3.197	117	3.399	-4%	-6%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	26	417	27	425	-4%	-2%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	117	1.671	122	1.751	-4%	-5%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	31	33	33	36	-6%	-8%
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	232	8.135	240	8.262	-3%	-2%
Carico generale <i>General cargo</i>	41	287	42	290	-2%	-1%
Portacontaineri <i>Container ships</i>	19	763	19	763	0%	0%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	103	4.466	109	4.648	-6%	-4%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	69	2.619	70	2.561	-1%	2%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	444	4.476	444	4.536	0%	-1%
Crociera <i>Cruise</i>	26	1.908	23	1.983	13%	-4%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	73	23	71	22	3%	3%
Traghetti <i>Ferries</i>	207	2.484	232	2.484	-2%	0%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	138	61	138	47	0%	28%
PORTARINFUSE POLIVALENTI <i>OBO CARRIERS</i>	1	33	1	33	0%	0%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	601	696	597	683	1%	2%
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	361	251	357	240	1%	5%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	240	445	240	443	0%	0%
TOTALE TOTAL	1.564	18.657	1.581	19.124	-1%	-2%



2) stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane nel 2013 (fonte CONFITARMA)

NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	5.410
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.460
Gasiere <i>Gas tankers</i>	470
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.110
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	370
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	4.470
Carico generale <i>General cargo</i>	655
Portacontenitori <i>Container ships</i>	420
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	2.290
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.105
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	27.070
Crociera <i>Cruise</i>	18.070
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	585
Traghetti <i>Ferries</i>	7.450
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	965
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	3.125
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.165
Altri tipi di navi <i>Others</i>	960
TOTALE TOTAL	40.075
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	16.220

Con l'entrata in vigore della direttiva 2013/54/UE si sono, infatti, disposti nuovi obblighi a carico degli Stati di bandiera, al fine di garantire un sistema più efficace di controllo dell'applicazione e della conformità della Convenzione sul lavoro marittimo MLC 2006, comprese le ispezioni, con particolare riguardo per verificare le condizioni di vita e lavoro a bordo dei marittimi a norma delle nuove disposizioni della convenzione. Ciò comporta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo per il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, un incremento dell'attività ispettiva, non sostenibile con le risorse ordinarie, stante la possibilità di impiego degli ispettori oltre il normale orario di lavoro, nonché fuori dall'ordinaria sede di servizio, anche all'estero.

Si prevede, pertanto, all'articolo 10 che, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe per le attività di certificazione e di ispezione di cui ai commi 4 e 6 del presente schema di decreto legislativo saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto oggetto della presente relazione. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe spettanti al Ministero per le attività di certificazione e di ispezione affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le predette attività di cui agli articoli 4 e 6 del presente decreto, ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 novembre 1999, n. 469.



Al momento, per motivi di fluttuazione non calcolabile dei traffici marittimi – molto consistenti come dalle tabelle precedenti - non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero di navi italiane che saranno assoggettate ad ispezione relativamente al rispetto della Maritime Labour Convention, 2006.

Secondo il report annuale 2014 del Paris Mou, l'Organizzazione composta da 27 Amministrazioni marittime partecipanti con sede a Parigi, che riguarda le acque degli Stati costieri europei ed il bacino dell'Atlantico settentrionale, dall'America del Nord all'Europa – tra cui l'Italia – si riportano di seguito le seguenti tabelle: la prima riguarda il numero di ispezioni di Flag State Control, la seconda indica il numero delle deficienze, suddivise per tipologia, riscontrate in ambito Paris Mou per l'anno 2014 relativamente alla Maritime Labour Convention, 2006.

Flag	Nr of Inspections	Inspections with deficiencies	Inspections with deficiencies	Nr of individual ships inspected	% of inspections with deficiencies	% of inspections with deficiencies
Honduras	4	3	0	4	75.0	0.00
Hong Kong, China	621	306	5	587	49.3	0.81
Iceland	6	3	1	5	50.0	16.67
India	26	11	0	23	42.3	0.00
Indonesia	2	2	1	1	100.0	50.00
Iran, Islamic Republic of	28	24	0	27	85.7	0.00
Ireland	43	17	0	34	39.5	0.00
Isle of Man (UK)	265	112	4	228	42.3	1.51
Israel	6	1	0	6	16.7	0.00
Italy	416	212	6	358	51.0	1.44
Jamaica	6	2	0	5	33.3	0.00
Japan	20	8	0	19	40.0	0.00



Maritime Labour Convention, 2006

MLC Deficiencies per Area	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies	Nr Detainable MLC Deficiencies	% of Detainable deficiencies of MLC deficiencies
MLC 2006 Ship's certificates and documents	137	2.49	5	3.6
Area 1 Minimum age of seafarers	3	0.05	0	0.0
Area 2 Medical certification of seafarers	160	2.91	4	2.5
Area 3 Qualifications of seafarers	17	0.31	0	0.0
Area 4 Seafarers' employment agreements	738	4.33	72	9.2
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	15	0.27	0	0.0
Area 6 Hours of Work or rest	1,152	20.94	28	2.4
Area 7 Manning levels for the ship	81	1.47	24	29.6
Area 8 Accommodation	436	7.92	26	6.0
Area 9 On-board recreational facilities	6	0.11	0	0.0
Area 10 Food and catering	792	14.39	27	3.4
Area 11 Health and safety and accident prevention	2,059	37.42	50	2.4
Area 12 on-board medical care	191	3.47	8	4.2
Area 13 On-board complaint procedure	94	1.71	5	5.3
Area 14 Payment of wages	121	2.20	60	49.6
Grand Total	5,502	100.00	259	4.7

MLC deficiencies top 5

Category of deficiencies	Deficiencies	% Deficiencies
Records of seafarers' daily hours of work or rest	626	11.38
Electrical	246	4.47
Shipboard working arrangements	712	3.85
Ropes and wires	702	3.67
Maximum hours of work or minimum hours of rest	200	3.64

MLC detainable deficiencies top 5

Deficiencies	Detainable deficiencies	% Deficiencies
Wages	57	20.08
Manning's specified by the minimum safe manning doc	24	9.27
Seafarers' employment agreement (SEA)	22	8.49
Records of seafarers' daily hours of work or rest	15	5.79
Sanitary Facilities	14	5.41



Di seguito si riporta anche l'ulteriore sottostante tabella relativa alle ispezioni effettuate dagli ispettori PSC relativamente alla regola A.5.2. (Port State Responsibilities) della Convenzione MLC per l'Amministrazione italiana, secondo i dati forniti dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Ispezioni effettuate: dati relativi alla Regulation A.5.2 (Port State Responsibilities) della Convenzione MLC per l'Amministrazione italiana	Anno 2014 (dal 21/11/2014 al 31/12/2014)	Anno 2015 (dal/1/2015 al 28/09/2015)
Numero di navi straniere ispezionate in porto	116	1075
Numero di Ispezione più dettagliata condotta relativo MLC	29	202
Numero di casi in cui sono state rilevate gravi deficienze	38	327
Numero di fermo delle navi straniere dovute, in tutto o in parte, alle condizioni a bordo delle navi che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o la sicurezza della gente di mare, o di costituire una violazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi).	13	117
Numero di reclami "non infondati", ricevuti dalle Autorità Marittime, relativi alla mancata implementazione della Convenzione MLC su navi straniere (dal 21 novembre 2014 al 28 gennaio 2015).	5	

Da un esame dei dati complessivi, si evince per l'anno 2014 - primo anno solare completo con la convenzione in vigore - che il numero di carenze ILO (147) è diminuito, mentre il numero di carenze relative alla MLC 2006 è aumentato. Tali dati relativi alle carenze circa l'applicazione della Convenzione sul lavoro marittimo, che riguardano circa il 50% delle ispezioni con deficienze su tutto il naviglio controllato nell'anno 2014, rappresentano chiaramente il fenomeno del problema della tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi e la necessità di una immediata attuazione della direttiva 2013/54 tramite il presente schema di decreto legislativo, nonché, per quanto qui di interesse, l'implementazione di un sistema di controlli ed ispettivo non fronteggiabile con le risorse ordinarie, in quanto, per lo più non prevedibile, stante appunto la possibilità di impiego degli ispettori oltre il normale orario di lavoro, nonché fuori dall'ordinaria sede di servizio, anche all'estero.

A tal riguardo, si rappresenta che attualmente l'Amministrazione marittima richiede la corresponsione delle spese, tramite tariffe, già per una serie di casi previsti anche dalla normativa vigente. Le tariffe per attività ispettive a bordo di navi erano regolate dal D.M. n. 305/2003 e sono state poi previste dal decreto ministeriale 28 ottobre 2009 - recante "Determinazione delle tariffe per l'attività ispettiva condotta a bordo delle unità mercantili". Le tariffe previste dal predetto decreto, in attuazione dell'articolo 28 del decreto legislativo n.53/2011 sono previste in termini analoghi dallo schema di recepimento in commento, includendo, tra l'altro, al comma 3, anche la determinazione degli oneri legati al rimborso della trasferta dell'ispettore che può essere chiamato, in casi di urgenza al di fuori del proprio orario di lavoro o all'estero, a verificare eventuali deficienze della nave. Con l'entrata in vigore della Convenzione del lavoro marittimo del 2006 (MLC 2006), il decreto legislativo n. 53 del



2011, in attuazione della direttiva 2009/16/UE, è stato novellato con le disposizioni del decreto legislativo 7 maggio 2015 n. 67, che ha armonizzato le disposizioni relative ai controlli dello Stato di approdo proprio con la disciplina internazionale di cui alla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006), lasciando inalterato il sistema delle tariffe. Con l'articolo 10 del presente decreto in termini analoghi è prevista la corresponsione delle spese, al fine di svolgere i controlli a bordo di navi, in qualità di Stato di bandiera, relativi alla corretta applicazione della Convenzione. Inoltre, l'attività sottoposta a tariffa, come previsto dall'articolo 10, è relativa anche all'attività di certificazione di cui all'articolo 4, in attuazione della predetta convenzione, che si svolge su richiesta dei soggetti interessati. L'attività di ispezione nella maggior parte dei casi è propedeutica al rilascio della predetta certificazione. Vi è, pertanto, la necessità di istituire nuove tariffe rispetto a quelle già vigenti, in quanto le attività oggetto del presente schema di decreto legislativo non sono contemplate in altra normativa. Le ispezioni del presente decreto, infatti, trovano il loro presupposto nell'attività di Flag State Control, attività dello Stato di bandiera di controllo del proprio naviglio nazionale volta a far rispettare la normativa in materia di sicurezza e di inquinamento, nonché propedeutica al rilascio dei certificati della nave. L'attività ispettiva e di certificazione del presente decreto è più complessa ed approfondita rispetto all'attività prevista dal decreto legislativo n.53/2011. L'attività oggetto di quest'ultimo decreto è riferibile all'attività di Port State Control, consistente nell'ispezione di navi straniere, compiuta nei porti nazionali da autorità dello Stato del porto, allo scopo di appurare se le condizioni dello scafo, le attrezzature e l'equipaggiamento siano o meno la regola con quanto stabilito dalle norme internazionali. La macroscopica differenza delle attività di Flag State Control e di Port State Control incidono sul costo effettivo reso delle attività. Le tariffe previste dal decreto ministeriale del 2009 sono dovute per l'attività di Port State Control soltanto nel caso in cui l'avvenuto accertamento a bordo della unità ispezionata ne comporti il fermo, includendo, tra l'altro anche la determinazione degli oneri legati al rimborso della trasferta dell'ispettore PSC italiano che, avendo autorizzato la nave all'effettuazione di un solo viaggio fino al porto nel quale possono essere effettuati gli interventi di ripristino della piena efficienza dell'unità, debba recarsi – anche all'estero – a verificare l'eliminazione della deficienza riscontrata. Ne discende la impossibilità di prevedere una estensione delle regimi delle tariffe del decreto ministeriale del 2009 all'attività oggetto del presente schema di decreto. La prevista attività per il rispetto della MLC 2006 riguarda tutto il naviglio nazionale e trova il suo presupposto anche nell'attività di certificazione. Il numero delle navi controllate, nonché la maggiore possibilità da parte degli ispettori di recarsi all'estero, comporta un diverso calcolo dei costi dei servizi effettivi resi dall'Amministrazione, dettato dai diversi oneri di missione, nonché dal maggior tempo di utilizzo della risorsa umana rispetto alle attività di cui al decreto legislativo n.53 del 2011. È necessaria, inoltre, l'emanazione di un nuovo ed ulteriore decreto ministeriale, in quanto l'autorità competente centrale prevista nel testé citato decreto è il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, e gli ispettori sono unicamente personale militare del Corpo delle Capitanerie di porto; nel presente schema di decreto, invece, le previste attività sono anche in capo all'Amministrazione civile delle infrastrutture e dei trasporti ed al relativo personale civile.

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. 11).

Nuove o maggiori entrate.

L'attuazione del provvedimento non comporta nuove 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. 11).

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 presenza di nuovi oneri a carico delle altre amministrazioni pubbliche e per gli effetti di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, è stata effettuata e ha dato esito

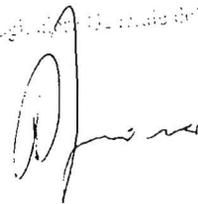
POSITIVO



13 NOV. 2015

IL DIRETTORE

Il Reg. Min. del Tesoro dello Stato



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

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

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 NOVEMBRE 2013, N. 2013/54/UE, RELATIVA A TALUNE RESPONSABILITA' DELLO STATO DI BANDIERA AI FINI DELLA CONFORMITA' ALLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 E DELLA SUA APPLICAZIONE.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

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

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 1, allegato B, della legge 9 luglio 2015, n. 114 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014).

Il provvedimento è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, che ha armonizzato la legislazione europea con le norme internazionali stabilite dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC) del 2006, adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) quasi all'unanimità il 23 febbraio 2006 a Ginevra. La Convenzione si applica al trasporto marittimo internazionale e copre materie fondamentali in tema di lavoro marittimo, al fine di creare un unico strumento coerente e aggiornato che incorporasse anche i principi fondamentali di altre convenzioni sul lavoro. Essa può essere considerata il primo codice del lavoro marittimo per oltre 1,2 milioni di marittimi in tutto il mondo nonché per gli armatori e le nazioni marinare del mondo intero. Prevede, infatti, ampi diritti e la protezione sul lavoro per tutti i marittimi, a prescindere dalla nazionalità e dalla bandiera della nave. Si prefigge di garantire condizioni di lavoro dignitose per i marittimi e condizioni di concorrenza eque per gli armatori di qualità. Essa stabilisce i diritti dei marittimi a condizioni di lavoro dignitose in un'ampia gamma di aspetti ed è stata concepita per poter essere applicata a livello mondiale e per poter essere compresa facilmente, aggiornata e fatta rispettare in modo uniforme. È stata inoltre elaborata per diventare uno strumento mondiale noto come il "quarto pilastro" del quadro normativo internazionale per la qualità dei trasporti marittimi, in quanto va a integrare le tre convenzioni principali dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI): la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare (convenzione SOLAS), la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (convenzione STCW) e la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento ad opera delle navi (convenzione MARPOL). Comprende cinque titoli che riguardano i diritti dei marittimi: il titolo 1 sulle prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave; il titolo 2 sulle condizioni di impiego; il titolo 3 su alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering; il titolo 4 su tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale; il titolo 5 teso a garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni, comprese le ispezioni. Gli



Stati membri dell'Unione europea e la Commissione hanno sostenuto fin dall'inizio il lavoro dell'OIL a questo riguardo. Lo Stato italiano ha ratificato la MLC 2006 con legge n.113/2013. Varie parti della convenzione, inoltre, sono state inserite in diversi strumenti dell'Unione per quanto riguarda sia gli obblighi dello Stato di bandiera sia gli obblighi dello Stato di approdo. L'Unione europea ha istituito un quadro giuridico volto ad accrescere la sicurezza marittima mediante l'adozione di tre pacchetti sulla sicurezza marittima, il più recente dei quali nel 2009. E' stata adottata la Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. A livello dell'Unione europea la direttiva 2009/21/CE è stata finalizzata ad assicurare che gli Stati membri osservino in modo efficace e coerente i loro obblighi in quanto Stati di bandiera allo scopo di rafforzare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento da parte delle navi battenti la loro bandiera. Essa è stata attuata con il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164. Per quanto qui di maggiore interesse, è stata poi adottata la direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE. Con questa direttiva sono state già recepite determinate norme della MLC nel diritto dell'Unione. Il suo allegato ha in particolare incorporato gli elementi pertinenti dei titoli 1, 2, 3 e 4 della MLC sulle prescrizioni minime per il lavoro a bordo delle navi (certificato medico, età minima, formazione e qualificazione), le condizioni di impiego (contratti di lavoro dei marittimi, rimpatrio, indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave, livelli di equipaggio, avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i lavoratori marittimi), le disposizioni in materia di alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering, le disposizioni in materia di tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale, compresi la responsabilità dell'armatore e l'accesso alle strutture a terra, e infine le procedure relative ai reclami a bordo. Con l'articolo 17 della legge 29 luglio 2015, n.115, recante Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2014, è stata attuata la direttiva 2009/13/CE sul lavoro marittimo. Quest'ultimo intervento regolatorio – considerato che gli aspetti relativi ai certificati medici dei lavoratori marittimi sono stati già in parte affrontati dalla legge di ratifica della MLC e sono stati compiutamente disciplinati dal decreto legislativo 12 maggio 2015, n.71 che in parte incide sulla medesima materia, e che gli altri aspetti sono stati già implementati da molteplici disposizioni nell'ordinamento interno (decreto legislativo 27 maggio 2005, n.108, decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136, legge 31 dicembre 1998, n.485, legge 16 giugno 1939, n. 1045, ecc.), ha provveduto esclusivamente a ridefinire la nozione di armatore e a dare attuazione all'articolo 2, punto 3), sub 3 della direttiva 2009/13/CE relativa al lavoro dei minori a bordo. La direttiva 2013/54/UE – identificata dalla DG Growth della Commissione Europea come oggetto di valutazione nell'ambito del prossimo Internal Market Scoreboard - invece ha ripreso la parte pertinente della MLC che istituisce i diritti dei marittimi relativa alle disposizioni del titolo V, - considerato che gli altri titoli sono stati già attuati nell'ordinamento interno - al fine di garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni, comprese le ispezioni.

A tal riguardo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva già provveduto nell'immediatezza a dare una piena attuazione della direttiva con decreto direttoriale n. 13 del 17 giugno 2013 e con successive circolari attuative della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne n. 22 in data 1 agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014.



Successivamente, sul recepimento della predetta direttiva la Commissione europea aveva avviato la procedura di infrazione n.2015/0202 di cui alla lettera di costituzione in mora del 27 maggio 2015.

Il termine di recepimento della direttiva era scaduto il 31 marzo 2015. La delega per attuare la direttiva, appunto, ora è stata prevista nella citata legge di delegazione europea 2014.

In particolare ogni Stato membro deve garantire che:

- vengano istituiti efficaci e idonei meccanismi di attuazione e di controllo, comprese le ispezioni;
- il personale autorizzato ad effettuare le ispezioni ed incaricato di verificare la corretta attuazione delle parti pertinenti della MLC 2006 disponga della formazione, della competenza e degli altri requisiti necessari per consentirgli di effettuare la verifica e la conformità a tali parti.
- le proprie disposizioni legislative o regolamentari prevedano idonee procedure di reclamo a bordo.

Questo schema di decreto legislativo, quindi, si inserisce nel contesto della politica dell'Unione europea sulle professioni marittime, per applicare pienamente l'attuazione della MLC 2006, che migliora sensibilmente le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi. Esso si pone molteplici obiettivi, come indicato dalla Commissione nella comunicazione COM(2009) 8 al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 relativamente alla direttiva, tra cui quello di breve periodo di migliorare la qualità di impiego e di vita per tutti i marittimi, che lavorano su navi battenti bandiera nazionale, secondo le previsioni della convenzione sul lavoro marittimo del 2006. Secondo l'accordo tra le parti sociali dell'Unione europea propedeutico al recepimento del titolo V della convenzione con la direttiva 2013/54/UE, l'obiettivo operativo che si pone il presente intervento è quello di garantire in maniera efficace il rispetto delle nuove norme della convenzione mediante nuove e più incisive procedure ispettive volte ad accertare le condizioni di vita e di lavoro a bordo, con l'attribuzione di più ampi poteri agli ispettori del Corpo delle Capitanerie di porto, che possono, in casi tassativi, procedere anche al fermo della nave. Tra gli obiettivi di medio-lungo periodo vi è la competitività e sostenibilità di un politica europea dei trasporti, tesa alla creazione di uno spazio unico dei trasporti, attraverso la promozione dell'occupazione e rafforzamento della sicurezza in ambito marittimo. Un altro obiettivo importante è anche quello di limitare il dumping sociale, che peggiora le condizioni di lavoro a bordo e penalizza gli armatori che offrono condizioni di lavoro dignitose in conformità alle norme dell'OIL. Il presente schema normativo è, pertanto, coerente con il programma di Governo.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

L'intervento normativo è volto al recepimento della Direttiva 2013/54/CE che concerne talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (MLC 2006) e della sua applicazione. La delega di recepimento è contenuta all'art. 1, allegato B, della legge 9 luglio 2015, n. 114 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2014).

Le disposizioni della MLC 2006, che coinvolgono competenze del Ministero del Lavoro e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state oggetto di svariate Direttive europee.

Il quadro normativo nazionale ha recepito la normativa europea con i seguenti provvedimenti:



- decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 recante “Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST)”, proposto dal Ministero del Lavoro, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 recante “Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime”, proposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;
- legge 29 luglio 2015, n. 115, che, all'articolo 17, ha recepito la direttiva 2009/13/CE recante “Attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE”;
- decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164 recante “Attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera”;
- decreto legislativo 12 maggio 2015 n. 71 recante “Attuazione della direttiva 2012/35, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare”.

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

Il provvedimento non incide su norme o regolamenti vigenti. Il provvedimento incide soltanto sul decreto direttoriale n. 13 del 17 giugno 2013 e successive circolari attuative della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acque interne n. 22 in data 1 agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014.

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.

Il provvedimento appare in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato/Regioni, riguardando materie che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lett. v) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 sono mantenute all'Amministrazione statale 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.

Il decreto non attiene ad aspetti ricadenti nell'ambito della disciplina dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed 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 dei provvedimenti normativi caratterizzati dalla generalità e dall'astrattezza nei singoli articoli. Nella proposta normativa non sono contenute norme di rilegificazione, né si è fatto ricorso alla delegificazione, e non sono previsti strumenti di semplificazione normativa. 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 di delegazione europea 2014.

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

Non vi sono progetti di leggi vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero del conto 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 2013/54/CE.

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

Sul recepimento della direttiva in esame la Commissione europea aveva avviato la procedura di infrazione n.2015/0202 di cui alla lettera di costituzione in mora del 27 maggio 2015. Il termine di recepimento della direttiva era scaduto il 31 marzo 2015. La delega per attuare la direttiva ora è stata prevista nella citata legge di delegazione europea 2014.

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

Lo schema che si propone è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali. In particolare, in sede OIL (Organizzazione Internazionale del Lavoro) è stata adottata il 23 febbraio 2006 la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (MLC 2006), al fine di creare un unico strumento coerente e aggiornato che incorporasse anche i principi fondamentali di altre convenzioni internazionali sul lavoro. La direttiva 2013/54 stabilisce proprio norme intese ad assicurare che gli Stati membri adempiano efficacemente ai loro obblighi di Stati di bandiera per quanto riguarda l'attuazione delle parti pertinenti della MLC 2006.

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 della giurisprudenza e giudizi pendenti dinanzi alla Corte di Giustizia 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. 2013/54/CE; 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.

Le nuove definizioni normative derivano dalla previsione delle stesse nella direttiva che si intende recepire e relative alla nuova Convenzione internazionale applicabile (MLC, 2006) ed ai nuovi certificati/documenti richiesti ai sensi della Convenzione (ILO) n. 186 sul lavoro marittimo. Le stesse, inoltre, sono perfettamente coerenti con quelle in uso. In particolare, si è tenuto conto delle definizioni presenti nell'allegato della direttiva, ai sensi dell'articolo 2, e di quelle previste dal decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 e successive modificazioni, L'articolo 2 dello schema proposto inserisce anche la definizione di "parti pertinenti della CLM 2006", in attuazione proprio dell'articolo 2 della direttiva in recepimento.

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

Non si evidenziano criticità circa i riferimenti normativi contenuti. La verifica è stata effettuata con esito positivo.

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

Non vi sono modifiche o integrazioni alla normativa vigente con ricorso alla tecnica 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.

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.

Sono previsti due atti successivi attuativi.

Al fine di adattare le disposizioni del presente decreto alle navi di stazza lorda inferiore alle 200 GT e che non effettuano viaggi internazionali, è previsto, all'articolo 3, comma 2, che intervenga, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi, un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro centottanta giorni dalla pubblicazione del presente schema di decreto legislativo.

All'articolo 10 è previsto che le spese relative all'attività di certificazione e di ispezione sono in capo all'armatore, al raccomandatario marittimo, o suo rappresentante, in solido con il proprietario. Al comma 2 del predetto articolo si prescrive che la determinazione delle tariffe per le attività di ispezione e di certificazione avviene con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da adottarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

I termini previsti per l'adozione dei predetti decreti sono ritenuti congrui. Per il primo decreto i termini sono maggiori in quanto si dovranno svolgere apposite consultazioni con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi.

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.

I dati in possesso dell'amministrazione sono ritenuti congrui, per cui non si è ritenuto di dover far ricorso ad altre basi statistiche.

Non si ritiene necessario commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche sulla materia oggetto dello schema che si propone. Il sistema ispettivo, infatti, è stato già istituito con Decreto Direttoriale ed è già in vigore dal 17 giugno 2013 per consentire al naviglio nazionale di ottenere la certificazione richiesta dalla Convenzione MLC 2006 nei tempi previsti (un anno dalla legge di ratifica). L'attività di ricerca dati e statistici si è comunque svolta in occasione dell'emanazione del decreto direttoriale.



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

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

Amministrazione proponente: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, n. 2013/54/UE, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione.

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

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 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 ha armonizzato la legislazione europea con le norme internazionali stabilite dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC) del 2006, adottata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) quasi all'unanimità il 23 febbraio 2006 a Ginevra. Essa si applica al trasporto marittimo internazionale e copre materie fondamentali in tema di lavoro marittimo, al fine di creare un unico strumento coerente e aggiornato che incorporasse anche i principi fondamentali di altre convenzioni sul lavoro. La convenzione può essere considerata il primo codice del lavoro marittimo per oltre 1,2 milioni di marittimi in tutto il mondo nonché per gli armatori e le nazioni marinare del mondo intero. Gli Stati membri dell'Unione europea e la Commissione hanno sostenuto fin dall'inizio il lavoro dell'OIL a questo riguardo. Si è ritenuto, infatti, che la convenzione contribuisca utilmente a stabilire pari condizioni nel settore marittimo a livello mondiale fissando norme minime comuni per tutte le bandiere e i lavoratori marittimi. È stata inoltre elaborata per diventare uno strumento mondiale noto come il "quarto pilastro" del quadro normativo internazionale per la qualità dei trasporti marittimi, in quanto va a integrare le tre convenzioni principali dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI): la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare (convenzione SOLAS), la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (convenzione STCW) e la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento ad opera delle navi (convenzione MARPOL). Comprende cinque titoli che riguardano i diritti dei marittimi: il titolo 1 sulle prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave; il titolo 2 sulle condizioni di impiego; il titolo 3 su alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering; il titolo 4 su tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale; il titolo 5 teso a garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni, comprese le ispezioni. Gli Stati membri dell'Unione europea e la Commissione hanno sostenuto fin dall'inizio il lavoro dell'OIL a questo riguardo. Lo Stato italiano ha ratificato la MLC 2006 con legge n.113/2013. Varie parti della convenzione, inoltre, sono state inserite in diversi strumenti dell'Unione per quanto riguarda sia gli obblighi dello Stato di bandiera sia gli obblighi



dello Stato di approdo. L'Unione europea ha istituito un quadro giuridico volto ad accrescere la sicurezza marittima mediante l'adozione di tre pacchetti sulla sicurezza marittima, il più recente dei quali nel 2009. E' stata adottata la Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. A livello dell'Unione europea la direttiva 2009/21/CE è stata finalizzata ad assicurare che gli Stati membri osservino in modo efficace e coerente i loro obblighi in quanto Stati di bandiera allo scopo di rafforzare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento da parte delle navi battenti la loro bandiera. Essa è stata attuata con il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164. Per quanto qui di maggiore interesse, è stata poi adottata la direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE. Con questa direttiva sono state già recepite determinate norme della MLC nel diritto dell'Unione. Il suo allegato ha in particolare incorporato gli elementi pertinenti dei titoli 1, 2, 3 e 4 della MLC sulle prescrizioni minime per il lavoro a bordo delle navi (certificato medico, età minima, formazione e qualificazione), le condizioni di impiego (contratti di lavoro dei marittimi, rimpatrio, indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave, livelli di equipaggio, avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i lavoratori marittimi), le disposizioni in materia di alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering, le disposizioni in materia di tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale, compresi la responsabilità dell'armatore e l'accesso alle strutture a terra, e infine le procedure relative ai reclami a bordo. Con l'articolo 17 della legge 29 luglio 2015, n.115, recante Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2014 è stata attuata la direttiva 2009/13/CE sul lavoro marittimo. Quest'ultimo intervento regolatorio – considerato che gli aspetti relativi ai certificati medici dei lavoratori marittimi sono stati già in parte affrontati dalla legge di ratifica della MLC e sono stati compiutamente disciplinati dal decreto legislativo 12 maggio 2015, n.71 che in parte incide sulla medesima materia, e che gli altri aspetti sono stati già implementati da molteplici disposizioni nell'ordinamento interno (decreto legislativo 27 maggio 2005, n.108, decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136, legge 31 dicembre 1998, n.485, legge 16 giugno 1939, n. 1045, ecc..), ha provveduto esclusivamente a ridefinire la nozione di armatore e a dare attuazione all'articolo 2, punto 3), sub 3 della direttiva 2009/13/CE relativa al lavoro dei minori a bordo. La direttiva 2013/54/UE ha ripreso la parte pertinente della MLC che istituiscono i diritti dei marittimi relativa alle disposizioni del titolo V, al fine di garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni. Le parti sociali europee in tal senso avevano invitato la Commissione ad agire per quanto attiene alle responsabilità dello Stato di bandiera. Il titolo V della MLC prevede il miglioramento della sorveglianza a tutti i livelli: la nave, la società, lo Stato di bandiera, lo Stato di approdo, lo Stato che fornisce la manodopera e il sistema dell'OIL di conformità e verifica uniformi a livello mondiale. Con la direttiva 2013/54/UE si è disposto che gli Stati di bandiera devono garantire un sistema più efficace di controllo dell'applicazione e della conformità della convenzione, comprese le ispezioni, con particolare riguardo per verificare le condizioni di vita e lavoro a bordo dei marittimi a norma delle nuove disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo MLC 2006. Per evidenziare i dati del fenomeno, si riportano i dati relativi:

- 1) stima della consistenza della flotta mercantile italiana nell'anno 2013 e 2012 (fonte CONFITARMA):



Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2013		31.12.2012		Var. 2013/2012	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO LIQUID CARGO SHIPS	286	5.319	299	5.611	-4%	-5%
Petroliere <i>Oil tankers</i>	112	3.197	117	3.399	-4%	-6%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	26	417	27	425	-4%	-2%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	117	1.671	122	1.751	-4%	-5%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	31	33	33	36	-6%	-8%
NAVI DA CARICO SECCO DRY CARGO SHIPS	232	8.135	240	8.262	-3%	-2%
Carico generale <i>General cargo</i>	41	287	42	290	-2%	-1%
Portacontaineri <i>Container ships</i>	19	763	19	763	0%	0%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	103	4.466	109	4.648	-6%	-4%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	69	2.619	70	2.561	-1%	2%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI MIXED AND PASSENGER SHIPS	444	4.476	444	4.536	0%	-1%
Crociera <i>Cruise</i>	26	1.908	23	1.983	13%	-4%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	73	23	71	22	3%	3%
Traghetti <i>Ferries</i>	207	2.484	212	2.484	-2%	0%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	138	61	138	47	0%	28%
PORTARINFUSE POLIVALENTI <i>OBO CARRIERS</i>	1	33	1	33	0%	0%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI AUXILIARY SERVICES SHIPS	601	696	597	683	1%	2%
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	361	251	357	240	1%	5%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	240	445	240	443	0%	0%
TOTALE TOTAL	1.564	18.657	1.581	19.124	-1%	-2%

2) stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane nel 2013 (fonte CONFITARMA)

NAVI DA CARICO LIQUIDO LIQUID CARGO SHIPS	5.410
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.460
Gasiere <i>Gas tankers</i>	470
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.110
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	370
NAVI DA CARICO SECCO DRY CARGO SHIPS	4.470
Carico generale <i>General cargo</i>	655
Portacontaineri <i>Container ships</i>	420
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	2.290
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.105
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI MIXED AND PASSENGER SHIPS	27.070
Crociera <i>Cruise</i>	18.070
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	585
Traghetti <i>Ferries</i>	7.450
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	965
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI AUXILIARY SERVICES SHIPS	3.125
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.165
Altri tipi di navi <i>Others</i>	960
TOTALE TOTAL	40.075
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	16.220



Al momento, per motivi di fluttuazione non calcolabile dei traffici marittimi, non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero di navi italiane che saranno assoggettate ad ispezione. Secondo il report annuale 2014 del Paris Mou, l'Organizzazione composta da 27 Amministrazioni marittime partecipanti con sede a Parigi, che riguarda le acque degli Stati costieri europei ed il bacino dell'Atlantico settentrionale, dall'America del Nord all'Europa – tra cui l'Italia – come da seguente tabella, le navi italiane ispezionate in attività di Port State control sono state 1326, di queste 776 sono state ispezioni che hanno segnalato deficienze. La tabella successiva, invece, è un addendum al rapporto annuale per l'anno 2014 del Paris Mou, che fornisce le cifre dettagliate in merito alle deficienze, suddivise per tipologia, relativamente alla Maritime Labour Convention, 2006.

MoU port State	Total no of Inspections	Inspections with deficiencies	Inspections with detentions	Inspections with PO related determinable deficiencies	% Inspections with deficiencies	% Detentions	% Inspections of MoU total	% MLC	% SDS	% LSR	% SRP Unknown
Belgium	1.028	667	14	4	64.83	1.36	5.58	0.88	83.95	17.84	2.33
Bulgaria	491	330	14	4	67.21	2.85	2.66	16.90	71.89	6.31	4.89
Canada	981	485	22	1	49.44	2.24	5.32	2.96	74.31	11.52	11.21
Croatia	256	143	10	7	55.86	3.91	1.39	15.63	71.88	9.38	3.13
Cyprus	21	93	18	3	13.81	14.29	0.68	6.35	80.95	5.56	7.14
Denmark	439	178	6	1	40.55	1.37	2.38	0.91	81.55	12.30	5.24
Estonia	191	51	0	0	26.70	0.00	1.04	0.52	74.87	21.47	3.14
Finland	285	69	2	1	24.21	0.70	1.55	0.00	80.70	17.89	1.40
France	1.321	709	36	2	53.67	2.73	2.77	3.48	79.03	13.70	1.79
Germany	1.318	734	44	3	55.69	3.34	7.15	1.75	77.85	16.92	3.49
Greece	1.029	750	68	17	69.51	6.30	5.85	14.64	70.99	4.63	9.23
Iceland	71	33	6	0	46.48	8.45	0.19	4.23	84.31	7.04	4.23
Ireland	275	192	14	2	69.82	5.09	1.49	2.91	80.73	14.18	2.18
Italy	1.326	776	88	19	58.52	6.64	7.19	7.32	84.24	4.68	3.77
Latvia	368	72	0	0	21.38	0.00	1.67	3.25	80.19	14.29	2.27
Lithuania	184	79	0	0	42.93	0.00	1.00	1.09	82.07	10.33	6.52
Malta	199	110	11	4	55.28	5.53	1.08	4.02	80.40	2.01	13.57
Netherlands	1.334	747	77	3	55.62	2.02	7.24	2.85	76.39	9.97	10.79
Norway	585	194	1	0	33.16	0.17	3.17	1.20	83.76	8.38	6.67
Poland	450	325	24	4	72.22	5.33	2.44	3.11	82.67	11.33	2.89
Portugal	429	121	8	1	28.21	1.86	2.33	3.56	81.82	8.62	5.59
Romania	775	467	24	2	60.26	3.30	4.21	17.94	71.10	5.42	5.53
Russian Federation ¹	981	712	35	3	72.36	3.56	5.34	10.77	80.79	5.08	3.35
Slovenia	196	114	4	2	58.16	2.04	1.06	7.14	73.47	13.78	5.61
Spain	1.813	996	69	9	54.94	3.81	9.84	4.19	84.34	5.68	5.79
Sweden	530	131	4	1	24.72	0.75	2.83	1.70	77.92	18.49	1.89
United Kingdom	1.456	541	63	5	37.16	4.33	7.90	2.61	81.46	9.41	6.52
Total	18,430	10,214	612	88	55.42	3.32	100.00	5.36	79.25	9.80	5.59

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



Addendum: detailed MLC figures

MLC Area's	MLC Deficiencies 2014	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies	Nr Detainable MLC Deficiencies	% of Detainable deficiencies of MLC deficiencies (row)
MLC,2006 Ship's certificates and documents	Declaration of Maritime Labour Compliance (Part I and II)	55	1,00%	0	0,0%
	Maritime Labour Certificate	81	1,47%	5	6,2%
	Cargo Gear Record Book	1	0,02%	0	0,0%
MLC,2006 Ship's certificates and documents Total		137	2,49%	5	3,6%
Area 1 Minimum age of seafarers	Night Working	2	0,04%	0	0,0%
	Minimum age	1	0,02%	0	0,0%
Area 1 Minimum age of seafarers Total		3	0,05%	0	0,0%
Area 2 Medical certification of seafarers	Medical certificate	133	2,42%	3	2,3%
	Medical fitness	27	0,49%	1	3,7%
Area 2 Medical certification of seafarers Total		160	2,91%	4	2,5%
Area 3 Qualifications of seafarers	Other (Minimum requirements)	11	0,20%	0	0,0%
	Training and qualification MLC - Personal safety training	6	0,11%	0	0,0%
Area 3 Qualifications of seafarers Total		17	0,31%	0	0,0%
Area 4 Seafarers' employment agreements	Collective bargaining agreement	11	0,20%	0	0,0%
	Other (Conditions of employment)	65	1,18%	0	0,0%
	Record of employment	4	0,07%	0	0,0%
	Seafarers' employment agreement (SEA)	158	2,87%	22	13,3%
Area 4 Seafarers' employment agreements Total		238	4,33%	22	9,7%
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	Recruitment and placement service	15	0,27%	0	0,0%
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers Total		15	0,27%	0	0,0%
Area 6 Hours of Work or rest	Fitness for duty - work and rest hours	67	1,22%	1	1,5%
	Legal documentation on work and rest hours	47	0,85%	0	0,0%
	Maximum hours of work or minimum hours of rest	200	3,64%	5	2,5%
	Records of seafarers' daily hours of work or rest	626	11,38%	15	2,4%
	Shipboard working arrangements	212	3,85%	7	3,3%
Area 6 Hours of Work or rest Total		1152	20,94%	28	2,4%
Area 7 Manning levels for the ship	Manning specified by the minimum safe manning doc	81	1,47%	24	29,6%
Area 7 Manning levels for the ship Total		81	1,47%	24	29,6%
Area 8 Accommodation	Drainage	8	0,15%	0	0,0%
	Furnishings	17	0,31%	0	0,0%
	Heating, air conditioning and ventilation	47	0,85%	5	10,6%
	Insulation	21	0,38%	0	0,0%
	Laundry, Adequate Locker	20	0,36%	0	0,0%
	Lighting (Accommodation)	38	0,69%	0	0,0%
	Office	1	0,02%	0	0,0%
	Other (Accommodation, recreational facilities)	56	1,02%	0	0,0%



MLC Area's	MLC Deficiencies 2014	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies	Nr Detainable MLC Deficiencies	% of Detainable deficiencies of MLC deficiencies (row)
	Report of inspection on MLC, 2006	13	0,24%	0	0,0%
	Sanitary Facilities	180	3,27%	14	7,8%
	Sleeping room, additional spaces	23	0,42%	5	26,1%
	Noise, vibration and other ambient factors	2	0,04%	0	0,0%
	Record of inspection	9	0,16%	0	0,0%
	Berth dimensions, etc.	1	0,02%	1	100,0%
Area 8 Accommodation Total		436	7,92%	26	6,0%
Area 9 On-board recreational facilities	Messroom and recreational facilities	5	0,11%	0	0,0%
Area 9 On-board recreational facilities Total		5	0,11%	0	0,0%
Area 10 Food and catering	Cleanliness	133	2,42%	5	3,8%
	Cold room, cold room cleanliness, cold room temperature	189	3,44%	3	1,6%
	Food personal hygiene	15	0,27%	2	13,3%
	Food segregation	41	0,75%	0	0,0%
	Food temperature	68	1,24%	0	0,0%
	Galley, handling room (maintenance)	108	1,96%	4	3,7%
	Provisions quality and nutritional value	45	0,82%	1	2,2%
	Provisions quantity	73	1,33%	5	6,8%
	Record of inspection (food and catering)	19	0,35%	0	0,0%
	Training and qualification of ship's cook	17	0,31%	5	29,4%
	Water, pipes, tanks	84	1,53%	2	2,4%
Area 10 Food and catering Total		792	14,39%	27	3,4%
Area 11 Health and safety and accident prevention	Access / structural features (ship)	189	3,44%	2	1,1%
	Adequate lighting - mooring arrangements	14	0,25%	0	0,0%
	Anchoring devices	104	1,89%	6	5,8%
	Asbestos fibres	17	0,31%	0	0,0%
	Cleanliness of engine room	167	3,04%	12	7,2%
	Dangerous areas	82	1,49%	0	0,0%
	Electrical	246	4,47%	9	3,7%
	Entry dangerous spaces	74	1,34%	2	2,7%
	Gas Instruments	79	1,44%	2	2,5%
	Guards - fencing around dangerous machinery parts	37	0,67%	0	0,0%
	Lighting (Working spaces)	166	3,02%	2	1,2%
	On-board programme for the prevention of occupational injuries and diseases	5	0,09%	4	80,0%
	Other (Health protection, medical care)	131	2,38%	0	0,0%
	Personal equipment	78	1,42%	4	5,1%
	Procedure for inspection, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents	5	0,09%	0	0,0%
	Protection machines/parts	104	1,89%	1	1,0%
	Risk evaluation, training and instruction to seafarers	13	0,24%	0	0,0%
	Ropes and wires	202	3,67%	2	1,0%
	Ship's occupational safety and health policies and programmes	5	0,09%	0	0,0%
	Ship's safety committee	5	0,09%	0	0,0%
	Steam pipes, pressure pipes, wires (insulation)	100	1,82%	2	2,0%
	Ventilation (Working spaces)	43	0,78%	0	0,0%
	Warning notices	55	1,00%	0	0,0%
	Winches & capstans	117	2,13%	2	1,7%



MLC Area's	MLC Deficiencies 2014	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies	Nr Detainable MLC Deficiencies	% of Detainable deficiencies of MLC deficiencies (row)
	Preventative information	14	0,25%	0	0,0%
	Exposure to harmful levels of ambient factors	3	0,05%	0	0,0%
	Emergency cleaning devices	2	0,04%	0	0,0%
	Investigation after accident	2	0,04%	0	0,0%
Area 11 Health and safety and accident prevention Total		2059	37,42%	50	2,4%
Area 12 on-board medical care	Hospital accomodation (Sickbay)	55	1,00%	2	3,6%
	Medical advice by radio or satellite	2	0,04%	0	0,0%
	Medical doctor or person in charge of medical care	4	0,07%	0	0,0%
	Medical Equipment, medical chest, medical guide	125	2,27%	6	4,8%
	Standard medical report form	3	0,05%	0	0,0%
	Access to on shore medical doctor or dentist	2	0,04%	0	0,0%
Area 12 on-board medical care Total		191	3,47%	8	4,2%
Area 13 On-board complaint procedure	Procedure for complaint under MLC,2006	94	1,71%	5	5,3%
Area 13 On-board complaint procedure Total		94	1,71%	5	5,8%
Area 14 Payment of wages	Calculation and payment of wages	29	0,53%	8	27,6%
	Measures to ensure transmission to seafarer's family	3	0,05%	0	0,0%
	Wages	89	1,62%	52	58,4%
Area 14 Payment of Wages Total		121	2,20%	60	49,6%
Grand Total		5502	100,00%	259	4,7%

I dati presentati in formato tabellare mostrano nel 2014 un totale di 5502 carenze nel che riguardavano la sola Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006).

La maggior parte delle carenze sono state trovate nei seguenti settori:

- 1) Salute e sicurezza e infortuni prevenzione (area 11), 2.059;
- 2) Ore di lavoro e di riposo (zona 6), 1.152;
- 3) alimentare e della ristorazione (zona 10), 792;
- 4) alloggio (zona 8), 436;
- 5) contratti di lavoro del marittimo (zona 4), 238 carenze.

Le prime cinque categorie di carenze sono state le seguenti:

- 1) Registro delle ore quotidiane della gente di mare lavoro o di riposo con 626 deficienze;
- 2) Salute e sicurezza e prevenzioni infortuni relativamente agli impianti elettrici con 246 deficienze;
- 3) Ore di lavoro lavorate a bordo con 212 deficienze;
- 4) Salute e sicurezza e prevenzione infortuni in materia di utilizzo di corde, cordami e fili con 202 deficienze;
- 5) Rispetto del massimo delle ore di lavoro o delle ore minime di riposo con 200 deficienze.

Di seguito si riportano anche le sottostanti tabelle relative: la prima riguarda le ispezioni effettuate dagli ispettori PSC relativamente alla regola A.5.2. (Port State Responsibilities) della Convenzione MLC per l'Amministrazione italiana, secondo i dati forniti dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto; la seconda, tratta sempre dal Report 2014 del Paris Mou, riguarda, invece, le ispezioni condotte come Stato di bandiera.



Ispezioni effettuate: dati relativi alla Regulation A.5.2 (Port State Responsibilities) della Convenzione MLC per l'Amministrazione italiana	Anno 2014 (dal 21/11/2014 al 31/12/2014)	Anno 2015 (dal 1/1/2015 al 28/09/2015)
Numero di navi straniere ispezionate in porto	116	1075
Numero di Ispezione più dettagliata condotta relativo MLC	29	202
Numero di casi in cui sono state rilevate gravi deficienze	38	327
Numero di fermo delle navi straniere dovute, in tutto o in parte, alle condizioni a bordo delle navi che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o la sicurezza della gente di mare, o di costituire una violazione grave o ripetuta delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi).	13	117
Numero di reclami "non infondati", ricevuti dalle Autorità Marittime, relativi alla mancata implementazione della Convenzione MLC su navi straniere (dal 21 novembre 2014 al 28 gennaio 2015).	5	

ISPEZIONI DI FLAG STATE CONTROL

Flag	Nr of Inspections	Inspections with deficiencies	Inspections with detentions	Nr of individual ships inspected	% of inspections with deficiencies	% of inspections with detentions
Honduras	4	3	0	4	75.0	0.00
Hong Kong, China	621	306	5	587	49.3	0.81
Iceland	6	3	1	5	50.0	16.67
India	26	11	0	23	42.3	0.00
Indonesia	2	2	1	1	100.0	50.00
Iran, Islamic Republic of	28	24	0	27	85.7	0.00
Ireland	43	17	0	34	39.5	0.00
Isle of Man (UK)	265	112	4	228	42.3	1.51
Israel	6	1	0	6	16.7	0.00
Italy	416	212	6	358	51.0	1.44
Jamaica	6	2	0	5	33.3	0.00
Japan	20	8	0	19	40.0	0.00



Si segnala, inoltre, che anche per quanto riguarda l'attività di Flag State Control (controlli dello Stato di bandiera) relativamente all'Italia, pur essendo i dati in linea di massima confortanti relativamente alla gravità delle deficienze – vista la quasi totale assenza di fermo – gli stessi rispecchiano comunque la necessità di incrementare i controlli, se si tiene conto del numero delle ispezioni con deficienze segnalate. Non è, tuttavia, estremamente preoccupante il numero delle deficienze riscontrate - circa 40 per l'anno 2014, secondo i dati tratti dal portale istituzionale del Paris Mou- in materia di condizioni di lavoro e di alloggi nell'attività di controllo del naviglio nazionale.

Da un esame dei dati complessivi, si evince per l'anno 2014 - primo anno solare completo con la convenzione in vigore – che il numero di carenze ILO (147) è diminuito, mentre il numero di carenze relative alla MLC 2006 è aumentato. Tali dati relativi alle carenze circa l'applicazione della Convenzione sul lavoro marittimo, che riguardano circa il 50% delle ispezioni con deficienze su tutto il naviglio controllato nell'anno 2014, rappresentano chiaramente il fenomeno del problema della tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi e la necessità di una immediata attuazione della direttiva 2013/54 tramite il presente schema di decreto legislativo.

Il presente intervento regolatorio, quindi, si inserisce nel contesto della politica dell'Unione europea sulle professioni marittime, per applicare pienamente l'attuazione della MLC 2006, che migliora sensibilmente le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi. Non si presenteranno criticità nell'attività di controllo, in quanto la stessa rientra nella più ampia attività di controllo dello Stato di bandiera, che già è svolta per il tramite dell'impiego di personale del Corpo delle Capitanerie di porto, altamente qualificato secondo standard europei e formato presso il Nucleo Didattico Formativo di Genova, sulla base delle più recenti normative di settore internazionali e nazionali. Lo *Shipping* nazionale potrà contare su una componente del Corpo delle Capitanerie altamente specializzata e considerata in Italia, in Europa e nel mondo come punto di riferimento e di eccellenza. A tal riguardo, si segnala che, a seguito del monitoraggio del rendimento del naviglio nazionale, sulla base di un c.d. *Performance index*, al fine di permettere alla bandiera italiana di raggiungere i vertici delle classifiche mondiali nei sistemi del controllo dello stato di approdo (Port State control) ad oggi operativi in tutto il mondo, l'Amministrazione italiana si colloca ai primi posti a livello internazionale per quanto attiene le proprie navi (permanenza delle unità di bandiera nella *white list*).

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

Il presente intervento regolatorio si pone molteplici obiettivi, come indicato dalla Commissione nella comunicazione COM(2009) 8 al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 relativamente alla direttiva, tra cui quello di breve periodo di migliorare la qualità di impiego e di vita per tutti i marittimi, che lavorano su navi battenti bandiera nazionale, secondo le previsioni della convenzione sul lavoro marittimo del 2006. Secondo l'accordo tra le parti sociali dell'Unione europea propedeutico al recepimento del titolo V della convenzione con la direttiva 2013/54/UE, l'obiettivo operativo che si pone il presente intervento è quello di garantire in maniera efficace il rispetto delle nuove norme della convenzione mediante nuove e più incisive procedure ispettive volte ad accertare le condizioni di vita e di lavoro a bordo, con l'attribuzione di più ampi poteri agli ispettori del Corpo delle Capitanerie di porto, che possono, in casi tassativi, procedere anche al fermo della nave. Tra gli obiettivi di medio-lungo periodo vi è la competitività e sostenibilità di un politica europea dei trasporti, tesa alla creazione di uno spazio unico dei trasporti, attraverso la promozione dell'occupazione e rafforzamento della sicurezza in ambito marittimo. Un altro obiettivo importante è anche quello di limitare il dumping sociale, che



peggiora le condizioni di lavoro a bordo e penalizza gli armatori che offrono condizioni di lavoro dignitose in conformità alle norme dell'OIL. Effetti positivi più diretti di medio-lungo periodo sono stati il rafforzamento della sicurezza marittima e il miglioramento della qualità dei trasporti marittimi, in quanto sicuramente un più efficace e stringente sistema di controlli sulle condizioni di salute e di lavoro a bordo può diminuire in gran parte gli incidenti in mare causati dal fattore umano, in particolare la stanchezza. Infine, il presente intervento regolatorio come obiettivo di lungo periodo intende contribuire a garantire condizioni di parità a livello mondiale per il settore marittimo mediante l'applicazione della convenzione.

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.

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

- 1) il numero dei rapporti ispettivi, anche trasmessi all'ILO, come previsto dall'intervento regolatorio;
- 2) il numero delle ispezioni che saranno eseguite a bordo di unità navali per la verifica delle norme della Convenzione MLC 2006;
- 3) il numero delle deficienze in materia di lavoro marittimo registrate a bordo;
- 4) i provvedimenti di fermo emanati per grave inosservanza agli standard imposti in materia;
- 5) la diminuzione del numero di infortuni e denunce di malattie professionali da parte dei lavoratori marittimi;
- 6) Il numero dei reclami pervenuti;
- 7) Il numero dei sinistri marittimi causati da fattori umani.

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

I soggetti destinatari della direttiva 2013/54/UE sono tutte le navi battenti bandiera italiana e il relativo personale navigante, gli ispettori e i lavoratori marittimi.

Destinatari delle emanande disposizioni – relative alle modifiche delle procedure di controllo dello Stato di bandiera relative alla Convenzione sul lavoro marittimo (OIL) – sono anche il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e le Autorità marittime in sede locale. Beneficiari indiretti sono le comunità nazionali e le popolazioni costiere che potranno trarre effetti positivi dalle accresciute capacità di migliorare le condizioni di vita e di lavoro a bordo e, quindi, di prevenire eventuali incidenti per fattore umano, discendenti dall'attività ispettiva delle unità di bandiera nazionale.

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Il contenuto dell'intervento normativo è stato definito a seguito di una istruttoria tecnica avviata dal Ministero proponente in collaborazione con tutte le altre amministrazioni interessate e coordinata dalla Presidenza del Consiglio. Sono state svolte anche una serie di consultazioni con gli Stati membri da parte della Commissione. In quest'ambito nel giugno 2011 è stato manifestato un consenso generale sulla necessità di aggiornare la legislazione relativa allo Stato di bandiera e allo Stato di approdo ai fini dell'applicazione delle prescrizioni della MLC 2006. Infatti, la Task force sull'occupazione marittima e la competitività, Organo indipendente istituito dal Vicepresidente Siim Kallas nel luglio 2010, che ha concluso i lavori nel giugno 2011, ha pubblicato proprio una



relazione contenente raccomandazioni strategiche su come promuovere la professione del marittimo in Europa, raccomandando l'applicazione della convenzione. Infine, al termine dell'istruttoria avviata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, tutte le Amministrazioni interessate hanno concordato sull'intervento regolatorio. In sede nazionale, precedenti consultazioni sono state avviate con le organizzazioni degli armatori e le rappresentanze dei lavoratori, ai fini dell'emanazione delle linee guida per l'attuazione della MLC 2006. Per quanto concerne, invece, le consultazioni con i soggetti portatori di interesse relativamente alla presente materia, si precisa che gli stessi non sono stati interessati, in quanto sono stati già coinvolti nell'ambito della questione sia per il procedimento di ratifica della convenzione, sia per quanto più propriamente qui di interesse nell'attività di ispezione e certificazione di navi e unità mercantili battenti bandiera italiana. Si precisa, infatti, che nel nostro ordinamento la ratifica della Convenzione è stata preceduta dall'istituzione, sin dal 2011, del Comitato tripartito marittimo nazionale, allo scopo di trattare le questioni rilevanti ai fini dell'applicazione della MLC 2006 e per effettuare una attività di raccordo con il comitato tripartito speciale internazionale istituito dall'articolo XIII della convenzione stessa, nonché da quella, nel giugno del 2013 del servizio ispettivo del lavoro marittimo. Infatti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva già provveduto nell'immediatezza a dare una piena attuazione della direttiva con decreto direttoriale n. 13 del 17 giugno 2013 e con successive circolari attuative della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne n. 22 in data 1 agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014. Il presente intervento regolatorio non è stato oggetto di consultazione, in quanto recepisce le disposizioni dei predetti decreti dirigenziali e tiene conto dell'attività consultiva svolta in seno al Comitato tripartito marittimo nazionale, composto, oltre che dalle Amministrazioni interessate anche organizzazioni datoriali (CONFITARMA, FEDARLINEA, UCINA) e dai sindacati dei lavoratori marittimi (FILT CGIL, FIT CISL, UIL TRASPORTI NAZIONALE, FEDERMAR CISAL, UGL MARE).

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

L'opzione zero non è considerabile, in quanto il decreto legislativo in esame costituisce attuazione dell'obbligo di recepimento, entro il 15 novembre 2015, della direttiva 2013/54/UE, obbligo derivante per l'Amministrazione dalla delega di cui alla Legge di delegazione europea 2014. Un mancato intervento regolatorio in materia limiterebbe l'implementazione di un migliore sistema delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi, tramite anche efficaci obblighi di controllo da parte dello Stato di bandiera. Inoltre, non sarebbe nemmeno possibile realizzare la promozione dell'occupazione ed il rafforzamento della sicurezza dei lavoratori, entrambi obiettivi strategici per giungere ad una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, ad uno spazio unico europeo dei trasporti.

Il mancato intervento, quindi, impedirebbe il conseguimento degli obiettivi illustrati nella sezione 1.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Opzioni alternative, cioè diverse da quella adottata, non avrebbero ugualmente consentito il conseguimento degli obiettivi attesi in termini di miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi, la protezione e la sicurezza in mare degli stessi. Anche all'esito dell'istruttoria tecnica avviata dal Ministero proponente in collaborazione con tutte le altre amministrazioni interessate e coordinata dalla Presidenza del Consiglio, nonché tenuto conto delle consultazioni avvenute in fase ascendente è stato valutato che l'intervento normativo era l'unico in grado di conseguire gli



obiettivi sopraindicati, nonché gli obiettivi di migliorare la sicurezza dei lavoratori a bordo delle navi, la protezione dell'ambiente, la prevenzione dell'inquinamento e la promozione dell'efficienza del traffico e del trasporto marittimi. Non si è ritenuto di esercitare la possibilità di delega da parte dello Stato di bandiera ad organismi riconosciuti, compresi quelli di uno Stato membro, il compito di effettuare le ispezioni o di rilasciare i certificati. Le ispezioni tese al controllo delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo delle navi possono essere svolte dal Corpo delle Capitanerie di Porto, Organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (secondo l'accezione anglosassone di SAFETY OF NAVIGATION), della sicurezza marittima (MARITIME SECURITY). Le due attività di controllo dello Stato di bandiera vengono assolte già con l'impiego di personale del Corpo, altamente qualificato secondo standard europei e formato presso il Nucleo Didattico Formativo di Genova, sulla base delle più recenti normative di settore internazionali e nazionali. A tal riguardo, si segnala che, a seguito del monitoraggio del rendimento del naviglio nazionale, sulla base di un c.d. *Performance index*, al fine di permettere alla bandiera italiana di raggiungere i vertici delle classifiche mondiali nei sistemi del controllo dello stato di approdo (Port State control) ad oggi operativi in tutto il mondo, l'Amministrazione italiana si colloca ai primi posti a livello internazionale per quanto attiene le proprie navi (permanenza delle unità di bandiera nella *white list*). E', quindi, comprovata e dimostrata l'efficacia dell'organizzazione dello Stato, per il tramite del Corpo delle Capitanerie di porto relativamente alle ispezioni sul naviglio e in generale in materia di "sicurezza della navigazione e sicurezza marittima". Non si è ritenuto, pertanto, istituire una nuova organizzazione per lo svolgimento dei controlli e delle ispezioni, né per l'attività di certificazione, né autorizzare altri organismi, compresi quelli di un altro Stato membro, in considerazione della capacità, le competenze e l'indipendenza sufficienti del Corpo delle Capitanerie di porto. Pertanto, considerato il quadro della direttiva che caratterizza l'intervento, nella 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.

In definitiva, l'intervento regolatorio si limita a recepire le disposizioni della direttiva 2013/54/UE e non supera i livelli minimi della regolazione europea.

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

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.

L'intervento proposto comporta benefici in termini di certezza del quadro normativo per i destinatari diretti ed indiretti di cui al punto 1D. Una 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 vantaggi notevoli in tema di corretto ed efficace funzionamento del sistema dei 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 delle navi che saranno standardizzate attraverso la misurazione degli obiettivi minimi di conformità imposti alle navi, con conseguenti ricadute in termini di sicurezza globale delle navi battenti bandiera nazionale. A lungo termine il potenziamento delle attività di controllo nella materia del lavoro marittimo migliorerà



oltre la sicurezza marittima e dei porti, anche la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento e promuoverà l'efficienza del traffico e dei trasporti marittimi, a causa della diminuzione di incidenti e sinistri marittimi. L'intervento regolatorio comporterà, inoltre, anche benefici indiretti per le comunità locali, le quali vedranno diminuire gli incidenti marittimi e, quindi, eventuali impatti degli stessi, anche in termini ambientali, sulle coste. Per ciò che attiene l'incidenza sull'attività della pubblica Amministrazione non vi sono particolari oneri aggiuntivi circa il personale e la formazione dello stesso, in quanto, nell'ambito dei controlli che già sono effettuati per gli aspetti legati alla sicurezza della navigazione, sarà condotta, a bordo delle navi – la verifica della conformità alle disposizioni/standards imposti dalla Convenzione internazionale MLC 2006 in materia di tutela dei lavoratori. L'attività di certificazione e di ispezione, comunque, sarà posta a totale carico dell'armatore, del raccomandatario marittimo o di altro suo rappresentante, in solido con il proprietario. Soltanto tali modalità tariffarie basate sul costo effettivo del servizio potranno permettere una adeguata copertura dei costi, considerato che le ispezioni potranno essere effettuate su richiesta dei soggetti ai fini della certificazione. Con l'entrata in vigore della direttiva 2013/54/UE si sono, infatti, disposti nuovi obblighi a carico degli Stati di bandiera, al fine di garantire un sistema più efficace di controllo dell'applicazione e della conformità della Convenzione sul lavoro marittimo, comprese le ispezioni, con particolar riguardo per verificare le condizioni di vita e lavoro a bordo dei marittimi a norma delle nuove disposizioni della convenzione. Ciò comporterà da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolar riguardo per il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, un incremento dell'attività ispettiva, non sostenibile con le risorse ordinarie, stante la possibilità di impiego degli ispettori oltre il normale orario di lavoro, nonché fuori dall'ordinaria sede di servizio, anche all'estero. Si prevede, pertanto, all'articolo 10 dell'intervento regolatorio che le tariffe per le ispezioni saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento oggetto della presente relazione.

B) l'individuazione e la 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 dimensione. Pertanto nessun effetto particolare vi sarà sulle micro, piccole e medie imprese.

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.

Non sono previsti oneri informativi che comportano costi a carico di cittadini ed imprese. L'amministrazione, nell'elaborare il testo dell'intervento si è posta la priorità di non caricare i destinatari diretti ed indiretti di oneri.

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.).

L'organizzazione già esistente in materia di controlli dello Stato di bandiera è in grado di effettuare i previsti controlli ai sensi della direttiva 2013/54/UE con specifici mezzi economici, infrastrutturali e organici che fanno capo al Corpo delle Capitanerie di porto, di rispondere alla 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 verificare, oltre il rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente, anche il rispetto delle disposizioni contenute nella Convenzione "Maritime Labour Convention, 2006", al fine di garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo delle navi, nonché le procedure di attuazione di tali disposizioni. Attualmente, i controlli vengono coordinati dal Sesto Reparto del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (secondo l'accezione anglosassone di SAFETY OF NAVIGATION), della sicurezza marittima (MARITIME SECURITY). Le due attività di controllo dello Stato di bandiera prevedono l'impiego di personale del Corpo, altamente qualificato secondo standard europei e formato presso il Nucleo Didattico Formativo di Genova, sulla base delle più recenti normative di settore internazionali e nazionali. A tal riguardo, si segnala che, a seguito del monitoraggio del rendimento del naviglio nazionale, sulla base di un c.d. *Performance index*, al fine di permettere alla bandiera italiana di raggiungere i vertici delle classifiche mondiali nei sistemi del controllo dello stato di approdo (Port State control) ad oggi operativi in tutto il mondo, l'Amministrazione italiana si colloca ai primi posti a livello internazionale per quanto attiene le proprie navi (permanenza delle unità di bandiera nella *white list*). E', quindi, comprovata e dimostrata l'efficacia dell'organizzazione dello Stato, per il tramite del Corpo delle Capitanerie di porto, relativamente alle ispezioni sul naviglio e in generale in materia di sicurezza della navigazione e sicurezza marittima.

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. L'intervento regolatorio in esame comporta, invece, oggettivi vantaggi in tema di effetti sul mercato dei trasporti marittimi, traducendosi in una più organica disciplina delle procedure ispettive in tema di condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi. Le capacità professionali del personale del Corpo delle Capitanerie di porto che si interfacciano con la materia del presente decreto continueranno a permettere anche una celerità nei controlli, in modo da rendere le navi pronte a riprendere al più presto il mare. In tal modo si riducono i tempi di attesa di una nave in porto, rendendo le stesse più concorrenziali. Proprio a seguito dell'attuale coordinamento delle attività ispettive del VI Reparto del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, si ottiene una maggiore celerità delle ispezioni che consente di attuare una sburocratizzazione della pubblica Amministrazione, come annunciato in occasione del workshop di settembre 2014, tale da rendere più competitivo il sistema Paese. In tale contesto, inoltre, il maggior controllo e le informazioni derivanti dalle attività ispettive permette agli operatori del mercato di discriminare, nella stipula di contratti/trasporto, le unità mercantili rispettose della normativa in materia di lavoro marittimo per recare un minor fattore di



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).*

Sono previste azioni per la pubblicità e informazione dell'intervento, a seguito della pubblicazione del decreto legislativo sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, mediante inserimento di apposite note informative e/o circolari sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

Il controllo ed il monitoraggio sono previsti nelle forme già esistenti attribuite in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Potranno essere utilizzati gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio da parte del Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto. In particolare, saranno effettuate in sede di applicazione del nuovo sistema di controlli le analisi dei rapporti ispettivi (verifiche effettuate, deficienze in materia di lavoro marittimo registrate a bordo, provvedimenti di detenzione nave, valutazione degli esposti pervenuti, numero di infortuni a bordo etc.). E' inoltre previsto che la Presidenza del Consiglio dei Ministri vigili circa i meccanismi comunitari di verifica del corretto adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive. E', infine, previsto, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base di apposita relazione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – che tiene il registro delle ispezioni effettuate - elabora un rapporto annuale sulle attività ispettive e sull'attuazione della normativa nazionale. Tale rapporto è trasmesso al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, che lo inoltra alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro (OIL). Il rapporto annuale è portato a conoscenza delle organizzazioni dei marittimi e degli armatori. Tramite pubblicazione on line sul portale istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Non si esclude, quindi, l'attività di controllo da parte anche sia delle Organizzazioni internazionali sia da parte delle associazioni di categoria datoriali e dei lavoratori.

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

L'eventuale ulteriore modifica della normativa di settore non potrà che passare attraverso nuove iniziative del legislatore comunitario.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con cadenza biennale si procederà alla prescritta relazione di verifica dell'impatto regolatorio nella quale saranno presi in esame i benefici dell'intervento regolatorio, che terrà conto dei seguenti aspetti prioritari:

1. Incremento del numero delle ispezioni;
2. Miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro a bordo;
3. Diminuzione delle deficienze a bordo relativamente alla Convenzione MLC 2006 e sue parti pertinenti;
4. Analisi del rapporto dei costi-benefici dell'intervento regolatorio.



rischio. Con ciò gli operatori del mercato sono spinti ad impiegare unità mercantili più sicure, sia al fine di evitare i frequenti potenziali fermi cui le unità meno performanti sono soggette con i conseguenti costi aggiuntivi, sia per prevenire gli incidenti di sicurezza marittima, che influirebbero negativamente su tutto il sistema dei trasporti marittimi. Tra gli effetti positivi concorrenziali vi è anche la limitazione del dumping sociale, che peggiora le condizioni di lavoro a bordo e penalizza gli armatori che offrono condizioni di lavoro dignitose in conformità alle norme dell'OIL.

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 nelle sue articolazioni centrali della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, nonché alle Autorità marittime periferiche ed agli ispettori. In particolare, all'interno del Corpo delle Capitanerie di porto è incardinato il Sesto Reparto, il quale è Organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (secondo l'accezione anglosassone di SAFETY OF NAVIGATION), della sicurezza marittima (MARITIME SECURITY), cui sono affidate le predette funzioni, segue lo sviluppo della normativa internazionale, comunitaria e nazionale, ne cura l'applicazione e svolge le funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo nei confronti sia del cluster marittimo sia degli Uffici periferici. Svolge quale Amministrazione di bandiera attività di *Flag State* che comporta il controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile e da pesca. Tale attività prevede anche l'impiego di personale del Corpo altamente qualificato secondo standard europei e formato presso il Nucleo Didattico Formativo di Genova, sulla base delle più recenti normative di settore internazionali e nazionali. Proprio nell'ambito della primaria responsabilità dello Stato di cui la nave batte la bandiera circa il rispetto delle norme adottate a livello internazionale in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto ha messo in campo personale altamente specializzato. E' stato costituito un nuovo servizio a favore dell'utenza, che si sostanzia nella predisposizione di un sistema che consente la pronta disponibilità di un bacino di Ufficiali e Sottufficiali del Corpo, debitamente qualificati quali Ispettori "sicurezza della navigazione", da impiegare nell'attività di Amministrazione di bandiera, a supporto del Comando Generale e delle Capitanerie di porto. Oltre gli Ufficiali e i Sottufficiali e militari del Corpo che sono formati in materia di sicurezza della navigazione e che rivestono la qualifica di Ufficiali e di Agenti di polizia, vi è la presenza di 115 ispettori che sono formati precipuamente sulla materia attraverso un percorso formativo specifico che comprende, appunto, un percorso di specializzazione di sei mesi circa (distinto in due fasi) presso il centro di formazione specialistico del Corpo delle Capitanerie di porto 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").



Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato il mancato raggiungimento degli obiettivi si procederà alla revisione del provvedimento.

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. Non si introducono livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti.

