



Requisiti minimi di formazione per la gente di mare Atto del Governo 281

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	281
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1159 recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare
Norma di delega:	Articoli 1 e 28 della legge 22 aprile 2021, n. 53

	Senato	Camera
Date:		
presentazione	03/08/2021	03/08/2021
annuncio:	05/08/2021	05/08/2021
assegnazione:	05/08/2021	05/08/2021
termine per l'espressione del parere:	14/09/2021	14/09/2021
Commissione competente:	8 ^a (Lavori pubblici, comunicazioni)	IX Trasporti
Rilievi di altre Commissioni:	9 ^a (Agricoltura e produzione agroalimentare), 11 ^a (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), 14 ^a (Politiche dell'Unione europea)	XIV Politiche dell'Unione europea

Presupposti normativi

Lo schema di decreto legislativo in esame ([A.G. 281](#)) è volto al recepimento della direttiva (UE) 2019/1159 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019, recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli stati membri alla gente di mare.

La delega per l'attuazione della citata direttiva è prevista dall'**articolo 28** della **legge di delegazione europea 2019-2020, n. 53 del 2021** (All. A, n. 28). Nell'esercizio di tale delega, il Governo è tenuto a seguire, oltre ai principi e ai criteri direttivi generali di cui all'articolo 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, anche i seguenti principi e criteri direttivi specifici:

a) introdurre le definizioni di «acque protette» e di «acque adiacenti alle acque protette», ai fini della concreta identificazione delle navi adibite alla navigazione marittima, alla gente di mare a bordo delle quali soltanto si applica la direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, e definite da tale direttiva quali navi diverse da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne, nelle acque protette o nelle acque adiacenti alle acque protette o alle zone in cui si applicano i regolamenti portuali;

b) valutare, in sede di elaborazione delle definizioni di «acque protette» e di «acque adiacenti alle acque protette», i criteri utilizzati a tal fine dagli altri Paesi membri, al fine di non penalizzare la gente di mare.

Si ricorda che la direttiva 2008/106/CE, modificata dalla direttiva (UE) 2019/1159, è stata recepita con il D.Lgs. n. 71/2015. Al fine del recepimento delle disposizioni contenute nella direttiva (UE) 2019/1159, si è ritenuto opportuno intervenire con la tecnica della novella legislativa, aggiornando la normativa in materia di

riconoscimento dei certificati rilasciati ai lavoratori marittimi in ottemperanza a quanto previsto dalle vigenti disposizioni internazionali.

La direttiva (UE) 2019/1159 oggetto di recepimento

La [direttiva \(UE\) 2019/1159](#) adegua il diritto dell'Unione alle proposte di revisione della [Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi](#) (SCTW), conclusa sotto gli auspici dell'[Organizzazione marittima internazionale](#) (IMO) e abroga la direttiva 2005/45/CE, richiedendo il riconoscimento delle varie tipologie di certificati rilasciati da uno Stato membro, indipendentemente dalla cittadinanza del marittimo.

Si ricorda al riguardo che la Convenzione, originariamente conclusa nel 1978 ed entrata in vigore nel 1984, è stata oggetto di una prima revisione approfondita nel 2010; nel 2015 e nel 2016 sono state approvate ulteriori modifiche relative ai requisiti relativi alla formazione e alle qualifiche della gente di mare. Si ricorda, inoltre, che la Convenzione dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO) S.T.C.W. '78, come emendata, ratificata dall'Italia con legge 21 novembre 1985, n. 739 recante la "Adesione alla convenzione del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, e sua esecuzione, stabilisce gli standard di addestramento, certificazione e tenuta della gente di mare. Il 7 luglio 1995 i Paesi aderenti all'IMO hanno emendato l'Annesso alla Convenzione suddetta con la Risoluzione 1, mentre con la Risoluzione 2 è stato adottato il Codice STCW (STCW Code). La Convenzione è entrata pienamente in vigore il 1° febbraio 2002. Nel giugno 2010 sono stati adottati a Manila gli emendamenti alla richiamata Convenzione. Ulteriori disposizioni della Convenzione, come emendata, sono oggetto della direttiva 2008/106/CE, come modificata dalla direttiva (UE) 2019/1159.

Poiché il diritto dell'Unione, dunque, è stato adeguato alla Convenzione SCTW con la [direttiva 2008/106/CE](#), la citata direttiva (UE) 2019/1159 ha modificato la direttiva del 2008, apportando sostanziali modifiche alle procedure seguite dalla Commissione europea per il riconoscimento dei certificati emessi da Paesi terzi e disponendo, altresì, il riconoscimento dei certificati posseduti dai marittimi da parte degli Stati membri.

Più in dettaglio, la direttiva del 2019 ha apportato le seguenti modifiche sostanziali alla direttiva del 2008:

- 1) il **reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare** e, in particolare, dei certificati: di addestramento e prove documentali, in formato cartaceo o digitale; di competenza o di addestramento a comandanti e ufficiali medici;
- 2) il **riconoscimento**, su iniziativa degli Stati membri ad opera della Commissione europea, **dei certificati della gente di mare rilasciati da paesi terzi**;
- 3) il **riesame**, da parte della Commissione europea, della qualificazione dei paesi terzi, nel caso in cui per un periodo superiore a otto anni non vi siano state convalide emesse da uno Stato membro che attestano il riconoscimento di certificati di competenza o addestramento, nonché al fine di verificare se essi continuino a soddisfare i criteri posti dalla Convenzione e se siano state adottate misure atte a prevenire l'emissione di certificati fraudolenti;
- 4) la previsione di un **rapporto di valutazione**, che la Commissione dovrà redigere entro il 2 agosto 2024, che dovrà contenere suggerimenti riguardo possibili azioni da adottare, analizzando l'attuazione del regime di reciproco riconoscimento dei certificati ed eventuali sviluppi riguardo sia ai certificati digitali per gente di mare a livello internazionale sia ad eventuali diplomi di eccellenza europei per gente di mare, sulla base di raccomandazioni formulate dalle parti sociali.

Come specificato nella relazione illustrativa, lo spirito della direttiva è, dunque, quello di attuare uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti nel settore marittimo, ossia di **facilitare la circolazione della gente di mare all'interno dell'Unione**, contribuendo a rendere il settore del trasporto marittimo dell'Unione attrattivo per le future generazioni, nonché di garantire personale adeguatamente formato, dotato di giusta combinazione tra capacità e competenze. Il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare è a tal fine ritenuto essenziale per facilitare la libera circolazione della gente di mare.

Il **termine per il recepimento** della direttiva (UE) 2019/1159, entrata in vigore il 1° agosto 2019, è fissato al **2 agosto 2021**, data di decorrenza della sua applicazione (sul punto, *cfr.* paragrafo "Conformità con la norma di delega").

Contenuto

Lo schema di decreto legislativo in esame recepisce le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2019/1159 e a tal fine novella il D. Lgs. n. 71/2015. In particolare, in attuazione del richiamato criterio di delega di cui all'articolo 28 della legge n. 53/2021, lo schema introduce le definizioni di "acque protette" e di "acque adiacenti alle acque protette".

Come specificato nella relazione illustrativa, in attuazione di tale previsione, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, con il contributo della rappresentanza italiana presso l'UE, ha condotto un'indagine preordinata ad acquisire informazioni circa gli orientamenti degli Stati membri in ordine alla definizione, nel loro diritto interno, di

"sheltered waters". Dall'analisi condotta è emersa una sostanziale disuniformità degli Stati membri in ordine alla problematica in questione. Nella maggioranza dei casi, infatti, il concetto di "acque protette" non è stato oggetto di elaborazione o, in taluni altri casi, si è operato un rinvio ad altre norme interne.

Per la definizione di "acque protette" si è ritenuto utile trarre spunto dalla circolare del Ministero della marina mercantile n. 92 del 4 gennaio 1994 che, in sintesi, considera "acque tranquille", ai fini del trasporto passeggeri, le zone di mare antistanti le coste nazionali (peninsulari ed insulari) entro limiti operativi alquanto stringenti. Il tutto in considerazione, altresì, del fatto che le definizioni di "acque protette" e "acque adiacenti alle acque protette" non sono contenute né nella direttiva 2008/106/CE né nella direttiva (UE) 2019/1159.

Infine, lo schema di decreto apporta modifiche al D. Lgs. n. 71/2015 volte ad aggiornare l'attuale riferimento alle "autorità consolari all'estero, di cui all'articolo 127 del codice della navigazione" con la locuzione "uffici consolari".

Lo schema di decreto si compone di **21 articoli** e **2 allegati**.

L'**articolo 1** modifica l'articolo 1 del citato D. Lgs. n. 71/2015, specificando l'ambito di applicazione del provvedimento, che attualmente ricomprende i lavoratori marittimi italiani, i lavoratori marittimi di Stati membri dell'Unione europea e quelli di Paesi terzi titolari di un certificato rilasciato da uno Stato membro dell'Unione europea. La norma in esame ricomprende nell'ambito di applicazione i lavoratori di Paesi terzi con i quali le amministrazioni competenti abbiano stipulato un accordo di reciproco riconoscimento.

Come ricorda la relazione illustrativa allegata allo schema di decreto, la Regola I/10 della Convenzione STCW78, così come la direttiva 2008/106/CE, prevede, infatti, il riconoscimento anche di tali ultimi certificati purché lo Stato "ospitante" (ossia lo Stato che riconosce i certificati) e il Paese terzo abbiano stipulato un accordo di riconoscimento.

L'**articolo 2** modifica l'articolo 2 del D. Lgs. n. 71/2015, aggiornando i riferimenti alla luce del nuovo decreto di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (D.P.C.M. n. 190/2020). Vengono, inoltre, introdotte le nuove definizioni previste dalla direttiva (**codice IGF**, ossia il codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità; **codice polare**, ossia il codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari; **acque polari**, definite come le acque dell'Artico e della zona dell'Antartide). Inoltre, nella definizione di "convalida di riconoscimento", viene sostituito il riferimento all'autorità marittima italiana competente con quello dell'ufficio consolare, in quanto gli *endorsement* sono rilasciati, ai sensi dell' articolo 3, comma 7, del D. Lgs., esclusivamente dagli uffici consolari. Alla lettera hhh), con riguardo alla definizione di Stato membro ospitante, è inserito il riferimento al riconoscimento delle prove documentali, conformemente a quanto previsto dalla direttiva 2019/1159. In attuazione infine, di quanto disposto dall'articolo 28 della L. n. 53/2021 e dei principi e criteri direttivi specifici ivi definiti, vengono introdotte le definizioni di "acque protette" e "acque adiacenti alle acque protette" (*cfr. Supra*, par. "La Direttiva (UE) 2019/1159 oggetto di recepimento").

In particolare, le "**acque protette**" sono definite come la "zona di mare antistante le coste nazionali dove le navi non adibite a navigazione marittima effettuano esclusivamente navigazione" con i seguenti limiti operativi: periodo dal 1° maggio al 30 settembre; ore diurne; visibilità buona; distanza massima di 0,5 miglia dalla costa ed entro i limiti del circondario marittimo; vento non superiore a/orza 2, come descritto dall'articolo 255 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435; mare non superiore a forza 2, come descritto dall'articolo 255 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435. Le "**acque adiacenti alle acque protette**" corrispondono alla "zona di mare che si discosta dal limite delle acque protette per una distanza non superiore 0,5 miglia di navigazione dove operano le navi non adibite a navigazione marittima", con i medesimi limiti operativi individuati per le acque protette. Sono, inoltre, definite anche le "acque polari", ossia le acque dell'Artico e della zona dell'Antartide, come definite dalla Convenzione SOLAS regole da XIV/I.2 a XIV/I.4.

L'**articolo 3** modifica talune denominazioni e reca modifiche formali all'articolo 3 del D. Lgs. n. 71/2015, al fine di allineare il testo a disposizioni intervenute successivamente all'approvazione del suddetto decreto legislativo.

L'**articolo 4** modifica l'articolo 4 del D. Lgs. n. 71/2015, prevedendo che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili comunichi le disposizioni adottate in materia di formazione ed abilitazione, oltre che alla Commissione europea, anche all'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Tale previsione, analogamente a quelle di cui agli articoli 7 e 8, discende da specifici obblighi di comunicazione previsti dalla Convenzione STCW. Tali comunicazioni, già attualmente, sono inoltrate all'IMO in esecuzione dei suddetti obblighi, pur in assenza di specifica previsione normativa contenuta nell'ordinamento italiano. Pertanto, la novella, che di fatto, come specificato nella relazione illustrativa, si limita a disciplinare un'attività già svolta dall'amministrazione, è volta ad assicurare il coordinamento con le disposizioni vigenti, in ottemperanza a quanto previsto all'articolo 32, comma 1, lettera b), della L. n. 234/2012.

L'**articolo 5** modifica l'articolo 5 del D. Lgs. n. 71/2015, specificando ai commi 3 e 7 le autorità competenti

a definire la disciplina per il conseguimento del certificato di competenza e del certificato di addestramento e delle prove documentali e ad effettuare il controllo delle attività di formazione e di addestramento. Inoltre, la norma modifica il principio secondo cui ogni istruttore, per l'ipotesi in cui l'addestramento sia effettuato con l'ausilio di simulatori, deve aver ricevuto una formazione adeguata circa le tecniche di insegnamento che comportano l'uso di simulatori ed aver maturato sufficiente esperienza pratica nell'uso del tipo particolare di simulatore utilizzato. La novella riformula tale condizione, richiedendo esclusivamente una formazione teorico-pratica adeguata circa l'uso dei simulatori utilizzati.

Si consideri l'opportunità di valutare gli effetti di tale riformulazione (che è intesa, secondo la relazione illustrativa, ad agevolare l'attuazione della norma), considerato che il testo vigente è identico a quello posto dalla disciplina europea (articolo 17, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2008/106/CE, lettera non modificata dalla suddetta direttiva (UE) 2019/1159 oggetto di recepimento).

Infine, l'articolo 5 in esame inserisce il riferimento al certificato di addestramento, che gli istituti, gli enti e le società ritenuti idonei ed autorizzati con provvedimenti dell'autorità competente sono tenuti a rilasciare la a coloro i quali hanno superato l'esame teorico pratico di cui al comma 4, lettera c). Ciò, come precisa la relazione illustrativa, alla luce del fatto che alcuni certificati di addestramento sono rilasciati direttamente dai centri autorizzati.

L'**articolo 6** modifica l'articolo 6 del D. Lgs. n. 71/2015, inserendo i commi 12-*bis* e 12-*ter*. Il comma 12-*bis* prevede, a tutela della sicurezza della navigazione e in ottemperanza alle previsioni di cui alla regola I/10, paragrafo 2, dell'Annesso alla Convenzione STCW, che i titolari di certificati di competenza per mansioni a livello direttivo rilasciati da Stati membri dell'Unione europea o da Paesi terzi, che chiedono la convalida di riconoscimento, devono possedere un'adeguata conoscenza della legislazione marittima italiana, riguardante le mansioni che sono autorizzati a svolgere.

Tale disposizione dà attuazione alla previsione contenuta nell'articolo 5-*ter*, paragrafo, 7, della direttiva, che prevede che lo Stato membro ospitante provvede affinché la gente di mare che chiede il riconoscimento di certificati per svolgere funzioni a livello direttivo possieda una conoscenza adeguata della legislazione marittima.

Ai sensi del nuovo comma 12-*ter*, la conoscenza della legislazione marittima italiana è certificata dalla compagnia di navigazione, ai sensi degli articoli 47, 75 e 76 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, al momento della richiesta della convalida di riconoscimento.

Inoltre, l'articolo 6 in esame dispone che la convalida di riconoscimento è rilasciata previa verifica dell'autenticità del certificato di competenza, del certificato di addestramento e delle prove documentali effettuata dagli uffici consolari. Infine, si prevede che il comandante della nave può custodire i certificati e le eventuali dispense di cui sono titolari i lavoratori marittimi, oltre che in formato cartaceo, anche **in formato digitale**.

Tale ultima disposizione, come specificato nella relazione illustrativa, risponde alla necessità di incrementare la digitalizzazione dei dati, quale parte integrante dei progressi tecnologici nel settore della raccolta e della comunicazione dei dati, al fine di contribuire alla riduzione dei costi e all'uso efficiente delle risorse.

L'**articolo 7** modifica l'articolo 9 del D. Lgs. n. 71/2015, prevedendo che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministero dello sviluppo economico, ciascuno per le materie di propria competenza, comunicano eventuali pratiche fraudolente riscontrate, oltre che alla Commissione europea, agli Stati membri dell'Unione europea ed ai Paesi terzi" con i quali sia stato concluso un accordo di riconoscimento ai sensi dell'articolo 20, anche all'**Organizzazione internazionale marittima (IMO)**.

Tale previsione, analogamente a quelli di cui all'articolo 4 e al successivo articolo 8, discende da specifici obblighi di comunicazione previsti dalla Convenzione STCW.

L'**articolo 8** modifica l'articolo 10 del D. Lgs. n. 71/2015, al fine di ricomprendere anche il Ministero dell'istruzione nel novero delle autorità competenti che garantiscono che le **attività di formazione**, di **valutazione delle competenze**, di **certificazione**, di **convalida**, di **riconoscimento** e di **rinnovo** siano costantemente controllate attraverso un **sistema di gestione della qualità** che assicuri il conseguimento degli obiettivi definiti. Inoltre, si prevede che la relazione sull'esito della valutazione sia trasmessa, oltre che alla Commissione europea, anche all'Organizzazione internazionale marittima (IMO).

L'**articolo 9** modifica in più punti l'articolo 11 del D. Lgs. n. 71/2015. Tra le altre, si segnalano le seguenti principali modifiche: al comma 1, lettera b), dell'articolo 11 del D. Lgs., le parole "successive modificazioni" sono sostituite dalle parole "della legge 28 ottobre 1962, n. 1602": la norma novellata reca un richiamo più esplicito relativo ai requisiti di idoneità fisica, in particolare per quanto riguarda la vista e l'udito, richiesti ai marittimi; viene inserita la lettera c- *bis*) al comma 1, che prevede che, per il rilascio di uno dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento, i lavoratori marittimi che abbiano effettuato l'addestramento all'estero devono aver sostenuto con esito favorevole l'esame atto a dimostrare il possesso delle relative competenze; infine, si modifica l'articolo 11, comma 7, del D. Lgs. del 2015, prevedendo che le dispense

concesse ai sensi della Convenzione STCW siano comunicate annualmente all'IMO, a cura del medesimo Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La previsione, come specificato nella relazione illustrativa, trae origine dal fatto che alcuni Stati membri includono alcune competenze (previste dalle Sezioni A del Codice STCW) in corsi di addestramento base piuttosto che in quelli di addestramento avanzato, mentre altri Paesi prevedono maggiori competenze nel corso avanzato invece che in quello base. La norma mira, dunque, ad assicurare che l'addestramento effettuato in Paesi diversi garantisca il raggiungimento di tutti gli standard prescritti: l'Amministrazione, infatti, nel rilasciare uno dei predetti certificati, si assume la responsabilità di garantire che il marittimo è adeguatamente addestrato e formato.

L'**articolo 10** modifica l'articolo 12 del D. Lgs. n. 71/2015, che al comma 6 consente a un marittimo, in casi di urgenza, di imbarcare senza un valido certificato medico, fino al prossimo porto di scalo dove sia disponibile un medico e nei casi espressamente disciplinati: la novella prevede che tale **autorizzazione** possa essere rilasciata, oltre che dall'autorità marittima, anche dagli **uffici consolari**, al fine di equiparare le condizioni previste per gli imbarchi sul territorio nazionale a quelle previste per gli imbarchi che avvengono all'estero. Dell'avvenuto rilascio è data comunicazione al Ministero della salute.

L'**articolo 11** modifica l'articolo 13 del D. Lgs. n. 71/2015. In primo luogo, si escludono dalla dimostrazione quinquennale del mantenimento dei requisiti prescritti per i comandanti e gli ufficiali (titolari di un certificato rilasciato o riconosciuto), oltre che i soggetti di cui al capitolo VI, già previsti, anche quelli di cui al capitolo V, regola V/3 (comandanti, ufficiali, comuni e altro personale di navi soggette al codice IGF).

Per coloro che devono, invece, procedere al rinnovo quinquennale del certificato, è ora prevista la dimostrazione di continuare a possedere la competenza professionale conformemente alla sezione A-I/11 del codice STCW. Inoltre, si prevede che i comandanti e gli ufficiali, per poter proseguire il servizio di navigazione a bordo di navi che operano nelle acque polari, devono soddisfare i requisiti descritti al comma 1 (relativi all'età fisica e alla competenza professionale) e, a intervalli non superiori a cinque anni, devono dimostrare di continuare a possedere la competenza professionale in materia di navi che operano nelle acque polari conformemente alla sezione A-I/11, paragrafo 4, del codice STCW.

L'**articolo 12** modifica l'articolo 15 del D. Lgs. n. 71/2015 specificando che la compagnia di navigazione deve assicurare che a bordo delle proprie navi l'equipaggio sia formato anche in conformità alle disposizioni in materia di organizzazione del lavoro a bordo.

L'**articolo 13** rettifica un refuso relativo a un riferimento normativo presente nell'articolo 16 del D. Lgs. n. 71/2015.

L'**articolo 14** modifica l'articolo 18 del D. Lgs. n. 71/2015 specificando che, durante le ispezioni a bordo effettuate nella qualità di Stato d'approdo, gli ispettori controllano anche che le navi battenti bandiera di un **Paese non membro dell'Unione europea** osservino la presente disposizione.

Come ricorda la relazione illustrativa, infatti, il D. Lgs. n. 53/2011 prevede che il controllo da parte dello Stato di approdo venga svolto nei confronti di tutte le navi che non battono la bandiera italiana, sia esse appartenenti ad un Paese UE che a uno Stato terzo.

L'**articolo 15** modifica l'articolo 19 del D. Lgs. n. 71/2015 inserendo una specifica relativa al riconoscimento dei certificati che consentono al marittimo di lavorare a bordo di una nave battente bandiera italiana con una funzione o una capacità specifica attestata dal certificato di addestramento.

Come già rilevato in relazione all'articolo 9 dello schema, tali certificati consentono al marittimo lo svolgimento di funzioni su determinati tipi di navi e devono essere rilasciati dall'Amministrazione marittima che, con l'emissione del certificato, si assume la responsabilità della formazione del marittimo. Tali certificati vengono riconosciuti automaticamente previa verifica dell'autenticità degli stessi.

Inoltre, all'articolo 19 è aggiunto il comma 2-*bis*, al fine di disciplinare il riconoscimento degli "attestati di addestramento" rilasciati da uno Stato membro per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare italiane ovvero per il rilascio di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento: si prevede che la Capitaneria di porto accetti tale attestato di addestramento a seguito della presentazione dell'attestazione di superamento, con esito favorevole, dell'esame finale da parte del marittimo, sostenuto presso un istituto, ente o società italiani riconosciuti dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

L'**articolo 16** modifica l'articolo 20 del D. Lgs. n. 71/2015 in attuazione di quanto previsto dalla direttiva riguardo al **riconoscimento dei certificati rilasciati da Paesi terzi**: si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per riconoscere, mediante convalida, un **certificato di competenza** ovvero un **certificato di addestramento rilasciato da un Paese terzo**, presenti alla Commissione europea una **domanda motivata di riconoscimento**, accompagnata da un'analisi preliminare e della conformità di

tale Paese ai requisiti della Convenzione STCW, fornendo, a sostegno della domanda, ulteriori informazioni sui motivi del riconoscimento del Paese terzo. Viene inoltre abrogato il comma 4 dell'art. 20, concernente un'incombenza (ossia la decisione in merito al riconoscimento di un Paese terzo) già in capo alla Commissione europea.

L'**articolo 17** modifica l'articolo 23, comma 10, del D. Lgs. n. 71/2015, prevedendo che, ai fini della determinazione della reiterazione delle violazioni della stessa indole che giustifichi la revoca dell'autorizzazione rilasciata a istituti, enti o società, non si tenga conto delle violazioni di lieve entità di cui al comma 11.

L'**articolo 18** modifica l'articolo 24 del D. Lgs. n. 71/ 2015, al fine di allineare la disposizione sulla trasmissione dei dati statistici alla Commissione europea con la previsione di cui all'articolo 1, punto 10, della direttiva. Inoltre, viene eliminato un refuso, con l'inserimento del corretto riferimento all'Allegato V della direttiva 2008/106/CE in luogo dell'allegato IV del D. Lgs. n. 71/2015, che non conteneva le informazioni di interesse.

L'**articolo 19** sostituisce l'articolo 28 del citato D. Lgs. n. 71/2015 e prevede disposizioni transitorie finalizzate a recepire la norma della direttiva concernente la necessità di procedere ad un confronto dei livelli di competenza che sono richiesti ai candidati per i certificati di competenza e i certificati di addestramento emessi fino al 1° gennaio 2017 con quelli indicati per i pertinenti certificati di competenza e di addestramento nella parte A del codice STCW. A tal fine, si dispone che le autorità competenti di cui all'articolo 3, commi 1, 2, 5 e 6, stabiliscono, se necessario, di richiedere che i titolari di tali certificati di competenza e certificati di addestramento frequentino **adeguati corsi per il ripasso e l'aggiornamento dell'addestramento** o siano sottoposti a **esame** per la valutazione della competenza. Analogamente, si prevede che, per i marittimi che prestano servizio su navi alimentate a gas, prima del 1° gennaio 2017, i livelli di competenza richiesti siano da confrontare con i livelli di competenza di cui alla sezione A-V/3 del Codice STCW per stabilire, se necessario, di richiedere che tali marittimi aggiornino le proprie qualifiche.

L'**articolo 20** apporta modifiche all'allegato I del D. Lgs. n. 71/2015, sostituendo la **Regola V/2**, concernente i requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale di navi da passeggeri, ed inserendo le **Regole V/3 e V/4**, concernenti, rispettivamente, i **requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale di navi soggette al codice IGF** e i **requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti e ufficiali di coperta di navi che incrociano nelle acque polari**.

L'**articolo 21** reca la clausola di invarianza finanziaria.

Gli **allegati I e II** modificano l'allegato I del D.Lgs. n. 71/2015 (*cf.* articolo 20 dello schema di decreto). In particolare, l'**allegato I** è relativo alla **Regola V/2**, mentre l'**allegato II** concerne le **Regole V/3 e V/4**.

Relazioni e pareri allegati

Lo schema di decreto in esame è accompagnato dalla Relazione illustrativa, dalla Relazione tecnica, dall'Analisi tecnico-normativa e dalla Tavola di concordanza.

Conformità con la norma di delega

Lo schema di decreto legislativo dà attuazione alla direttiva (UE) 2019/1159, recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare.

Come già anticipato, il **termine per il recepimento** della direttiva (UE) 2019/1159, entrata in vigore il 1° agosto 2019, è fissato al **2 agosto 2021**, data di decorrenza della sua applicazione.

Tuttavia, per la direttiva in commento trova applicazione il meccanismo di scorrimento dei termini previsto, in via generale, dal combinato disposto dei commi 1 e 3 dell'articolo 31 della L. 234/2012. Ai sensi del comma 1, in relazione alle deleghe legislative conferite con la legge di delegazione europea, il Governo adotta i decreti legislativi entro il termine di quattro mesi antecedenti a quello di recepimento indicato in ciascuna delle direttive. Ove si tratti di direttive il cui termine di recepimento sia già scaduto alla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea, ovvero scada nei tre mesi successivi (come per la direttiva in esame), il Governo deve adottare i decreti legislativi di recepimento entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge. Di conseguenza, il decreto legislativo di attuazione avrebbe dovuto essere approvato entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge delega (8 maggio 2021), quindi entro l'8 agosto 2021. La direttiva in esame è inserita nell'Allegato A della legge n. 53 del 2021 e, dunque, rientra tra

le direttive in relazione alle quali si prevede, sugli schemi dei decreti legislativi di recepimento, che sia acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica. Al riguardo, il comma 3 dell'articolo 31 sopra citato prevede che, qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini di delega o successivamente, questi ultimi sono prorogati di tre mesi.

Nel caso concreto, il presente schema è stato assegnato il 5 agosto 2021, con termine per l'espressione del parere fissato al 14 settembre 2021 (dunque successivamente all'8 agosto 2021). Di conseguenza, **la scadenza dei termini di delega** determinata ai sensi del comma 1 è **prorogata di tre mesi**, come previsto dal comma 3, ossia **dall'8 agosto all'8 novembre 2021**.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Le disposizioni contenute nel provvedimento sono riconducibili, ai sensi dell'**articolo 117, comma 2, lettera h), della Costituzione**, alla materia "ordine pubblico e sicurezza" (nella fattispecie sicurezza della navigazione), di competenza legislativa esclusiva dello Stato.



Conformità con altri principi costituzionali

Le disposizioni contenute nel provvedimento riguardano altresì, come evidenziato anche dall'Analisi tecnico normativa allegata allo schema di decreto, le materie di cui all'art. 104, comma 1, lettera v) (disciplina e sicurezza della navigazione marittima) e lettera l) (rilascio di patenti, di certificati di abilitazione professionale, di patenti nautiche e di loro duplicati e aggiornamenti) del **D. Lgs. 31 marzo 1998, n. 112**, in relazione alle quali le funzioni sono mantenute all'amministrazione statale.

Senato: Dossier n. 425

Camera: Atti del Governo n. 281

6 agosto 2021

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0214