

N. 142

ATTO DEL GOVERNO
SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/35/CE che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2014, n. 154)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 4 febbraio 2015)



*Il Ministro
per le riforme costituzionali
e i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVII/D88/15

Roma, 4 febbraio 2015

Sen.
Pietro Grasso
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

Coro Presidente

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2012/35/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che modifica la direttiva 2008/106/Ce concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 20 gennaio 2015.

Con salute

Maria Elena Boschi

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

In particolare:

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



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

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



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



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

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



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



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



ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

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

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

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

I soggetti destinatari del presente decreto legislativo sono:

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

In particolare si evidenzia che, nel 2013:

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

I soggetti coinvolti sono:

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

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

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



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

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

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

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

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

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

L'emanazione del decreto legislativo, che si propone, deriva dalla delega di cui alla legge 7 ottobre 2014, n. 154 recante "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013 - secondo semestre", ed in particolare dall'articolo 1 e dall'allegato B.

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

L'opzione scelta consente, altresì:

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



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

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

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

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

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

In particolare:

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

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

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



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

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

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

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea



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

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



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

Amministrazione proponente:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo:

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

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

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

Lo schema di decreto legislativo proposto costituisce attuazione dell'obbligo di recepimento della direttiva n. 2012/35/UE derivante all'Amministrazione dalla delega di cui alla legge 7 ottobre 2014, n. 154 recante "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013 - secondo semestre".

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

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

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

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

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



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

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

2. Analisi del quadro normativo nazionale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Con lo schema che si propone si abroga:

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

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

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

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

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

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale.

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

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

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



Vedi punto 5.

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

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

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

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

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

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

PARTE II. Contesto normativo comunitario ed internazionale.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Non vi sono deleghe aperte nelle materie oggetto del provvedimento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

Descrizione dell'innovazione normativa

Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

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

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

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

C) Tipologia dell'atto: schema di decreto legislativo emanato in attuazione della legge 7 ottobre 2014, n. 154 recante "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2013 - secondo semestre".

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

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di neutralità finanziaria (art. 27).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

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

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

SEZIONE II
QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

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



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

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

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

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

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuove o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 27).

Nuove o maggiori entrate.

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

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 27).

Nuove o maggiori entrate.

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

Allegato

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

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

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

POSITIVO

NEGATIVO

2

Il Ragioniere Generale dello Stato

26 GEN. 2015



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2012/35/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 21 NOVEMBRE 2012 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2008/106/CE CONCERNENTE I REQUISITI MINIMI DI FORMAZIONE DELLA GENTE DI MARE

Visto l'articolo 76 e 87 della Costituzione;

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

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Visto il regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259;

Vista la legge 21 novembre 1985, n. 739, recante 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;

Visto il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 ottobre 2003, n. 305;

Visto il decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, concernente l'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);

Visto il decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 119, concernente l'attuazione della direttiva 2002/84/CE in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato da navi;

Visto il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136 recante attuazione della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare;

Viste le Risoluzioni 1 e 2 adottate in Manila dalla Conferenza delle Parti alla Convenzione Internazionale sugli *standards* di addestramento e tenuta della Guardia (Convenzione STCW'78) dal 21 al 25 giugno 2010;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'8 maggio 2014, n. 105, recante regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2014, n. 346, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 23 dicembre 2014, n. 297, concernente la rimodulazione, il numero ed i compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale;

Visto il decreto direttoriale del Ministero dei trasporti 8 marzo 2007, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 marzo 2007, n. 73, recante procedura per il riconoscimento d'idoneità allo svolgimento dei corsi di addestramento per il personale marittimo;



Considerato che il Ministero delle infrastrutture e trasporti – Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne è Focal Point presso l'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) e presso l'Agenzia Marittima Europea (EMSA) in materia di formazione ed addestramento del personale marittimo;

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

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

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

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico, del lavoro e delle politiche sociali e della salute, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'istruzione, università e ricerca e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Campo di applicazione)

1. Il presente decreto si applica ai lavoratori marittimi italiani, ai lavoratori marittimi di Stati membri dell'Unione europea ed a quelli di Paesi terzi titolari di un certificato rilasciato da uno Stato membro dell'Unione europea, che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima ad eccezione:

- a) delle navi militari o destinate al trasporto truppe o altre navi di proprietà o gestite dagli Stati che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali;
- b) delle navi da pesca;
- c) delle unità da diporto che non effettuano alcun traffico commerciale;
- d) delle imbarcazioni di legno di costruzione rudimentale.

ART. 2

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

- a) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - così come disciplinata dall'articolo 6, comma 8, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, n. 346;
- b) Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto: così come disciplinato dall'articolo 13 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, n. 346;



- c) direzione marittima: l'ufficio della zona marittima, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 16, comma 2, del codice della navigazione e dell'articolo 2, comma 1, del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- d) autorità marittima: gli uffici di cui all'articolo 17 del codice della navigazione, competenti per l'iscrizione della gente di mare;
- e) lavoratore marittimo: ogni persona che svolge, a qualsiasi titolo, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave che ha ricevuto una formazione ed è in possesso di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento o di una prova documentale;
- f) comandante: l'ufficiale che esercita il comando di una nave;
- g) ufficiale: un membro dell'equipaggio, diverso dal comandante, nominato in tale funzione in forza di leggi o di regolamenti nazionali o, in mancanza di questi, in forza dei contratti collettivi;
- h) ufficiale di coperta: l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione qualificato in conformità al capo II dell'allegato I;
- i) primo ufficiale di coperta: l'ufficiale, immediatamente sotto il comandante in linea gerarchica, al quale compete il comando della nave, se il comandante non è in grado di esercitarlo;
- l) allievo ufficiale di coperta: una persona che sta effettuando l'addestramento per diventare ufficiale di coperta, designata come tale dalla legge nazionale o dai regolamenti;
- m) direttore di macchina: l'ufficiale di macchina responsabile della propulsione meccanica, del funzionamento e della manutenzione degli impianti meccanici ed elettrici della nave;
- n) ufficiale di macchina: l'ufficiale responsabile della guardia in macchina qualificato in conformità al capo III dell'allegato I;
- o) primo ufficiale di macchina: l'ufficiale di macchina, immediatamente sotto il direttore di macchina in linea gerarchica, al quale compete la responsabilità della propulsione meccanica, del funzionamento e della manutenzione degli impianti meccanici ed elettrici della nave, se il direttore di macchina non è in grado di esercitarla;
- p) allievo ufficiale di macchina: una persona che sta effettuando l'addestramento per diventare ufficiale di macchina, designata come tale dalla legge nazionale o dai regolamenti;
- q) radio operatore: un membro dell'equipaggio in possesso di un certificato di competenza rilasciato o riconosciuto dall'amministrazione competente di cui all'articolo 3, comma 6, del presente decreto, che abilita all'esercizio di una stazione radioelettrica a bordo di navi e di stazioni terrene di navi;
- r) radiooperatore GMDSS: persona qualificata in conformità delle disposizioni di cui all'allegato I, capo IV;
- s) comune di guardia di coperta: un membro dell'equipaggio di una nave diverso dal comandante o dall'ufficiale di coperta;
- t) comune di guardia in macchina: un membro dell'equipaggio di una nave diverso dal direttore o dall'ufficiale di macchina;
- u) equipaggio: qualsiasi lavoratore marittimo imbarcato a bordo di una nave ai sensi dell'articolo 316 del codice della navigazione;
- v) ufficiale elettrotecnico: ufficiale qualificato in conformità dell'allegato I, capo III;

- z) marittimo abilitato di coperta: comune qualificato in conformità dell'allegato I, capo II;
- aa) marittimo abilitato di macchina: comune qualificato in conformità dell'allegato I, capo III;
- bb) comune elettrotecnico: comune qualificato in conformità dell'allegato I, capo III.;
- cc) nave adibita alla navigazione marittima: una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne, nelle acque protette o nelle acque adiacenti alle acque protette od alle zone in cui si applicano i regolamenti portuali;
- dd) nave battente bandiera di uno Stato membro: una nave registrata in uno Stato membro dell'Unione europea e battente bandiera del medesimo Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo, le navi che non corrispondono a questa definizione sono equiparate alle navi battenti bandiera di un Paese terzo;
- ee) nave petroliera: la nave costruita ed adibita per il trasporto alla rinfusa di petrolio grezzo e suoi derivati;
- ff) nave chimichiera: la nave, costruita o adattata, adibita al trasporto alla rinfusa di uno qualsiasi dei prodotti chimici allo stato liquido elencati nel capitolo 17 del codice internazionale dei trasportatori di prodotti chimici alla rinfusa (IBC code);
- gg) nave gasiera: la nave, costruita od adattata, adibita al trasporto alla rinfusa di uno qualsiasi dei prodotti gassosi allo stato liquefatto dei gas liquefatti, od altri prodotti elencati nel capitolo 19 del codice internazionale dei trasportatori di gas (IBC code), di volta in volta vigente;
- hh) nave da passeggeri: la nave definita nella convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 (SOLAS 74), nella versione modificata;
- ii) nave da pesca: la nave adibita alla cattura di pesce od altre risorse vive del mare;
- ll) nave da passeggeri ro-ro: la nave da passeggeri avente spazi per il carico roll on-roll off o spazi delle categorie speciali come definite dalla SOLAS 74, di volta in volta vigente;
- mm) viaggi costieri: i viaggi effettuati in prossimità della costa come definiti dall'articolo 1, comma 1, punti 37, 39 e 40, del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435;
- nn) potenza di propulsione: la potenza di uscita totale massima nominale continua in chilowatt sviluppata da tutti gli apparati di propulsione principali della nave che appare sul certificato di iscrizione della nave o su altro documento ufficiale;
- oo) norme radio: le norme radio allegate, o considerate allegate, alla convenzione internazionale delle telecomunicazioni, nella versione modificata;
- pp) servizi radio: le funzioni, a seconda del caso, di tenuta della guardia, di radiocomunicazione, di manutenzione e di riparazione tecnica eseguite in conformità delle norme radio, della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, a discrezione dei singoli Stati membri e delle pertinenti raccomandazioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO);
- qq) Convenzione STCW: la convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, del 1978, in quanto applicabile alle materie in oggetto tenuto conto delle disposizioni transitorie di cui all'articolo VII e alla regola I/15 della convenzione e comprendente, ove richiamate, le norme applicabili del codice STCW, adottata a Londra il 7 luglio 1978 e ratificata con legge 21 novembre 1985, n. 739, entrambi nella loro versione aggiornata;



- rr) codice STCW: il codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia, adottato dalla conferenza delle parti della convenzione STCW con la risoluzione n. 2 del 1995, nella versione aggiornata;
- ss) Convenzione SOLAS: la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313, e successivi emendamenti;
- tt) compagnia di navigazione: la persona fisica o giuridica proprietaria della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quale l'armatore od il noleggiatore a scafo nudo della nave, che abbia rilevato dal proprietario responsabilità inerenti la conduzione della stessa, assumendosi così tutti i doveri e le responsabilità gravanti sulla compagnia ai sensi delle disposizioni del presente decreto;
- uu) certificato di competenza: certificato rilasciato e convalidato relativo a comandanti, ufficiali e radiooperatori del GMDSS, in conformità dell'allegato I, capi II, III, IV o VII, che abilita il legittimo titolare a prestare servizio nella qualifica e a svolgere le funzioni previste al livello di responsabilità in esso specificato;
- vv) certificato di addestramento: certificato diverso da un certificato di competenza rilasciato ad un marittimo, attestante che i pertinenti requisiti in materia di formazione, competenza o servizio in navigazione previsti dal presente decreto legislativo sono soddisfatti;
- zz) prova documentale: documentazione diversa dal certificato di competenza o dal certificato di addestramento utilizzata quale evidenza che i pertinenti requisiti previsti dal presente decreto legislativo sono soddisfatti;
- aaa) attestato di addestramento conseguito: documento rilasciato dall'Amministrazione competente che riporta tutto l'addestramento conseguito;
- bbb) funzioni: una serie di compiti, servizi e responsabilità, come specificatamente indicati dal codice STCW, necessari per la conduzione della nave, la salvaguardia della vita umana in mare e la tutela dell'ambiente marino;
- ccc) servizio di navigazione: il servizio svolto a bordo di una nave rilevante ai fini del rilascio o del rinnovo di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento o di una prova documentale ovvero per il conseguimento di un'altra qualifica;
- ddd) riconosciuto: riconosciuto dall'amministrazione italiana competente in conformità delle disposizioni del presente decreto;
- eee) Paese terzo: il Paese che non è uno Stato membro dell'Unione europea;
- fff) Convalida di riconoscimento (endorsement): il documento, emesso dall'autorità marittima italiana competente, che convalida il riconoscimento di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento emesso da uno Stato membro dell'Unione europea o da un Paese terzo;
- ggg) riconoscimento: l'accettazione da parte dell'autorità Italiana competente del certificato di competenza o del certificato di addestramento rilasciato da un altro Stato parte della Convenzione STCW;
- hhh) Stato membro ospitante: lo Stato membro in cui un marittimo chiede il riconoscimento del suo certificato di competenza o di un certificato di addestramento;
- iii) ispettore: soggetto appartenente unicamente al Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera, in possesso dei requisiti di cui al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53;



lll) mese: un mese civile od un periodo di trenta giorni risultante dalla somma di periodi dalla durata inferiore ad un mese;

mmm) codice ISPS: il codice internazionale per la sicurezza degli impianti portuali e delle navi (International Ship and Port Facility Security), adottato il 12 dicembre 2002 dalla risoluzione n. 2 della conferenza degli Stati contraenti alla SOLAS 74, nella versione aggiornata;

nnn) ufficiale di protezione della nave: la persona a bordo della nave che risponde al comandante ed è designata dalla società come responsabile della protezione della nave e, in particolare, dell'attuazione e del rispetto del piano di protezione della nave e come collegamento con l'agente di protezione della società e con l'agente di protezione dell'impianto portuale;

ooo) compiti di protezione: tutti i compiti e le mansioni per la protezione a bordo delle navi definiti dal capo XI/2 della SOLAS 74, nella versione modificata, e dal codice ISPS;

ppp) comitato: comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002;

qqq) agenzia: l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002.

ART. 3

(Autorità competenti)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), è competente per l'attuazione della normativa nazionale, internazionale e comunitaria in materia di personale marittimo.
2. Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), è competente in materia di personale marittimo e delle relative qualifiche professionali, regolamentazione dei corsi di addestramento e certificazione degli enti di formazione e di addestramento del personale marittimo, gestione del sistema informativo della gente di mare.
3. Le Autorità marittime, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera d), secondo il riparto di cui all'articolo 219 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono competenti per il rilascio dei certificati di competenza, dei certificati di addestramento e delle eventuali prove documentali, nonché dell'attestato di addestramento conseguito, con le modalità e le procedure indicate nel presente decreto.
4. Il Ministero dell'istruzione, università e ricerca è competente, nel rispetto dell'autonomia delle istituzioni scolastiche, in materia di definizione degli indirizzi generali per garantire livelli di prestazioni uniformi su tutto il territorio nazionale, di controllo e monitoraggio delle attività svolte e verifica dell'attuazione della disciplina nazionale inerente i percorsi di istruzione (Education) concernenti il settore del trasporto marittimo.
5. Il Ministero della salute rilascia i certificati di addestramento di cui al capo VI, regola VI/4, dell'allegato I, previa definizione dei relativi corsi ai sensi dell'articolo 11, comma 2, e i certificati medici di idoneità di cui all'articolo 12.
6. Il Ministero dello sviluppo economico rilascia i certificati di competenza di cui al capo IV dell'allegato I.



7. Le Rappresentanze Diplomatiche Consolari all'estero, di cui all'articolo 127 del codice della navigazione, rilasciano la convalida di riconoscimento di un certificato di competenza di cui alle Regole II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2 della Convenzione STCW o di un certificato di addestramento di cui alle Regole V/1-1, V/1-2 e VI/4 della Convenzione STCW redatta su carta valori, con oneri a carico del richiedente, attestante il riconoscimento dei certificati emessi da Stati membri dell'Unione europea o di altri Stati non facenti parte dell'Unione europea con i quali sia stato stipulato un accordo di riconoscimento ai sensi dell'articolo 20, comma 1.

8. Le autorità competenti di cui ai commi 3, 5, 6 provvedono altresì al rinnovo dei certificati di competenza, dei certificati di addestramento e delle prove documentali.

ART. 4

(Formazione ed abilitazione)

1. Le Autorità competenti, ciascuna per le parti di propria competenza, assicurano che i lavoratori marittimi che svolgono le proprie funzioni a bordo di una nave di cui all'articolo 1 ricevano una formazione conforme ai requisiti della Convenzione STCW, di cui all'allegato I.

2. Le Autorità Marittime, di cui all'articolo 3, comma 3, assicurano che i lavoratori marittimi che svolgono le proprie funzioni a bordo di una nave di cui all'articolo 1, sono in possesso di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento di cui all'articolo 2, comma 1, lettere uu) e vv) e delle prove documentali di cui all'articolo 2, comma 1, lettera zz).

3. Le Autorità Marittime, di cui all'articolo 3, comma 3 assicurano che i membri dell'equipaggio, che devono essere abilitati in conformità alla regola III/10.4 della Convenzione SOLAS, siano formati ed in possesso delle prescritte certificazioni di cui al presente decreto.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica alla Commissione europea le disposizioni adottate in materia di formazione ed abilitazione coordinando a tal fine le Autorità competenti.

ART. 5

(Disposizioni generali in materia di addestramento)

1. L'addestramento dei lavoratori marittimi è disciplinato ai sensi dell'articolo 123, comma 1, del codice della navigazione ed è oggetto di appositi corsi, il cui svolgimento può essere affidato a istituti, enti e società ritenuti idonei ed autorizzati con provvedimenti dell'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 2.

2. Qualora lo svolgimento dei corsi è affidato a istituti, enti e società le qualifiche e l'esperienza degli insegnanti e degli esaminatori sono disciplinati ai sensi dell'articolo 10, comma 1.

3. Le Autorità competenti di cui all'articolo 3 con uno o più decreti, disciplinano:

a) i programmi, le procedure e le commissioni d'esame per l'ottenimento del certificato di competenza, del certificato di addestramento e delle prove documentali.

b) i programmi, le procedure e le commissioni d'esame per l'addestramento dei lavoratori marittimi che richieda appositi corsi.

4. I decreti di cui al comma 3, lettera b), stabiliscono, altresì:

a) i programmi, comprensivi anche della materia sulla sicurezza del lavoro, e le modalità di svolgimento dei corsi, che includono i metodi di insegnamento, le procedure ed il materiale scolastico occorrente per conseguire i livelli di competenza prescritti secondo quanto previsto dall'annesso alla Convenzione STCW e delle corrispondenti sezioni del codice STCW;



b) la composizione quantitativa e qualitativa del corpo istruttori che deve essere formato da persone in possesso di conoscenze teoriche e di esperienza professionale pratica ritenute adeguate agli specifici tipi e livelli dell'attività di addestramento. In ogni caso, ogni istruttore deve conoscere il programma e gli obiettivi specifici del particolare tipo di addestramento ed aver ricevuto, se l'addestramento è effettuato con l'ausilio di simulatori, 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;

c) la composizione quantitativa e qualitativa delle commissioni innanzi alle quali, al termine del corso, l'allievo sostiene un esame teorico-pratico. In ogni caso, la commissione è composta da persone in grado di valutare il possesso da parte dell'allievo delle conoscenze teoriche e delle abilità pratiche richieste. Prima di assumere le relative funzioni, ogni esaminatore deve ricevere un'istruzione adeguata sui metodi e le pratiche di valutazione, e deve maturare, se l'attività di valutazione è effettuata con l'ausilio di un simulatore, una sufficiente esperienza pratica del simulatore medesimo, come strumento di valutazione;

5. Gli istituti, gli enti e le società di cui al comma 1, rilasciano la prova documentale a coloro i quali hanno superato l'esame di cui al comma 4, lettera c).

6. L'addestramento svolto a bordo non deve essere di ostacolo alle normali operazioni della nave.

7. Secondo la ripartizione delle competenze di cui all'articolo 3, le Autorità competenti controllano che le attività di formazione ed addestramento svolte dagli istituti, enti e società di cui al comma 1 del presente articolo, conseguano gli obiettivi definiti, inclusi quelli riguardanti le qualifiche e l'esperienza di istruttori ed esaminatori.

8. Ai fini di cui al comma 7, con i decreti previsti dal comma 1, per ogni corso e programma di addestramento, sono stabilite anche norme di qualità che identificano gli obiettivi dell'addestramento ed i livelli di cognizione, di apprendimento e di capacità professionale da conseguire.

9. Le spese derivanti dalle attività espletate dall'Autorità competente ai fini del rilascio delle autorizzazioni a istituti, enti e società di addestramento sono a carico dei richiedenti, ad eccezione degli enti pubblici, sulla base del costo effettivo della prestazione resa. Sono altresì a carico dei richiedenti le spese connesse con l'attività di controllo.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinate, secondo il criterio di copertura del costo effettivo del servizio, ed aggiornate, almeno ogni due anni, le tariffe per le attività autorizzative e di controllo e le relative modalità di versamento.

11. L'addestramento dei lavoratori marittimi nelle materie di cui alla regola VI/4 dell'annesso alla Convenzione STCW e della corrispondente sezione del codice STCW è oggetto di appositi corsi gestiti da strutture sanitarie pubbliche disciplinati ai sensi dell'articolo 11, commi 2, 3 e 4. Le relative spese sono a carico dei richiedenti.

ART. 6

(Certificati di competenza, certificati di addestramento e convalide)

1. Il comandante, il direttore di macchina, gli ufficiali di coperta e di macchina, l'ufficiale elettronico, i comuni di coperta e di macchina, i marittimi abilitati di coperta e di macchina, il comune elettrotecnico e, ove previsto, gli altri lavoratori marittimi contemplati nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW, sono in possesso di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento ovvero della convalida di riconoscimento di un certificato di



competenza rilasciati da una delle amministrazioni indicate all'articolo 3, che abilita il titolare a svolgere le competenze menzionate nel certificato stesso.

2. I radioperatori sono in possesso di un certificato di competenza separato, rilasciato dall'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 6, ovvero della convalida di riconoscimento di cui all'articolo 2, comma 1, lettera fff) nel quale è indicato che il titolare ha le cognizioni supplementari richieste dalle pertinenti norme.

3. Il certificato di competenza di cui all'articolo 2, comma 1, lettera uu) è rilasciato al lavoratore marittimo in possesso dei requisiti prescritti dall'articolo 5, comma 1.

4. Il certificato di competenza riporta la sola indicazione della regola di cui alla Convenzione STCW posseduta dal lavoratore marittimo.

5. In applicazione delle modalità di rinnovo di cui all'articolo 13, al lavoratore marittimo è rilasciato l'attestato di addestramento conseguito, secondo il modello di cui all'allegato VII al presente decreto.

6. L'attestato di addestramento conseguito di cui all'articolo 2, comma 1, lettera aaa) è parte integrante del certificato di competenza e da esso, in caso di mancanza di addestramento specifico richiesto, derivano le eventuali limitazioni sul certificato di cui al comma 3.

7. L'attestato di addestramento conseguito è altresì rilasciato al lavoratore marittimo al quale non è richiesto il possesso del certificato di competenza o il certificato di addestramento.

8. I certificati di competenza di cui all'articolo 2, comma 1, lettera uu), i relativi rinnovi e le convalide di riconoscimento di cui all'articolo 2, comma 1, lettera fff) sono annotati, previa attribuzione di un numero progressivo, nel registro istituito ai sensi dell'articolo 11, comma 6.

9. A bordo delle navi battenti bandiera italiana, il comandante ed il primo ufficiale di coperta, se quest'ultimo svolge funzioni del comandante, devono essere cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o di un altro Stato facente parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo. L'accesso a tali funzioni è disciplinato dall'articolo 292-bis del codice della navigazione.

10. I certificati di competenza di cui all'articolo 2, comma 1, lettera uu), abilitanti alle funzioni di comandante, direttore di macchina, ufficiali di coperta e di macchina, ufficiale elettrotecnico ed i certificati di addestramento emessi ai sensi delle Regole V/1-1, V/1-2 e VI/4 della Convenzione STCW 78 nella loro versione aggiornata ed il relativo rinnovo hanno validità di sessanta mesi o fino a quando gli stessi sono revocati, sospesi od annullati.

11. I certificati di addestramento di cui all'articolo 2, comma 1, lettera vv) abilitanti alle funzioni di comune di guardia di coperta e di macchina, marittimo abilitato di coperta e di macchina, comune elettrotecnico non sono soggetti a scadenza.

12. Alla convalida di riconoscimento rilasciata dalle Rappresentanze Diplomatiche di cui all'articolo 3, comma 7, è attribuito un numero unico ed hanno la validità del certificato di competenza o del certificato di addestramento riconosciuto o fino a quando gli stessi non sono revocati, sospesi od annullati e comunque non superiore a sessanta mesi.

13. La convalida di riconoscimento indica la qualifica in cui il titolare del certificato è abilitato a prestare servizio in termini identici a quelli usati dalle norme sulla sicurezza della composizione degli equipaggi delle navi applicabili alle unità battenti bandiera italiana.

14. Il comandante della nave custodisce, in originale, i certificati e le eventuali dispense di cui sono titolari i lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo della nave e, se del caso, le prove dell'avvenuta presentazione alle competenti autorità della domanda di convalida dei certificati rilasciati da Stati membri dell'Unione europea o da Paesi terzi non ancora convalidati dall'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 7.



15. Avverso il provvedimento di diniego del rilascio del certificato di competenza o della convalida è ammesso ricorso gerarchico.

16. I certificati di competenza, i certificati di addestramento e le prove documentali sono rilasciati in lingua italiana e inglese.

17. Le autorità di cui all'articolo 3, comma 3 procedono al rilascio del certificato di competenza, del certificato di addestramento ovvero dell'attestato di addestramento conseguito previa verifica dell'autenticità e validità di qualsiasi prova documentale necessaria all'ottenimento del certificato stesso conformemente alle disposizioni di cui al presente decreto.

18. Le convalide attestanti il rilascio di certificati di competenza e le convalide di riconoscimento di un certificato di competenza emesso da un Paese parte della Convenzione STCW, rilasciati a comandanti e ufficiali ai sensi delle Regole V/1-1 e V/1-2 dell'allegato I sono rilasciati qualora sono soddisfatti tutti i requisiti della convenzione STCW e del presente decreto.

ART. 7

(Requisiti della formazione)

1. La formazione di cui agli articoli 5 e 6 è impartita in forma adeguata alle conoscenze teoriche ed alle abilità pratiche richieste nell'allegato I, anche per quanto concerne l'uso dei dispositivi di salvataggio e per la lotta antincendio.

2. La formazione di cui al comma 1 è disciplinata con provvedimenti dei Ministeri competenti, in ragione della materie di rispettiva attribuzione.

ART. 8

(Viaggi costieri)

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano anche ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana, adibite alla navigazione costiera.

2. Con provvedimenti dell'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, possono essere determinate disposizioni più favorevoli, che soddisfano le disposizioni della sez. A/1-3 del Codice STCW, in materia di istruzione e formazione per i lavoratori marittimi che prestano la propria opera a bordo di unità adibite esclusivamente a viaggi costieri.

3. I provvedimenti di cui al comma 2, per i marittimi che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana regolarmente adibite a viaggi costieri al largo della costa di un altro Stato membro dell'Unione europea o di un altro Stato parte della Convenzione STCW, prevedono requisiti di formazione, esperienza o di abilitazione equivalenti a quelli stabiliti dallo Stato membro dell'Unione europea o dallo Stato parte STCW.

4. I lavoratori marittimi che prestano servizio su nave che effettua viaggi non rientrati nella definizione di viaggi costieri, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera mm), devono soddisfare requisiti previsti dalla Convenzione STCW per la navigazione non costiera.

5. L'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, per le navi che hanno ottenuto i benefici previsti dalle norme sui viaggi costieri della convenzione STCW, che comprende i viaggi al largo delle coste di altri Stati membri dell'Unione europea o di parti della convenzione STCW nei limiti della loro definizione di viaggio costiero, stipula un accordo con gli Stati membri dell'Unione europea o le parti in questione, nel quale sono precisati sia i dettagli delle aree commerciali interessate, sia le altre disposizioni pertinenti.

6. Il rilascio della convalida di riconoscimento di un certificato di competenza rilasciato da una Stato membro dell'Unione europea ovvero da un Paese terzo nei limiti definiti per il viaggio



costiero può essere effettuato qualora l'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, ha stipulato un accordo con lo Stato membro dell'Unione europea ovvero il Paese terzo nel quale sono precisati i dettagli delle aree commerciali interessate e le altre condizioni pertinenti.

7. Il certificato di competenza e la convalida di riconoscimento del certificato di competenza nonché i certificati di addestramento, rilasciati ai sensi del presente articolo, contengono la limitazione ai viaggi costieri.

8. L'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1 comunica alla Commissione europea in maniera dettagliata le disposizioni relative ai viaggi costieri adottate.

ART. 9

(Prevenzione delle frodi e di altre prassi illegali)

1. I certificati di competenza rilasciati dall'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 3, e le convalide di riconoscimento dei certificati di competenza rilasciati dall'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 7, sono conformi rispettivamente ai modelli di cui agli allegati V e VI al presente decreto e sono stampati con materiali e tecniche atti a prevenire eventuali falsificazioni.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dello sviluppo economico, ciascuno per le materie di propria competenza:

a) individuano e comunicano 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, eventuali pratiche fraudolente riscontrate;

b) forniscono la conferma per iscritto dell'autenticità dei certificati o di qualsiasi altro titolo di formazione rilasciato, a richiesta dello Stato membro dell'Unione europea o del Paese terzo con il quale hanno concluso un accordo di riconoscimento ai sensi dell'articolo 20.

3. Le Amministrazioni competenti di cui all'articolo 3 programmano, anche senza preavviso, visite ispettive presso gli enti, istituti o società di cui all'articolo 5, comma 1, allo scopo di verificare la corretta applicazione delle procedure previste in materia di formazione e addestramento del personale marittimo.

ART. 10

(Norme di qualità)

1. Le Autorità competenti di cui all'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6 e 7 garantiscono che le attività di formazione, di valutazione delle competenze, di certificazione, incluse quelle mediche, di convalida di riconoscimento e di rinnovo, incluse quelle svolte da enti, istituti o società, sono costantemente controllate attraverso un sistema di gestione della qualità che assicuri il conseguimento degli obiettivi definiti, inclusi quelli riguardanti le qualifiche e l'esperienza di istruttori ed esaminatori, conformemente alla sezione A-I/8 del Codice STCW.

2. Le Autorità competenti di cui all'articolo 3, comma 1, 2, 5 e 6 garantiscono che gli obiettivi di istruzione e formazione e i relativi livelli qualitativi di competenza da conseguire sono chiaramente definiti e sono identificati i livelli di conoscenza, di apprendimento e di capacità professionali adeguati agli esami e alle valutazioni previsti dalla Convenzione STCW.

3. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti opera il Comitato di Valutazione Indipendente, composto da rappresentanti delle Amministrazioni competenti, il quale, ad intervalli non superiori a cinque anni, effettua una valutazione sulle Autorità di cui all'articolo 3,



relativamente al sistema di valutazione e alla gestione del sistema di abilitazione ed in particolare che:

- a) le misure interne di verifica e controllo della gestione e le attività conseguenti sono conformi alle disposizioni previste ed alle procedure formali e sono idonee ad assicurare il conseguimento degli obiettivi definiti;
- b) i risultati di ogni valutazione indipendente sono documentati e sottoposti all'attenzione dei responsabili del settore oggetto della valutazione;
- c) sono intraprese azioni tempestive per rimediare alle carenze riscontrate.

4. Entro sei mesi dalla valutazione di cui al comma 3, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coordina e trasmette alla Commissione europea una relazione sull'esito della valutazione stessa, con l'indicazione degli eventuali correttivi adottati.

ART. 11

(Rilascio e registrazione dei certificati)

1. Per il rilascio di uno dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento da parte dell'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 3, i lavoratori marittimi, ivi compresi quelli appartenenti agli altri Stati membri dell'Unione europea, devono:

- a) possedere età non inferiore a quella prevista per ciascun certificato di competenza e dei certificati di addestramento nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW;
- b) possedere i requisiti di idoneità fisica, in particolare per quanto riguarda la vista e l'udito, previsti ed accertati ai sensi del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito dalla legge 22 gennaio 1934, n. 244, e successive modificazioni;
- c) aver effettuato servizio di navigazione e le attività di formazione e di addestramento prescritte dalle regole dell'annesso alla Convenzione STCW e dalle corrispondenti sezioni del codice STCW, come rese attuative con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 123 del Codice della Navigazione;
- d) aver sostenuto, con esito favorevole, l'esame atto a dimostrare il possesso delle competenze del livello prescritte dalle regole dell'annesso alla Convenzione STCW e dalle corrispondenti sezioni del codice STCW.

2. Per il rilascio dei certificati di addestramento da parte dell'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 5, i lavoratori marittimi, in possesso dei requisiti di cui al comma 1, lettere a) e b), sostengono l'esame teorico-pratico, dopo la frequenza di corsi definiti con decreto del Ministero della salute sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il decreto disciplina:

- a) i contenuti, i metodi ed i mezzi di insegnamento;
- b) i requisiti di qualificazione dei docenti dei corsi;
- c) le procedure di accreditamento delle strutture di cui all'articolo 5, comma 11, e le relative norme di qualità;
- d) l'istituzione di appositi registri dei certificati, atti a prevenire pratiche fraudolente;
- e) i contenuti dei corsi di aggiornamento da effettuare con cadenza quinquennale, prevedendo validità quinquennale per i certificati rilasciati.

3. Nelle more dell'adozione del decreto di cui al comma 2, i certificati di addestramento rilasciati ai sensi del decreto del Ministro della sanità 7 agosto 1982, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 25 settembre 1982, n. 265 e del decreto del Ministro della sanità 25 agosto 1997, pubblicato nella



Gazzetta Ufficiale del 15 settembre 1997, n. 215, da oltre 5 anni, sono rinnovati entro 8 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

4. Il decreto di cui al comma 2 stabilisce le modalità di conversione dei certificati di addestramento rilasciati ai sensi del comma 3.

5. Per il rilascio dei certificati da parte dall'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 6, i lavoratori marittimi possiedono i requisiti previsti dal comma 1, lettere a) e b), e le conoscenze di cui alle regola IV dell'annesso alla Convenzione STCW.

6. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti opera il registro, anche elettronico, dei certificati di competenza rilasciati e convalidati dalle amministrazioni di cui all'articolo 3, commi 3 e 7, sul quale, per ogni certificato, sono annotati:

- a) il numero progressivo;
- b) le generalità del titolare;
- c) il codice fiscale del titolare;
- d) la data del rilascio;
- e) abilitazione;
- f) la regola di riferimento dell'annesso alla Convenzione STCW;
- g) la scadenza, se prevista;
- h) il rinnovo, se previsto;
- i) eventuali limitazioni;
- l) gli estremi degli eventuali provvedimenti di sospensione o di annullamento;
- m) l'eventuale denuncia di distruzione, sottrazione o smarrimento;
- n) gli estremi del rilascio di eventuali duplicati.

7. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, opera il registro delle dispense concesse ai sensi del presente articolo;

8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed i Ministeri dello sviluppo economico e della salute comunicano le informazioni concernenti i certificati di competenza, le convalide e le dispense agli altri Stati membri dell'Unione europea, agli altri Stati parti della Convenzione STCW ed alle compagnie che intendono verificare l'autenticità e la validità dei certificati esibiti dai marittimi che chiedono il riconoscimento dei loro certificati ovvero l'imbarco a bordo di una nave.

9. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti annualmente comunica le informazioni di cui all'articolo 24 e di cui all'allegato IV del presente decreto, sui certificati di competenza, sulle convalide che attestano il riconoscimento dei certificati di competenza nonché, su base volontaria, sui certificati di addestramento rilasciati conformemente ai capi II, III e VII dell'allegato della Convenzione STCW, unicamente a fini di analisi statistica ed esclusivamente ad uso degli Stati membri dell'Unione europea e della Commissione nell'ambito dell'elaborazione delle politiche strategiche.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto determina le procedure e le modalità di autenticazione della navigazione effettuata su navi battenti bandiera estera.



ART. 12

(Norme sanitarie)

1. I lavoratori marittimi, titolari di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento, rilasciato a norma delle disposizioni della Convenzione STCW, che prestano la propria attività a bordo di una nave, possiedono un certificato redatto in conformità alla Regola A-I/9 del Codice STCW. Gli altri lavoratori marittimi che prestano la propria attività a bordo di una nave possiedono un certificato che ne attesti, tenendo conto delle prescrizioni di cui alla regola A-I/9 del Codice STCW l'idoneità ad esercitare l'attività lavorativa in mare.

2. I certificati di cui al comma 1 sono rilasciati dal Ministero della salute, ai sensi della legge 28 ottobre 1962, n. 1602, e successive modifiche ed integrazioni. Ai lavoratori marittimi che non hanno diritto alle prestazioni medico legali ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 1980, n. 620 si applicano le seguenti tariffe che, unitamente alle tariffe per le prestazioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 1980, n. 620, affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato e sono assoggettate al regime di cui all'articolo 5, comma 12, della legge 29 dicembre 1990, n. 407:

- a) visita di medicina generale: si applicano le tariffe previste per le visite mediche di idoneità per ottenere licenze, abilitazioni o iscrizioni in elenchi o albi professionali di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro della sanità 14 febbraio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 15 marzo 1991, n. 63, e successive modificazioni ed integrazioni;
- b) visite specialistiche: se effettuate direttamente presso gli ambulatori del Ministero della salute, si applicano le tariffe previste dal decreto del Ministro della salute 18 ottobre 2012, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 gennaio 2013, n. 23, e successive modificazioni, se effettuate presso gli ambulatori convenzionati, si applicano le tariffe determinate a livello Regionale.

3. Avverso il giudizio di idoneità ed avverso il giudizio di limitazione dell'idoneità espresso nei certificati di cui al comma 1 può essere proposto ricorso alla Commissione medica permanente di primo grado costituita, ai sensi dell'articolo 4 del regio decreto legge 14 dicembre 1933, n. 1733 e successive modifiche ed integrazioni, presso la Capitaneria di porto sede di compartimento marittimo, che decide tenendo conto di quanto prescritto dalla regola A-I/9 del Codice STCW.

4. L'idoneità all'iscrizione dei lavoratori nelle matricole della gente di mare, ai sensi degli articoli 238 e 239 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 è effettuata ai sensi del regio decreto legge 14 dicembre 1933, n. 1733 e successive modifiche ed integrazioni, in conformità alla regola I/9 del Codice STCW.

5. Se il periodo di validità di un certificato medico scade durante il viaggio, il certificato medico continuerà ad essere valido fino al prossimo scalo dove un medico ivi autorizzato è disponibile.

6. In casi urgenti l'Autorità Marittima di cui all'articolo 3, comma 3, può permettere ad un marittimo di imbarcare senza un valido certificato medico, fino al prossimo porto di scalo dove sia disponibile un medico ivi autorizzato, alle seguenti condizioni:

- a) il periodo di tale permesso non deve superare i tre mesi;
- b) il marittimo interessato è in possesso di un certificato medico scaduto da non più di 60 giorni.



ART. 13

(Rinnovo dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento)

1. I comandanti e gli ufficiali titolari di un certificato di cui all'articolo 2, comma 1, lettere uu), vv), zz) rilasciato o riconosciuto ai sensi dei capitoli dell'allegato I, ad esclusione di quelli di cui al capitolo VI, che prestano servizio in mare ovvero intendono riprendere servizio in mare dopo un periodo trascorso a terra, ad intervalli non superiori ai cinque anni, rinnovano il certificato dimostrando la permanenza:

- a) dei requisiti di idoneità fisica di cui all'articolo 11, comma 1, lettera b);
- b) della competenza professionale necessaria all'assolvimento delle funzioni relative al certificato di competenza o del certificato di addestramento da rinnovare.

2. I comandanti e gli ufficiali per poter proseguire il servizio di navigazione a bordo di navi cisterna soddisfano i requisiti del comma 1, a intervalli non superiori a cinque anni, dimostrano di continuare a possedere la competenza professionale in materia di navi cisterna conformemente alla sezione A-I/11, paragrafo 3 del Codice STCW.

3. I radioperatori, titolari di un certificato di competenza rilasciato dal Ministero dello sviluppo economico, che prestano servizio in mare ovvero intendono riprendere servizio in mare dopo un periodo trascorso a terra, per essere ritenuti idonei al servizio in mare, chiedono ad intervalli non superiori a cinque anni, il rinnovo del loro certificato dimostrando la permanenza:

- a) dei requisiti di idoneità fisica di cui all'articolo 11, comma 1, lettera b);
- b) della competenza professionale necessaria all'assolvimento delle funzioni relative al certificato di competenza da rinnovare.

4. I comandanti, i direttori di macchina, gli ufficiali di coperta e di macchina ed i radioperatori, per proseguire il servizio a bordo di navi per le quali sono stabiliti a livello internazionale ulteriori requisiti di formazione speciale, devono aver completato la relativa formazione.

5. Con provvedimenti delle Autorità competenti di cui all'articolo 3, commi 1, 2, 5 e 6 ciascuno per le materie di propria competenza, sono disciplinati:

- a) le modalità e le procedure di rinnovo dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento di cui all'articolo 2, comma 1, lettere uu) e vv);
- b) le modalità e le procedure di rinnovo delle prove documentali e del rilascio dell'attestato di addestramento conseguito di cui all'articolo 2, comma 1, lettere zz) e aaa);
- c) i corsi di aggiornamento e di adeguamento che comprendono le modifiche intervenute nella legislazione internazionale e comunitaria in materia di sicurezza della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino nonché di qualsiasi aggiornamento dei livelli di competenza richiesti dalle predette normative;
- d) i corsi di aggiornamento e di adeguamento, ai sensi della regola I/11, sezione A-I/11, della Convenzione STCW.

ART. 14.

(Uso di simulatori)

1. Le prescrizioni minime e le altre disposizioni di cui alla sezione A-1/12 del codice STCW e le disposizioni previste nella parte A dello stesso codice per ogni certificato indicato, si applicano:

- a) a tutte le attività di addestramento obbligatorio da attuarsi mediante simulatori;



- b) alla valutazione delle competenze previste dalla parte A del codice STCW da attuarsi per mezzo di simulatori;
- c) a qualsiasi dimostrazione di perdurante idoneità prescritta dalla parte A del codice STCW.

ART. 15

(Responsabilità delle compagnie di navigazione)

1. La compagnia di navigazione assicura che a bordo delle proprie navi:

- a) i lavoratori marittimi devono essere in possesso di un certificato rilasciato in conformità alle disposizioni del presente decreto;
- b) l'equipaggio deve essere formato in conformità alle disposizioni in materia di tabella minima di sicurezza di cui all'articolo 16, commi 4 e 5, del presente decreto;
- c) la documentazione ed i dati relativi ai lavoratori marittimi devono essere conservati, ai sensi dell'articolo 6, comma 14, e tenuti a disposizione includendo, tra l'altro, documenti e dati relativi alla loro esperienza, formazione, idoneità fisica e competenza ai fini dei compiti loro assegnati;
- d) i lavoratori marittimi, all'atto dell'ammissione in servizio a bordo di una nave, devono familiarizzare con i propri compiti specifici e con i regolamenti, le installazioni, le attrezzature, le procedure e le caratteristiche della nave, rilevanti ai fini dei loro compiti abituali e di emergenza;
- e) l'equipaggio deve essere in grado di coordinare le proprie attività nelle situazioni di emergenza ed adempiere le funzioni vitali ai fini della sicurezza e della prevenzione o del contenimento dell'inquinamento.
- f) il personale marittimo deve aver seguito corsi per il ripasso e l'aggiornamento dell'addestramento come previsto dalla Convenzione STCW;
- g) la comunicazione orale deve essere efficace e conforme del capo V, regola 14, paragrafi 3 e 4 della Convenzione SOLAS 74, nella versione modificata;

2. La compagnia di navigazione, il comandante ed i membri dell'equipaggio sono individualmente responsabili, ciascuno per la parte di competenza, del corretto adempimento delle disposizioni di cui al comma 1, nonché dell'adozione di ogni altra misura eventualmente necessaria per assicurare che ciascun membro dell'equipaggio contribuisca, con le proprie cognizioni e capacità, alla sicurezza della nave.

3. La compagnia di navigazione fornisce al comandante della nave istruzioni scritte, secondo quanto disposto dalla regola VIII/2 della Convenzione STCW e della sezione A-VIII/2 del codice che indicano:

a) le strategie e le procedure da seguire per garantire che ogni membro dell'equipaggio appena imbarcato abbia la ragionevole possibilità di familiarizzarsi con l'equipaggiamento della nave e con le procedure operative e le altre disposizioni necessarie per il corretto assolvimento dei propri compiti, prima che essi gli siano stati demandati. Tali strategie e procedure includono la previsione di un ragionevole lasso di tempo durante il quale il lavoratore marittimo neoassunto deve avere l'opportunità di conoscere:

- 1) l'equipaggiamento specifico che utilizzerà o farà funzionare;



2) le procedure di guardia, di sicurezza, di tutela dell'ambiente e di emergenza specifiche della nave e le disposizioni necessarie per il corretto adempimento dei compiti assegnatigli;

b) la designazione di un membro esperto dell'equipaggio che deve avere la responsabilità di assicurargli la comunicazione delle informazioni essenziali in una lingua comprensibile.

4. Le compagnie di navigazione garantiscono che i comandanti, gli ufficiali e il personale in servizio con funzioni e responsabilità specifiche a bordo delle proprie navi ro-ro passeggeri abbiano completato la formazione necessaria per acquisire le capacità adeguate al compito da svolgere e alle funzioni e responsabilità da assumere, tenendo conto degli orientamenti forniti alla sezione B-I/14 del codice STCW.

5. La compagnia di navigazione assicura che a bordo delle sue navi sono disponibili i testi delle normative nazionali e internazionali aggiornate in materia di salvaguardia della vita umana in mare, protezione e tutela dell'ambiente marino i quali devono essere messi a disposizione dei comandanti, ufficiali e radioperatori al fine di tenerne aggiornate le conoscenze.

ART. 16

(Orario di lavoro e disposizioni sulla guardia)

1. Il personale avente compiti di ufficiale responsabile della guardia ed i comuni facenti parte di una guardia e coloro che svolgono compiti attinenti alla sicurezza, alla prevenzione dell'inquinamento fruiscono, ogni ventiquattro ore, di un periodo di riposo della durata minima di dieci ore, suddivisibile in non più di due periodi, uno dei quali ha una durata di almeno sei ore, con intervalli tra i periodi di riposo consecutivi non superiori a quattordici ore.

2. In deroga alle prescrizioni di cui al comma 1, il periodo minimo di riposo è riducibile a non meno di sei ore consecutive, purché tale riduzione non si protragga per più di due giorni consecutivi e siano fruite almeno settantasette ore complessive di riposo ogni sette giorni.

3. Il servizio di guardia di navigazione e, laddove attivato, il servizio di guardia in macchina, al fine di prevenire la fatica e non compromettere l'efficienza di coloro che disimpegnano il servizio stesso, sono organizzati in turni di guardia alternati a turni di riposo la cui durata minima non è inferiore a quanto prescritto nei commi 1 e 2. Il personale addetto alla prima guardia all'inizio del viaggio e quello addetto alle guardie successive è sufficientemente riposato e comunque idoneo al servizio.

4. L'organizzazione del servizio di guardia di navigazione e del servizio di guardia in macchina compete al comandante della nave nel rispetto della tabella minima di sicurezza stabilita ai sensi dell'articolo 3, comma 9, del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108. Il comandante può delegare l'organizzazione del servizio di guardia in macchina al direttore di macchina.

5. L'organizzazione dei servizi di guardia di cui al comma 4, è effettuata nel rispetto degli articoli 3, 4, 5 e 6 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 e successive modificazioni ed integrazioni.

6. Gli orari di guardia sono stabiliti in un formato standard in lingua italiana e in inglese ed affissi in un luogo facilmente accessibile.

7. Il comandante può disporre l'avvicendamento di coloro che sono chiamati a disimpegnare il servizio di guardia nei vari turni che compongono il servizio stesso, tenendo conto delle esigenze operative e delle condizioni di idoneità al servizio delle persone impegnate.

8. Nelle situazioni di emergenza ovvero in occasione di esercitazioni volte a preparare l'equipaggio a fronteggiare le situazioni di emergenza ovvero in presenza di situazioni operative eccezionali in occasione delle quali attività essenziali non sono rinviabili per motivi di sicurezza o di protezione



ambientale e non è stato possibile eseguire tali attività in precedenza, il comandante può disporre diversamente rispetto a quanto prescritto nel presente articolo.

9. Quando il marittimo è reperibile ha diritto ad un adeguato periodo di riposo compensativo se il normale periodo di riposo è interrotto da chiamate di lavoro.

10. Le registrazioni delle ore di riposo giornaliere dei marittimi sono tenute in un formato standard, nella lingua italiana e in inglese per consentire il monitoraggio e la verifica della conformità al presente articolo. I marittimi ricevono copia delle registrazioni che li riguardano firmata dal comandante, o da persona da lui autorizzata, e dal marittimo stesso.

11. Fatte salve le disposizioni di cui ai commi precedenti, il comandante può esigere lo svolgimento delle ore di lavoro necessarie per l'immediata sicurezza della nave, delle persone a bordo o del carico, o per fornire assistenza ad altre navi o persone che si trovano in difficoltà in mare e, quindi, sospendere il programma delle ore di riposo ed esigere che il marittimo effettui tutte le ore di lavoro necessarie fino a quando non sia stata ripristinata la situazione di normalità; non appena ripristinata la normalità il comandante provvede affinché tutti i marittimi coinvolti, nei loro periodi di riposo, nelle anzidette operazioni ricevano un periodo di riposo adeguato.

12. I comandanti, gli ufficiali e gli altri marittimi, mentre svolgono i rispettivi compiti di sicurezza, di protezione e di tutela dell'ambiente marino devono avere un limite di tasso alcolemico non superiore allo 0,05 % o a 0,25 mg/l di alcol nell'alito, o un quantitativo di alcol che conduca alla stessa concentrazione alcolica.

13. Nel rispetto dei principi generali della protezione della salute e della sicurezza dei lavoratori ed ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, le Autorità competenti, di cui allo stesso decreto legislativo, autorizzano o registrano contratti collettivi che consentono deroghe, per il personale di guardia e per il personale che svolge compiti attinenti alla sicurezza, alla protezione e alla prevenzione dell'inquinamento, alle ore di riposo previste al comma 1, a condizione che il periodo di riposo non sia inferiore a settanta ore per ogni periodo di sette giorni e nel rispetto dei limiti stabiliti nei commi 14 e 15. Tali deroghe si conformano, per quanto possibile, alle norme stabilite, ma possono tener conto di periodi di ferie più frequenti o più lunghi o della concessione di ferie compensative per i marittimi addetti alla guardia o che prestano servizio a bordo di navi su brevi viaggi. Le deroghe tengono conto, nella misura del possibile, degli orientamenti relativi alla prevenzione dell'affaticamento di cui alla sezione B-VIII/1 del codice STCW. Non sono concesse deroghe alle ore di riposo minimo di cui al comma 1.

14. Fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 per il personale di guardia e per il personale che svolge compiti attinenti alla sicurezza, alla protezione e alla prevenzione dell'inquinamento, le deroghe previste al comma 13 in relazione al periodo di riposo settimanale di cui al comma 1, non possono superare due settimane consecutive. Gli intervalli tra due periodi di deroghe a bordo non possono essere inferiori al doppio della durata della deroga.

15. Nell'ambito di eventuali deroghe di cui al comma 13, le ore di riposo minimo nell'arco di ventiquattro ore previste al comma 1, possono essere suddivise in non più di tre periodi di riposo, uno dei quali dura almeno sei ore e nessuno degli altri due periodi dura meno di un'ora. Gli intervalli tra periodi consecutivi di riposo non superano le quattordici ore. Le deroghe non vanno oltre due periodi di ventiquattro ore per ogni periodo di sette giorni.

ART. 17

(Dispensa)

1. In caso di straordinaria necessità, anche dovuta ad accertata indisponibilità di lavoratori marittimi in possesso del certificato che abilita allo svolgimento di una determinata funzione, il comandante



del porto ove staziona la nave ovvero l'autorità consolare, se ciò non provoca pregiudizio alle persone, ai beni o all'ambiente, rilascia, su richiesta della compagnia, una dispensa che permette di svolgere detta funzione, per un periodo non superiore a sei mesi, ad altro lavoratore marittimo in possesso di un certificato che lo abilita ad esercitare la funzione immediatamente inferiore.

2. Qualora, per la funzione inferiore, non sia prescritto il possesso di un certificato, la dispensa è rilasciata a lavoratore marittimo la cui competenza ed esperienza siano equivalenti ai requisiti prescritti per la funzione da esercitare.

3. Se il lavoratore marittimo destinatario della dispensa non possiede alcun certificato, è sottoposto ad una prova disciplinata con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 3, comma 1, a dimostrazione che la dispensa può essere rilasciata mantenendo livelli di sicurezza adeguati per le mansioni assegnate. In tal caso, il comandante del porto o l'autorità consolare prescrivono che il comandante della nave, non appena possibile, attribuisca la funzione al lavoratore marittimo titolare della prescritta certificazione.

4. La dispensa non può essere concessa per lo svolgimento delle funzioni di radio operatore, se non con l'eccezione di quanto previsto dalle pertinenti norme che regolano il servizio radioelettrico di bordo.

5. La dispensa non è concessa per lo svolgimento delle funzioni di comandante o di direttore di macchina, salvo in caso di forza maggiore e, in questo caso, per il minor tempo possibile.

ART. 18.

(Comunicazioni a bordo)

1. A bordo delle navi battenti bandiera italiana sono disponibili strumenti idonei ad assicurare in qualsiasi momento un'efficace comunicazione verbale di sicurezza tra i membri dell'equipaggio, ai fini della ricezione e della comprensione tempestiva e corretta delle disposizioni impartite.

2. A bordo delle navi da passeggeri provenienti da o dirette ad un porto di uno Stato membro dell'Unione europea, è stabilita e riportata, nel registro di bordo, una lingua di lavoro per garantire prestazioni efficaci dell'equipaggio in materia di sicurezza. A bordo delle navi da passeggeri battenti bandiera italiana la lingua di lavoro stabilita è riportata nel giornale nautico. La compagnia ovvero il comandante determinano la lingua di lavoro appropriata. Ciascuna delle persone che prestano servizio a bordo deve comprendere e, se del caso, impartire ordini ed istruzioni, nonché riferire in tale lingua. Se la lingua di lavoro non è l'italiano, i piani e gli elenchi da affiggere includono una traduzione nella lingua di lavoro.

3. A bordo delle navi da passeggeri il personale incaricato in base al ruolo d'appello a fornire assistenza ai passeggeri in situazioni di emergenza, è facilmente individuabile e dotato di sufficienti capacità di comunicazione valutate in relazione ai seguenti criteri:

- a) conoscenza della lingua utilizzata o delle lingue utilizzate dai passeggeri delle principali nazionalità trasportati su una rotta determinata;
- b) capacità di utilizzare un elementare vocabolario d'inglese per impartire istruzioni basilari che gli consentano di comunicare con un passeggero che necessiti di aiuto, sia che il passeggero ed il membro dell'equipaggio abbiano o meno una lingua in comune;
- c) capacità di comunicare in situazioni di emergenza con sistemi non verbali qualora la comunicazione verbale non è attuabile;
- d) conoscenze del livello di informazione delle istruzioni di sicurezza fornite ai passeggeri nella loro madrelingua;



- e) conoscenza delle lingue in cui gli annunci di emergenza vengono trasmessi in situazioni critiche o durante esercitazioni per fornire accurate direttive ai passeggeri e facilitare ai membri dell'equipaggio l'assistenza dei passeggeri.
4. A bordo delle navi petroliere, chimichiere e gasiere battenti bandiera italiana, il comandante, gli ufficiali e i comuni sono in grado di comunicare tra loro in una o più lingue di lavoro comuni.
5. A bordo delle navi battenti bandiera italiana sono previsti adeguati strumenti per la comunicazione tra la nave e le autorità di terra in conformità al capitolo V, regola 14, paragrafo 4, della Convenzione SOLAS.
6. Durante le ispezioni a bordo effettuate nella qualità di Stato d'approdo, ai sensi del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, gli ispettori controllano anche che le navi battenti bandiera di un Paese membro dell'Unione europea osservino il presente articolo.

ART. 19

(Riconoscimento dei certificati emessi da uno Stato membro dell'Unione europea)

1. I certificati di competenza di cui all'articolo 2, comma 1, lettera uu) e i certificati di addestramento di cui all'articolo 2, comma 1, lettera vv), rilasciati ai sensi delle regole V/1-1, V/1-2 e VII, della Convenzione STCW, da uno Stato membro dell'Unione europea a cittadini di Stati membri dell'Unione europea, sono soggetti a riconoscimento da parte delle amministrazioni di cui all'articolo 3 del presente decreto, competenti per materia.
2. Alla convalida di riconoscimento, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera fff) si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6.
3. Il riconoscimento dei certificati di cui al precedente comma è limitato alle qualifiche, alle funzioni ed ai livelli di competenza ivi specificati ed è corredato da una convalida che attesti tale riconoscimento.
4. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possono essere stabilite ulteriori limitazioni alle capacità, funzioni e livelli di competenza relativi ai viaggi costieri, ai sensi dell'articolo 8, o certificati alternativi rilasciati ai sensi dell'allegato I, regola VII/I.

ART. 20

(Riconoscimento dei certificati rilasciati da Paesi terzi)

1. I certificati di competenza di cui all'articolo 2, comma 1, lettera uu) e i certificati di addestramento di cui all'articolo 2, comma 1, lettera vv), rilasciati - ai sensi delle regole V/1-1, V/1-2 e VII, della Convenzione STCW - da uno Stato parte della Convenzione STCW'78, nella versione aggiornata, relativi all'espletamento di funzioni diverse da quelle di comandante e di primo ufficiale di coperta, nel caso in cui quest'ultimo svolga le funzioni di comandante, sono soggetti a riconoscimento da parte delle amministrazioni di cui all'articolo 3, competenti per materia, secondo la procedura di cui all'allegato II.
2. Alla convalida di riconoscimento di certificati adeguati emessi da un Paese terzo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6.
3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per riconoscere, mediante convalida, un certificato di competenza ovvero un certificato di addestramento, di cui al comma 1, rilasciato da un Paese terzo, ai sensi della regola I/10 della Convenzione STCW, per prestare servizio a bordo di una nave



battente bandiera italiana, presenta alla Commissione europea una domanda motivata di riconoscimento.

4. La Commissione europea decide in merito al riconoscimento di un Paese terzo, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'allegato III, entro diciotto mesi dalla data di presentazione della domanda di riconoscimento.

5. Una volta concesso, il riconoscimento è valido fatto salvo l'allegato III, lettera B).

6. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 6, comma 13, i lavoratori marittimi in possesso di certificati in corso di validità rilasciati e convalidati da un Paese terzo, non ancora convalidati dai soggetti competenti di cui all'articolo 3, comma 7, possono essere autorizzati, in caso di necessità, a prestare servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana, per un periodo non superiore a tre mesi, per l'espletamento di funzioni diverse da quelle di comandante e di primo ufficiale di coperta, nel caso in cui quest'ultimo svolga le funzioni di comandante, nonché da quelle di radio operatore, ad eccezione dei casi previsti dalla normativa in materia di servizio radioelettrico di bordo.

7. Ai sensi dell'articolo 6, comma 14, la prova dell'avvenuta presentazione alle competenti autorità della domanda di convalida dei certificati di cui al comma 6, è custodita a bordo della nave ed ha valore di convalida di riconoscimento provvisorio per un periodo non superiore a tre mesi.

8. Fatto salvo quanto previsto all'articolo 6, comma 9, a tutela della sicurezza della navigazione e ai sensi della regola I/10, paragrafo 2 dell'Annesso alla Convenzione STCW, i lavoratori di paesi non membri dell'Unione europea che chiedono la convalida di riconoscimento di certificati per le mansioni a livello direttivo devono possedere un'adeguata conoscenza della legislazione marittima italiana e della lingua di lavoro a bordo, riguardante le mansioni che sono autorizzati a svolgere.

9. La conoscenza richiesta ai sensi del comma 8 è certificata dalla compagnia di navigazione, ai sensi degli articoli 47, 75 e 76 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, al momento della richiesta della convalida di riconoscimento ovvero al momento dell'imbarco.

ART. 21.

(Controllo dello Stato di approdo e procedure di controllo)

1. Le navi, indipendentemente dalla bandiera che battono ed eccetto i tipi di nave esclusi dall'articolo 1 sono soggette, mentre si trovano nei porti italiani, al controllo da parte degli ispettori di cui all'articolo 2, comma 1, lettera iii), per verificare che i lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo hanno un certificato di competenza o un certificato di addestramento o una prova documentale ai sensi della Convenzione STCW ovvero che ne sono stati debitamente dispensati.

2. Durante le ispezioni a bordo gli ispettori verificano che sono applicate tutte le disposizioni e procedure di cui al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 e sue modificazioni ed integrazioni ed inoltre che:

a) i lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo sono in possesso di un certificato di competenza, di un certificato di addestramento o di una prova documentale, rilasciati ai sensi della Convenzione STCW, o ne siano stati validamente dispensati ovvero che sono in possesso di un certificato di convalida di riconoscimento di un certificato di competenza o di riconoscimento di un certificato di addestramento oppure forniscano prova documentale di aver presentato domanda di riconoscimento del certificato all'autorità di cui all'articolo 3, comma 7;

b) il numero e le qualifiche dei lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo sono conformi alle norme in materia di sicurezza previste dallo Stato di bandiera della nave.



3. Gli ispettori valutano, in conformità con le norme stabilite nella parte A del codice STCW, l'idoneità dei lavoratori marittimi in servizio sulla nave a svolgere il servizio di guardia, se ci sono fondati motivi per ritenere che tali norme non sono state osservate in una delle seguenti situazioni:

- a) la nave è stata coinvolta in una collisione, in un arenamento od in un incaglio;
- b) si è verificato, durante la navigazione o mentre la nave era alla fonda od all'ormeggio, uno scarico illecito di sostanze dalla nave in violazione di convenzioni internazionali;
- c) la nave è stata condotta in maniera irregolare o pericolosa per la sicurezza, contravvenendo alle disposizioni in materia di manovra adottate dall'Organizzazione marittima internazionale od alle disposizioni concernenti la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino;
- d) le condizioni di esercizio della nave sono tali da costituire un pericolo per le persone, le cose, l'ambiente o un rischio per la protezione;
- e) un certificato è stato ottenuto con la frode od il possessore di un certificato non è la persona a cui questo è stato originariamente rilasciato;
- f) la nave batte la bandiera di un Paese che non ha ratificato la Convenzione STCW od il comandante, gli ufficiali od i comuni sono in possesso di certificati rilasciati da un Paese terzo che non ha ratificato la Convenzione STCW.

4. Oltre a verificare il possesso dei certificati, l'ispettore valuta se richiedere ai lavoratori marittimi, anche ai fini della valutazione di cui al comma 3, la dimostrazione delle rispettive competenze in relazione alle funzioni assegnate a ciascuno. Tale dimostrazione può includere la verifica dell'osservanza delle prescrizioni operative in materia di guardia e di capacità di ciascun lavoratore marittimo di reagire adeguatamente nei casi di emergenza a livello delle proprie competenze o di adempiere le funzioni vitali ai fini della sicurezza e della prevenzione o del contenimento dell'inquinamento. L'ispettore procede a norma del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 e dei relativi accordi Port State Control, Paris MOU.

5. Gli ispettori verificano che a bordo delle navi siano a disposizione dei comandanti, degli ufficiali e dei radioperatori i testi aggiornati delle normative nazionali ed internazionali in materia di sicurezza della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino.

ART. 22

(Fermo)

1. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, durante il controllo dello Stato di approdo le autorità competenti decidono il fermo nave se riscontrano una delle seguenti deficienze costituenti pericolo per le persone, le cose o l'ambiente:

- a) il lavoratore marittimo non possiede i certificati, ovvero non fornisce prova documentale di aver presentato domanda di convalida attestante il riconoscimento del proprio certificato di competenza alle autorità di cui all'articolo 3, comma 7, o non è stato validamente dispensato;
- b) non sono state rispettate le norme applicabili in materia di sicurezza;
- c) non sono state rispettate le norme in materia di guardia in navigazione od in macchina prescritte alla nave;
- d) in turno di guardia manca una persona abilitata al funzionamento di dispositivi essenziali per la sicurezza della navigazione, per la sicurezza delle radiocomunicazioni o per la prevenzione dell'inquinamento marino;



e) non è stata comprovata l' idoneità professionale per i compiti imposti al lavoratore marittimo quanto alla sicurezza della nave ed alla prevenzione dell' inquinamento;

f) non è possibile assegnare, al primo turno di guardia all' inizio del viaggio ed ai turni di guardia successivi, persone sufficientemente riposate e comunque idonee al servizio.

ART. 23

(Sanzioni)

1. La compagnia di navigazione ovvero il comandante della nave che ammette a far parte dell' equipaggio un lavoratore marittimo non in possesso dei certificati prescritti è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 100.000 per ciascun lavoratore marittimo.

2. Il comandante della nave che viola l' obbligo di regolare tenuta dei certificati è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 1, ridotta della metà.

3. La compagnia di navigazione ovvero il comandante della nave che consente l' esercizio di una funzione per la quale è richiesto il certificato ad un lavoratore marittimo privo dello stesso ovvero privo della dispensa di cui all' articolo 17, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 50.000 per ciascun lavoratore marittimo.

4. Quando, all' esito delle dimostrazioni di cui all' articolo 21, comma 4, il lavoratore marittimo non possiede i certificati o ha riportato un giudizio negativo, la compagnia di navigazione che lo aveva ammesso a far parte dell' equipaggio è soggetta, per ciascun lavoratore marittimo, alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 50.000. La medesima sanzione è aumentata fino al doppio se la compagnia di navigazione aveva ammesso a far parte dell' equipaggio un lavoratore marittimo che, all' esito delle dimostrazioni, non è in grado di coordinare le proprie attività nelle situazioni di emergenza di cui di cui all' articolo 15, comma 1, lett. e) o di adempiere le funzioni vitali ai fini della sicurezza e della prevenzione o del contenimento dell' inquinamento. Nel caso previsto dall' articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 e fermo quanto disposto dal predetto articolo, la compagnia di navigazione è altresì soggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50.000 a euro 500.000.

5. Quando l' ispettore rileva che un lavoratore marittimo non ha seguito i corsi per il ripasso e l' aggiornamento dell' addestramento previsti dall' articolo 15, comma 1, lettera f), ovvero che il comandante, l' ufficiale e il personale in servizio con funzioni e responsabilità specifiche non hanno completato la formazione prevista dall' articolo 15, comma 4, la compagnia di navigazione è soggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 25.000 per ciascun lavoratore.

6. La compagnia di navigazione che non fornisce al comandante della nave le istruzioni scritte di cui all' art. 15, comma 3, lettere a) e b), è soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 40.000. La compagnia di navigazione che non designa un membro esperto dell' equipaggio che sia in grado di assicurare la comunicazione delle informazioni essenziali in una lingua comprensibile a norma dell' articolo 15, comma 3, lettera b), è soggetta ad una sanzione pecuniaria da euro 30.000 a euro 90.000.

7. La compagnia di navigazione che non conserva o non tiene a disposizione la documentazione ed i dati previsti dall' articolo 15, comma 1, lettera c), è soggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 10.000 per ciascun lavoratore marittimo.

8. La compagnia di navigazione che non ha adottato la comunicazione orale in conformità all' articolo 15, comma 1, lettera g), è soggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 30.000 a euro 90.000.

9. La compagnia di navigazione che non mette a disposizione i testi delle normative previste dall' articolo 15, comma 5, è soggetta ad una sanzione pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000.



10. L'istituto, l'ente o la società che viola le disposizioni contenute nei decreti di cui all'articolo 5, commi 3 e 4, emessi dalle autorità competenti di cui all'articolo 3, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 5.000 per ogni violazione. Nel caso di reiterazione delle violazioni, ai sensi dell'articolo 8-bis della legge 24 novembre 1981, n. 689, l'autorità marittima ne dà comunicazione all'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione per lo svolgimento dei corsi di addestramento, che procede alla revoca dell'autorizzazione.

11. L'esito negativo delle ispezioni è inserito nella banca dati delle ispezioni prevista dall'articolo 26 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53; fino a quando la predetta banca dati non sarà realizzata, l'esito negativo è comunicato all'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 2, che le archivia con modalità idonee a rendere possibile il reperimento delle informazioni. Quando risulta che nell'anno solare un considerevole numero di lavoratori marittimi, ai quali è stata rilasciata la documentazione di cui all'articolo 5, comma 5, da un medesimo istituto, ente o società autorizzato a norma del comma 1 del medesimo articolo, non ha superato le dimostrazioni di cui all'articolo 21, comma 4, l'Autorità competente di cui all'articolo 3, comma 2, sospende l'efficacia dell'autorizzazione allo svolgimento dei corsi di addestramento dei lavoratori marittimi per un periodo non inferiore a tre mesi e non superiore a due anni e, nei casi più gravi, procede alla revoca della predetta autorizzazione. La disposizione di cui al periodo precedente non si applica quando risulta che il mancato superamento delle dimostrazioni da parte dei lavoratori marittimi non dipende da deficienze imputabili all'istituto, ente o società.

12. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente articolo è competente il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e si osservano le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione in un apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 24

(Informazioni a fini statistici)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette le informazioni di cui all'allegato IV unicamente a fini di analisi statistica. Tali informazioni non possono essere utilizzate a fini amministrativi, giuridici o di verifica e il loro impiego è limitato esclusivamente agli Stati membri e alla Commissione nell'ambito dell'elaborazione delle relative politiche.

ART. 25

(Disposizioni abrogative)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

- a) il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136;
- b) gli articoli 270-bis, comma 6, numero 2, lettere a), b) e d), 271, comma 5, numero 2, lettere a) e c) del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- c) l'articolo 4, comma 3, della legge 28 ottobre 1962, n. 1602 e successive modifiche ed integrazioni;
- d) il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 3 luglio 1997.



ART. 26

(Modifiche)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e della salute, si può procedere ad integrare il presente decreto con le modifiche delle convenzioni, dei protocolli, dei codici e delle risoluzioni internazionali che nel frattempo siano entrate in vigore e siano state integrate dalla Commissione europea nelle direttive 2008/106/CE e 2012/35/UE secondo la procedura di regolamentazione con controllo prevista dal regolamento (CE) n. 2099/2002.

ART. 27

(Clausola d'invarianza)

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

ART. 28

(Disposizioni transitorie)

1. Nei confronti della gente di mare che ha iniziato un servizio di navigazione riconosciuto, un programma di istruzione e formazione riconosciuto o un corso di formazione riconosciuto prima del 1° luglio 2013, le Autorità competenti possono continuare a rilasciare, riconoscere e convalidare, fino al 1° gennaio 2017, certificati di competenza conformemente ai requisiti previsti dal decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136.
2. Fino al 1° gennaio 2017, le Autorità competenti possono continuare a rinnovare e prorogare certificati di competenza e convalide conformemente ai requisiti previsti dal decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136.
3. Fino all'entrata in vigore del provvedimento di cui all'articolo 11, comma 10, continua ad applicarsi la disciplina di cui all'articolo 233 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
4. Fino all'entrata in vigore dei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3, lettera a) continua ad applicarsi la disciplina di cui al decreto del Ministero dei trasporti 30 novembre 2007 e al decreto direttoriale 17 dicembre 2007, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale n. 13 del 16 gennaio 2008.
5. Fino all'entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 13, comma 5, continuano ad applicarsi le disposizioni dell'Allegato IV al decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136.

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



Allegato I

(previsto dall'articolo 2, comma 1)

REQUISITI PER LA FORMAZIONE PREVISTI DALLA CONVENZIONE STCW

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

1. Le regole di cui al presente allegato sono integrate dalle disposizioni vincolanti contenute nella parte A del codice STCW, ad eccezione del capitolo VIII, regola VIII/2.

Qualsiasi riferimento a un requisito previsto da una regola va inteso come riferimento anche alla sezione corrispondente della parte A del codice STCW.

2. La parte A del codice STCW indica i livelli di competenza che devono essere dimostrati dai candidati al rilascio e al rinnovo di certificati di competenza in virtù delle disposizioni della convenzione STCW. Per chiarire il nesso tra le disposizioni sull'abilitazione alternativa del capo VII e le disposizioni sulle abilitazioni dei capi II, III e IV, le idoneità specificamente indicate nei livelli di competenza sono state raggruppate nelle sette funzioni seguenti:

- 1) Navigazione;
- 2) Maneggio e stivaggio del carico;
- 3) Controllo del governo della nave e assistenza alle persone a bordo;
- 4) Macchine e motori marini;
- 5) Apparecchiature elettriche, elettroniche e di controllo;
- 6) Manutenzione e riparazioni;
- 7) Comunicazioni radio, ai seguenti livelli di responsabilità:
 - 1) Livello dirigenziale;
 - 2) Livello operativo;
 - 3) Livello ausiliario.

Le funzioni e i livelli di responsabilità sono definiti dai sottotitoli delle tavole dei livelli di competenza contenute nella parte A, capi II, III e IV del codice STCW

CAPO II

COMANDANTE E SEZIONE DI COPERTA

Regola II/1

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione degli ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi di stazza pari o superiore alle 500 GT

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione che presti servizio su navi adibite alla navigazione marittima di stazza pari o superiore alle 500 GT (gross tonnage) possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. ha almeno diciotto anni;
 - 2.2. ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a dodici mesi nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto, in cui sia compresa un'attività di formazione a bordo conformemente alle prescrizioni della sezione A-II/1 del codice STCW, e che sia documentato in un registro di formazione



- riconosciuto, oppure ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a trentasei mesi;
- 2.3. ha prestato, durante il prescritto servizio di navigazione, servizi di guardia sul ponte sotto la supervisione del comandante o di un ufficiale qualificato per almeno sei mesi;
 - 2.4. ha i requisiti applicabili previsti dalle regole del capo IV, ove prescritti, per l'espletamento dei servizi radio definiti in conformità delle norme radio;
 - 2.5. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/1 del codice STCW; e
 - 2.6. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

Regola II/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei comandanti e dei primi ufficiali di coperta su navi di stazza pari o superiore alle 500 GT

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi di stazza pari o superiore alle 3000 GT

1. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi adibite alla navigazione marittima di stazza pari o superiore alle 3000 T possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. ha i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di stazza pari o superiore alle 500 GT e ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto in quel compito:
 - 2.1.1. per l'abilitazione quale primo ufficiale di coperta, per non meno di dodici mesi; e
 - 2.1.2. per l'abilitazione quale comandante, per non meno di trentasei mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di ventiquattro mesi se almeno dodici mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta; e
 - 2.2. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/2 del codice STCW per i comandanti e i primi ufficiali di coperta su navi di stazza pari o superiore alle 3000 GT.

Comandante e primo ufficiale di coperta su navi di stazza compresa tra le 500 e le 3000 GT

3. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi adibite alla navigazione marittima di stazza tra le 500 e le 3000 GT possiede un certificato di competenza.
4. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 4.1. possiede, per l'abilitazione quale primo ufficiale di coperta, i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di stazza pari o superiore a 500 GT;
 - 4.2. possiede, per l'abilitazione quale comandante, i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di stazza pari o superiore a 500 GT e ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto in quel



compito per non meno di trentasei mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di ventiquattro mesi se almeno dodici mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta; e

- 4.3. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di formazione riconosciuta e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/2 del codice STCW per i comandanti e i primi ufficiali di coperta su navi di stazza compresa tra le 500 e le 3000 GT.

Regola II/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione e di comandanti su navi di stazza inferiore a 500 GT

Navi non adibite a viaggi costieri

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione che presti servizio su una nave adibita alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT non adibita a viaggi costieri possiede un certificato di competenza per navi di stazza pari o superiore a 500 GT.
2. Ogni comandante in servizio su una nave adibita alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT non adibita a viaggi costieri possiede un certificato di competenza per il servizio in qualità di comandante di navi di stazza compresa tra le 500 e le 3000 GT.

Navi adibite a viaggi costieri

Ufficiale responsabile della guardia di navigazione

3. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi adibite alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri possiede un certificato di competenza.
4. Ogni candidato all'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi adibite alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri:
 - 4.1. ha almeno diciotto anni;
 - 4.2. ha effettuato:
 - 4.2.1. un addestramento speciale, ivi compreso un adeguato periodo di servizio di navigazione, come stabilito dallo Stato membro; o
 - 4.2.2. un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta per un periodo non inferiore a trentasei mesi;
 - 4.3. ha i requisiti applicabili prescritti dalle regole del capo IV, ove prescritti, per l'espletamento dei servizi radio definiti in conformità delle norme radio;
 - 4.4. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/3 del codice STCW per gli ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri; e
 - 4.5. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

Comandante

5. Ogni comandante che presti servizio su navi adibite alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri possiede un certificato di competenza.



6. Ogni candidato all'abilitazione in qualità di comandante di navi adibite alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri:
 - 6.1. ha almeno venti anni;
 - 6.2. ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione per un periodo di non meno di dodici mesi;
 - 6.3. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/3 del codice STCW per i comandanti di navi di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri; e
 - 6.4. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

Dispense

7. L'amministrazione, se considera che le dimensioni di una nave e le condizioni di viaggio siano tali da rendere l'applicazione di tutti i requisiti previsti alla presente regola e alla sezione A-II/3 del codice STCW esorbitanti o inattuabili, può, nella misura che ritiene opportuna, dispensare il comandante e l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione su tale nave o classe di navi da alcuni dei requisiti, tenendo presente la sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

Regola II/4

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei comuni facenti parte di una guardia di navigazione

1. Ogni comune facente parte di una guardia di navigazione su navi adibite alla navigazione marittima di stazza pari o superiore a 500 GT, che non sia un marinaio che sta compiendo la formazione o un marinaio i cui compiti, mentre è di guardia, sono di natura tale da non richiedere specializzazione, possiede un certificato adeguato allo svolgimento dei propri compiti.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. ha almeno sedici anni;
 - 2.2. ha effettuato:
 - 2.2.1. un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno sei mesi di formazione e di pratica; o
 - 2.2.2. un addestramento speciale, a terra o a bordo, comprendente un periodo di servizio di navigazione riconosciuto che non sia inferiore a due mesi; e
 - 2.3. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/4 del codice STCW.
3. Il servizio di navigazione, la formazione e la pratica di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2 sono associati con funzioni attinenti alla guardia di navigazione e comportano l'esecuzione di compiti sotto la supervisione diretta del comandante, dell'ufficiale responsabile della guardia di navigazione o di un comune qualificato.

Regola II/5

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di comuni in qualità di marittimi abilitati di coperta

1. Ogni marittimo abilitato di coperta in servizio su una nave di stazza pari o superiore a 500 GT possiede un certificato adeguato.



2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. ha almeno diciotto anni;
 - 2.2. possiede i requisiti per l'abilitazione dei comuni facenti parte di una guardia di navigazione;
 - 2.3. oltre a essere qualificato per prestare servizio come marinaio facente parte di una guardia di navigazione, ha effettuato un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta:
 - 2.3.1. non inferiore a diciotto mesi, o
 - 2.3.2. non inferiore a dodici mesi e ha completato la formazione riconosciuta; e
 - 2.4. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/5 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i certificati dei marittimi abilitati emessi prima del 1° gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-II/5 del codice STCW e stabilisce, ove opportuno, se è necessario richiedere che tali membri del personale aggiornino le proprie qualifiche.
4. Fino al 1° gennaio 2017, uno Stato membro che è anche parte della convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro concernente i certificati di attitudine di marinaio qualificato del 1946 (n. 74) può continuare a rinnovare e prorogare certificati e convalide in conformità alle disposizioni della suddetta convenzione.
5. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio nella qualità pertinente nella sezione di coperta per un periodo di almeno dodici mesi durante i sessanta mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva.

CAPO III

REPARTO MACCHINE

Regola III/1

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a ufficiale responsabile della guardia in macchina in un locale macchine presidiato o a ufficiale addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia in macchina in un locale macchine presidiato od ogni ufficiale di macchina addetto al servizio in un locale macchine periodicamente non presidiato, in servizio su navi adibite alla navigazione marittima aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW, possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. ha almeno diciotto anni;
 - 2.2. ha completato una formazione combinata di specializzazione in laboratorio e un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a dodici mesi nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto, in cui sia compresa attività di formazione a bordo conformemente alle prescrizioni della sezione A-III/1 del codice STCW, e che sia documentato in un registro di formazione riconosciuto, oppure ha completato una formazione combinata di specializzazione in laboratorio e



- servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a trentasei mesi di cui almeno trenta mesi di servizio di navigazione nel reparto macchine;
- 2.3. ha prestato, durante il prescritto servizio di navigazione, servizi di guardia in un locale macchine sotto la supervisione del direttore di macchina o di un ufficiale qualificato per almeno sei mesi;
 - 2.4. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/1 del codice STCW; e
 - 2.5. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

Regola III/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a direttore di macchina e a primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3000 kW

1. Ogni direttore di macchina e ogni primo ufficiale di macchina in servizio su navi adibite alla navigazione marittima, aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3000 kW, possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. possiede i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia in macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW e ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto in tale compito:
 - 2.1.1. per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di macchina, non meno di dodici mesi come ufficiale di macchina qualificato; e
 - 2.1.2. per l'abilitazione a direttore di macchina, non meno di trentasei mesi, tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di ventiquattro mesi se almeno dodici mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di macchina; e
 - 2.2. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/2 del codice STCW.

Regola III/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a direttore di macchina e a primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3000 kW

1. Ogni direttore di macchina e ogni primo ufficiale di macchina, in servizio su navi adibite alla navigazione marittima aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3000 kW, possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. possiede i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia in macchina;



- 2.1.1. per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di macchina, ha un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a dodici mesi prestato come allievo ufficiale di macchina o ufficiale di macchina; e
 - 2.1.2. per l'abilitazione in qualità di direttore di macchina, ha un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a ventiquattro mesi di cui non meno di dodici mesi essendo qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina; e
- 2.2. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/3 del codice STCW.
3. Ogni ufficiale di macchina che sia qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3000 kW può prestare servizio come direttore di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza inferiore a 3000 kW purché il certificato sia convalidato in tal senso.

Regola III/4

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a comune facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato

1. Ogni comune facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato, su navi marittime aventi un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW, che non sia un marinaio che stia compiendo la formazione o un marinaio i cui compiti sono di natura che non richiede specializzazione, possiede un certificato adeguato allo svolgimento dei propri compiti.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. ha almeno sedici anni;
 - 2.2. ha effettuato:
 - 2.2.1. un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno sei mesi di formazione e di pratica; o
 - 2.2.2. un addestramento speciale, a terra o a bordo, comprendente un periodo di servizio di navigazione riconosciuto che non sia inferiore a due mesi; e
 - 2.3. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/4 del codice STCW.
3. Il servizio di navigazione, la formazione e la pratica di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2 sono associati a funzioni attinenti alla guardia dei locali macchine e comportano l'esecuzione di compiti sotto la supervisione diretta di un ufficiale di macchina qualificato o di un comune qualificato.

Regola III/5

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a marittimo abilitato di macchina in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato

1. Ogni marittimo abilitato di macchina in servizio su una nave avente un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW possiede un certificato adeguato.
2. Ogni candidato all'abilitazione:



- 2.1. ha almeno diciotto anni;
 - 2.2. possiede i requisiti per l'abilitazione a comune facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato;
 - 2.3. oltre a essere qualificato per prestare servizio come comune facente parte di una guardia di macchina, ha effettuato un servizio di navigazione riconosciuto nel reparto macchine:
 - 2.3.1. non inferiore a dodici mesi, o
 - 2.3.2. non inferiore a sei mesi e ha completato la formazione riconosciuta; e
 - 2.4. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/5 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i certificati dei comuni del reparto macchine emessi prima del 1o gennaio 2012 con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/5 del codice STCW e stabilisce, ove opportuno, se è necessario richiedere che tali membri del personale aggiornino le proprie qualifiche.
 4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio nella qualità pertinente nel reparto macchine per un periodo di almeno dodici mesi durante i sessanta mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva.

Regola III/6

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiale elettrotecnico

1. Ogni ufficiale elettrotecnico in servizio su navi adibite alla navigazione marittima, aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW, possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. ha almeno diciotto anni;
 - 2.2. ha completato una formazione combinata di specializzazione in laboratorio e servizio di navigazione riconosciuto di almeno dodici mesi, di cui almeno sei mesi di servizio di navigazione, nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto conforme ai requisiti della sezione A-III/6 del codice STCW e documentato in un registro di formazione riconosciuto, oppure ha completato una formazione combinata di specializzazione in laboratorio e servizio di navigazione riconosciuto di almeno trentasei mesi di cui almeno trenta mesi di servizio di navigazione nel reparto macchine;
 - 2.3. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/6 del codice STCW; e
 - 2.4. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4, paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i certificati degli ufficiali elettrotecnici emessi prima del 1o gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/6 del codice STCW e stabilisce, ove opportuno, se è necessario richiedere che tali membri del personale aggiornino le proprie qualifiche.



4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio a bordo nella qualità pertinente per un periodo di almeno dodici mesi durante i sessanta mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva e ha un livello di competenza specificato alla sezione A-III/6 del codice STCW.
5. Nonostante i summenzionati requisiti prescritti ai paragrafi da 1 a 4, uno Stato membro può ritenere che una persona opportunamente qualificata sia in grado di svolgere determinate funzioni di cui alla sezione A-III/6.

Regola III/7

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a comune elettrotecnico

1. Ogni comune elettrotecnico in servizio su una nave avente un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW possiede un certificato adeguato.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
 - 2.1. ha almeno diciotto anni;
 - 2.2. ha completato un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno dodici mesi di formazione e di pratica; o
 - 2.3. ha completato una formazione riconosciuta, comprendente un periodo di servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a sei mesi; o
 - 2.4. è in possesso di qualifiche che corrispondono alle competenze tecniche di cui alla tabella A-III/7 del codice STCW e ha completato un periodo riconosciuto di servizio di navigazione, non inferiore a tre mesi; e
 - 2.5. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/7 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i certificati dei comuni elettrotecnici emessi entro il 1o gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/7 del codice STCW e stabilisce, ove opportuno, se è necessario richiedere che tali membri del personale aggiornino le proprie qualifiche.
4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio a bordo nella qualità pertinente per un periodo di almeno dodici mesi durante i sessanta mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva e ha un livello di competenza specificato alla sezione A-III/7 del codice STCW.
5. Nonostante i summenzionati requisiti prescritti ai paragrafi da 1 a 4, uno Stato membro può ritenere che una persona opportunamente qualificata sia in grado di svolgere determinate funzioni di cui alla sezione A-III/7.

CAPO IV

OPERATORI ADDETTI ALLE RADIOCOMUNICAZIONI E AI SERVIZI RADIO

Nota esplicativa

Le disposizioni obbligatorie relative alla guardia radio sono stabilite dalle norme radio e dalla convenzione SOLAS 74, nella versione modificata. Le disposizioni per la manutenzione delle apparecchiature radio figurano nella convenzione SOLAS 74, nella versione modificata, e negli orientamenti adottati dall'Organizzazione marittima internazionale.

Regola IV/1

Applicazione



1. Fatto salvo il disposto del punto 2, le disposizioni del presente capitolo si applicano ai radiooperatori su navi che operano nell'ambito del sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS), come stabilito dalla convenzione SOLAS 74, nella versione modificata.
2. I radiooperatori su navi che non sono tenute a conformarsi alle disposizioni del GMDSS contenute nel capo IV della convenzione SOLAS 74 non sono obbligati a conformarsi alle disposizioni del presente capo. Tuttavia, i radiooperatori in servizio su tali navi devono conformarsi alle norme radio. Gli Stati membri provvedono affinché siano rilasciati o riconosciuti certificati adeguati per tali radiooperatori come prescritto dalle norme radio.

Regola IV/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di radiooperatori addetti ai servizi GMDSS

1. Ogni persona responsabile o incaricata dell'espletamento di servizi radio su navi tenute a partecipare al GMDSS possiede un certificato adeguato relativo al GMDSS, rilasciato o riconosciuto dallo Stato membro ai sensi delle disposizioni delle norme radio.
2. Inoltre, ogni candidato alla certificazione di competenza, a norma della presente regola, per il servizio su navi per le quali la convenzione SOLAS 74, nella versione modificata, stabilisce che devono disporre di un'apparecchiatura radio:
 - 2.1. ha almeno diciotto anni; e
 - 2.2. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-IV/2 del codice STCW.

CAPO V

REQUISITI PARTICOLARI RELATIVI ALLA FORMAZIONE DEL PERSONALE DI TALUNI TIPI DI NAVI

Regola V/1-1

Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e comuni di navi petroliere e chimichiere

1. Ufficiali e comuni addetti a compiti specifici e demandati ad assumere responsabilità in relazione al carico e alle attrezzature per il carico su navi petroliere o chimichiere possiedono un certificato che attesta una formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere.
2. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere ha completato una formazione di base conformemente alle disposizioni della sezione A-VI/1 del codice STCW e ha completato:
 - 2.1. almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi petroliere o chimichiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-1, paragrafo 1 del codice STCW; o
 - 2.2. una formazione di base riconosciuta per la movimentazione del carico su navi petroliere o chimichiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-1, paragrafo 1 del codice STCW.
3. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sovrintenda alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre



operazioni connesse al carico, possiede un certificato che attesta una formazione avanzata per la movimentazione del carico delle petroliere.

4. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per la movimentazione del carico su navi petroliere:
 - 4.1. possiede i requisiti per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere; e
 - 4.2. oltre a essere qualificato per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere:
 - 4.2.1. ha almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su petroliere, o
 - 4.2.2. ha completato almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di navi petroliere in posizione di soprannumero che comprenda almeno tre operazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW; e
 - 4.3. ha completato una formazione avanzata riconosciuta per la movimentazione del carico su navi petroliere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-1, paragrafo 2 del codice STCW.
5. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sorveglianza alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni connesse al carico, possiedono un certificato che attesta una formazione avanzata per la movimentazione del carico delle chimichiere.
6. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per la movimentazione del carico su navi chimichiere:
 - 6.1. possiede i requisiti per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere; e
 - 6.2. oltre a essere qualificato per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere:
 - 6.2.1. ha almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi chimichiere, o
 - 6.2.2. ha completato almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di chimichiere in posizione di soprannumero che comprenda almeno tre operazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW; e
 - 6.3. ha completato una formazione avanzata riconosciuta per la movimentazione del carico su navi chimichiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-1, paragrafo 3 del codice STCW.
7. Gli Stati membri provvedono affinché ai marittimi aventi i requisiti di cui ai paragrafi 2, 4 o 6, a seconda dei casi, sia rilasciato un certificato di addestramento o sia debitamente convalidato un certificato di competenza o un certificato di addestramento esistente.

Regola V/1-2

Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e comuni di navi gasiere



1. Ufficiali e comuni addetti a compiti specifici e demandati ad assumere responsabilità in relazione al carico e alle attrezzature per il carico su navi gasiere possiedono un certificato che attesta una formazione di base per la movimentazione del carico su navi gasiere.
2. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione di base per la movimentazione del carico su navi gasiere ha completato una formazione di base conformemente alle disposizioni della sezione A-VI/1 del codice STCW e ha completato:
 - 2.1. almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi gasiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-2, paragrafo 1 del codice STCW; o
 - 2.2. una formazione di base riconosciuta per la movimentazione del carico su navi gasiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-2, paragrafo 1 del codice STCW.
3. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sovrintenda alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni connesse al carico, possiedono un certificato che attesta una formazione avanzata per la movimentazione del carico delle navi gasiere.
4. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per la movimentazione del carico su navi gasiere:
 - 4.1. possiede i requisiti per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi gasiere; e
 - 4.2. oltre a essere qualificato per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi gasiere:
 - 4.2.1. ha almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi gasiere, o
 - 4.2.2. ha completato almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di navi gasiere, in posizione di soprannumero, che comprenda almeno tre operazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW; e
 - 4.3. ha completato una formazione avanzata riconosciuta per la movimentazione del carico su navi gasiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-2, paragrafo 2 del codice STCW.
5. Gli Stati membri provvedono affinché ai marittimi aventi i requisiti di cui ai paragrafi 2 o 4, a seconda dei casi, sia rilasciato un certificato di addestramento o sia debitamente convalidato un certificato di competenza o un certificato di addestramento esistente.

Regola V/2

Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale di navi passeggeri

1. La presente regola si applica a comandanti, ufficiali, comuni e altro personale in servizio a bordo di navi passeggeri, che effettuano viaggi internazionali. Gli Stati membri determinano l'applicabilità dei requisiti di cui alla presente regola al personale che presta servizio su navi passeggeri che effettuano viaggi nazionali.
2. Prima di essere demandati a qualsiasi funzione di servizio a bordo di navi passeggeri, i marittimi hanno frequentato con esito positivo i corsi di formazione di cui ai punti da 4 a 7 infra, in funzione della qualifica, dei compiti e delle responsabilità individuali.



3. I marittimi che sono tenuti a seguire i corsi di formazione di cui ai punti 4, 6 e 7 frequentano, a intervalli non superiori a cinque anni, appositi corsi di aggiornamento o dimostrano di aver raggiunto i livelli di competenza previsti nei cinque anni precedenti.
4. I comandanti, gli ufficiali e l'altro personale designato sul ruolo di appello ad assistere i passeggeri in situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri hanno completato con esito positivo i corsi di formazione in materia di gestione della folla, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 1, del codice STCW.
5. Il personale incaricato di prestare assistenza direttamente ai passeggeri negli spazi loro riservati a bordo di navi passeggeri ha completato con esito positivo i corsi di formazione in materia di sicurezza specificati alla sezione A-V/2, paragrafo 2, del codice STCW.
6. I comandanti, i primi ufficiali di coperta, i direttori di macchina, i primi ufficiali di macchina e qualsiasi altro personale designato sul ruolo di appello, responsabile della sicurezza dei passeggeri nelle situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri, hanno frequentato con esito positivo i corsi di formazione riconosciuti in materia di gestione delle situazioni di crisi e del comportamento umano, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 3, del codice STCW.
7. I comandanti, i primi ufficiali di coperta, i direttori di macchina, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, di carico, scarico e stivaggio del carico o di chiusura dei portelli dello scafo a bordo di navi passeggeri ro-ro, hanno frequentato con esito positivo i corsi di formazione riconosciuti in materia di sicurezza dei passeggeri, sicurezza del carico e protezione dello scafo, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 4, del codice STCW.
8. Gli Stati membri provvedono a rilasciare la documentazione comprovante la formazione conseguita a tutti coloro che risultano qualificati ai sensi della presente regola.

CAPO VI

FUNZIONI RELATIVE ALLE SITUAZIONI D'EMERGENZA, ALLA SICUREZZA SUL LAVORO, ALLA PROTEZIONE, ALL'ASSISTENZA MEDICA E ALLA SOPRAVVIVENZA

Regola VI/1

Requisiti minimi obbligatori relativi all'addestramento, all'istruzione e alla formazione di base in materia di sicurezza per tutta la gente di mare

1. Alla gente di mare vengono impartiti l'addestramento, l'istruzione o la formazione di base in materia di sicurezza conformemente al disposto della sezione A-VI/1 del codice STCW e la sua competenza viene adeguata al livello ivi indicato.
2. Qualora la formazione di base non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato, a seconda del caso, un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato il corso di formazione di base.

Regola VI/2

Requisiti minimi obbligatori per il rilascio di certificati di addestramento all'uso di mezzi di salvataggio (zattere, imbarcazioni di salvataggio e battelli di emergenza)

1. Ogni candidato al rilascio di un certificato di addestramento all'uso di mezzi di salvataggio che non siano battelli di emergenza:



- 1.1. ha almeno diciotto anni;
 - 1.2. ha un servizio di navigazione riconosciuto di non meno di dodici mesi oppure ha frequentato un corso di formazione riconosciuto e ha un servizio di navigazione riconosciuto di non meno di sei mesi; e
 - 1.3. ha una competenza del livello previsto alla sezione A-VI/2, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW per il rilascio dei certificati di addestramento all'uso di mezzi di salvataggio.
2. Ogni candidato al rilascio di un certificato di addestramento all'uso di battelli di emergenza:
- 2.1. possiede un certificato di addestramento all'uso di mezzi di salvataggio che non siano battelli di emergenza;
 - 2.2. ha frequentato un corso di formazione riconosciuto; e
 - 2.3. ha una competenza del livello previsto alla sezione A-VI/2, paragrafi da 7 a 10, del codice STCW per il rilascio dei certificati di addestramento all'uso di battelli di emergenza.

Regola VI/3

Requisiti minimi obbligatori relativi ai corsi di perfezionamento in tecniche antincendio

1. La gente di mare addetta al controllo di operazioni antincendio ha superato un corso di perfezionamento in tecniche antincendio vertente in particolare sull'organizzazione, le tattiche e il comando in conformità delle disposizioni della sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW e ha una competenza del livello ivi indicato.
2. Qualora un corso di perfezionamento in tecniche antincendio non sia previsto ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato un corso di perfezionamento in tecniche antincendio.

Regola VI/4

Requisiti minimi obbligatori in materia di primo soccorso e assistenza medica

1. La gente di mare addetta al servizio di primo soccorso a bordo di navi ha una competenza in materia di pronto soccorso medico del livello indicato alla sezione A-VI/4, paragrafi 1, 2 e 3, del codice STCW.
2. La gente di mare addetta a prestare assistenza medica a bordo di navi ha una competenza in materia di assistenza medica del livello indicato alla sezione A-VI/4, paragrafi 4, 5 e 6, del codice STCW.
3. Qualora l'addestramento in materia di primo soccorso o di assistenza medica non sia previsto ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato un corso di addestramento in materia di primo soccorso o di assistenza medica.

Regola VI/5

Requisiti minimi obbligatori per il rilascio di certificati di addestramento per ufficiali di sicurezza della nave

1. Ogni candidato al rilascio di un certificato di addestramento come ufficiale di sicurezza della nave:
 - 1.1. ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a dodici mesi o un servizio di navigazione adeguato e ha conoscenza del funzionamento della nave; e



- 1.2. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/5, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW per il rilascio di certificati di addestramento di ufficiale di sicurezza della nave.
2. Gli Stati membri provvedono a rilasciare un certificato di addestramento a tutti coloro che risultano qualificati ai sensi della presente regola.

Regola VI/6

Requisiti minimi obbligatori relativi all'istruzione e alla formazione in materia di protezione per tutti gli appartenenti alle gente di mare

1. Alla gente di mare sono impartiti l'addestramento in materia di protezione, l'istruzione o la formazione di sensibilizzazione alla protezione, conformemente alla sezione A-VI/6, paragrafo da 1 a 4, del codice STCW e la loro competenza è adeguata al livello ivi indicato.
2. Qualora la sensibilizzazione alla protezione non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato un corso di sensibilizzazione alla protezione.
3. Ogni Stato membro raffronta la formazione o istruzione relativa alla protezione prevista per la gente di mare che possiede o può documentare abilitazioni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, con quanto indicato alla sezione A-VI/6, paragrafo 4 del codice STCW e stabilisce se è necessario richiedere che detta gente di mare aggiorni le proprie qualifiche.

Gente di mare incaricata di compiti di protezione

4. La gente di mare incaricata di compiti di protezione ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/6, paragrafi da 6 a 8, del codice STCW.
5. Qualora una formazione in compiti di protezione non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato un corso di formazione in compiti di protezione.
6. Ogni Stato membro raffronta i livelli di formazione relativa alla protezione previsti per la gente di mare che svolge compiti di protezione e che possiede o può documentare abilitazioni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, con quelli specificati alla sezione A-VI/6, paragrafo 8 del codice STCW e stabilisce se è necessario richiedere che detta gente di mare aggiorni le proprie qualifiche.

CAPO VII

CERTIFICATI ALTERNATIVI

Regola VII/1

Rilascio di certificati alternativi

1. In deroga ai requisiti per le abilitazioni di cui ai capi II e III dell'allegato, gli Stati membri hanno facoltà di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati diversi da quelli menzionati dalle regole dei capi suddetti, a condizione che:

- 1.1. le relative funzioni e livelli di responsabilità attestati dal certificato o dalla convalida dello stesso siano selezionati tra quelli indicati alle sezioni A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-



II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 e A-IV/2, del codice STCW e identici a quelli ivi indicati;

1.2. i candidati abbiano frequentato con esito positivo i corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e abbiano le competenze dei livelli prescritti dalle pertinenti sezioni del codice STCW, conformemente al disposto della sezione A-VII/1 di detto codice, per le funzioni e i gradi di responsabilità che devono essere attestati da tali certificati e convalide;

1.3. i candidati abbiano prestato un servizio di navigazione riconosciuto adeguato all'esecuzione delle funzioni e ai gradi di responsabilità indicati nel certificato. La durata minima di tale servizio di navigazione deve essere equivalente alla durata del servizio di navigazione prescritto ai capi II e III dell'allegato. In ogni caso, la durata minima del servizio di navigazione non può essere inferiore a quella prescritta dalla sezione A-VII/2 del codice STCW;

1.4. i candidati all'abilitazione che dovranno svolgere funzioni di navigazione a livello operativo abbiano i requisiti applicabili di cui alle regole del capo IV, ove prescritti per l'espletamento dei servizi radio definiti in conformità delle norme radio;

1.5. i certificati siano rilasciati in conformità del disposto dell'articolo 5 della presente direttiva e delle disposizioni del capo VII del codice STCW.

2. Nessun certificato ai sensi del presente capo può essere rilasciato prima che uno Stato membro abbia comunicato alla Commissione le informazioni prescritte dalla convenzione STCW.

Regola VII/2

Certificazione della gente di mare

Ogni marittimo addetto a una o più funzioni tra quelle indicate alle tabelle A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 o A-II/5 del capo II o alle tabelle A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 o A-III/5 del capo III o A-IV/2 del capo IV del codice STCW possiede un certificato di competenza o un certificato di addestramento, a seconda del caso.

Regola VII/3

Principi che disciplinano il rilascio di certificati alternativi

1. Se uno Stato membro decide di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati alternativi, provvede affinché siano rispettati i seguenti principi:

1.1. nessun sistema alternativo di abilitazione può essere posto in vigore se non offre garanzie di sicurezza in mare e di prevenzione dell'inquinamento di livello almeno equivalente a quello risultante dalle disposizioni dei precedenti capi; e

1.2. qualsiasi sistema alternativo di abilitazione ai sensi del presente capo deve prevedere la possibilità di sostituire i certificati rilasciati ai sensi dello stesso con quelli rilasciati ai sensi dei precedenti capi.

2. Il principio della sostituibilità dei certificati di cui al paragrafo 1 garantisce che:

2.1. gli appartenenti alla gente di mare abilitati ai sensi del sistema di cui ai capi II e/o III e quelli abilitati ai sensi del capo VII siano in grado di prestare indifferentemente servizio su navi tradizionali od organizzate secondo altre forme; e

2.2. la formazione della gente di mare non sia finalizzata a sistemi di organizzazione di bordo specifici in maniera tale da renderla inidonea a svolgere altrove la sua professione.

3. Il rilascio di qualunque certificato ai sensi delle disposizioni del presente capo è fondato sui seguenti principi:



3.1. il rilascio di certificati alternativi non deve essere finalizzato a:

3.1.1. ridurre il numero dei membri dell'equipaggio a bordo;

3.1.2. abbassare il livello di professionalità o le qualifiche della gente di mare; o

3.1.3. consentire l'assegnazione di compiti misti di ufficiale di guardia di macchina e di coperta al titolare di un solo certificato nell'arco di un solo turno di guardia; e

3.2. alla persona in comando spetta il titolo di comandante; la posizione giuridica e l'autorità del comandante e di chiunque altro non possono essere pregiudicate dall'attuazione di sistemi di abilitazione alternativi.

4. I principi di cui ai punti 1 e 2 garantiscono il mantenimento delle competenze degli ufficiali sia di coperta che di macchina."



Allegato II
previsto dall'articolo 20, comma 1

A) Criteri per il riconoscimento dei certificati emessi da un Paese terzo.

1. Il Paese terzo deve essere parte della Convenzione STCW.
2. Il Paese terzo deve essere stato identificato dal comitato per la sicurezza marittima dell'IMO come paese che ha pienamente adempiuto alle prescrizioni della Convenzione STCW.
3. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima e con l'eventuale partecipazione degli Stati membri dell'Unione europea interessati, ha accertato, procedendo alla valutazione della parte in questione, che può comprendere l'ispezione di strutture e la verifica delle procedure, che sono pienamente soddisfatti i requisiti della convenzione STCW relativi ai livelli di competenza, di formazione e di abilitazione, nonché ai livelli di qualità.
4. Lo Stato membro dell'Unione europea non ha ancora concluso un accordo con il Paese terzo interessato secondo cui ogni significativo cambiamento, apportato alle disposizioni in materia di formazione e abilitazione oggetto della Convenzione STCW, nella sua versione aggiornata, sarà tempestivamente notificato.
5. Gli Stati membri dell'Unione europea hanno preso misure volte ad assicurare che gli appartenenti alla gente di mare che presentano, a fini di riconoscimento, certificati per svolgere funzioni di livello direttivo, abbiano una conoscenza adeguata della legislazione marittima dello Stato membro dell'Unione europea in relazione alle funzioni di livello direttivo che sono autorizzati a svolgere.
6. Se uno Stato membro dell'Unione europea desidera completare la verifica della conformità di un Paese terzo esaminando taluni istituti di formazione marittima deve procedere conformemente alle disposizioni della sezione A-I/6 del codice STCW.

B) procedure per il riconoscimento di certificati emessi da un Paese terzo.

1. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, e con l'eventuale partecipazione degli Stati membri dell'Unione europea interessati, provvede a raccogliere le informazioni di cui alla lettera A) del presente allegato e procedere ad una valutazione dei sistemi di formazione e di abilitazione del Paese terzo per il quale è stata presentata una domanda di riconoscimento al fine di verificare se tale Paese soddisfa tutti i requisiti della Convenzione STCW '78, nella sua versione aggiornata, e se siano state adottate le misure atte a prevenire frodi in relazione ai certificati.
2. Se entro il termine di cui all'articolo 20, comma 4, non è adottata alcuna decisione in merito al riconoscimento del Paese terzo in questione, lo Stato membro dell'Unione europea che ha presentato la domanda può decidere di riconoscere detto Paese terzo su base unilaterale fino a quando non sarà adottata una decisione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'allegato III.



3. Uno Stato membro dell'Unione europea può decidere, in relazione alle navi battenti la propria bandiera, di convalidare i certificati rilasciati da Paesi terzi riconosciuti dalla Commissione, tenendo conto delle disposizioni di cui all'allegato II, lettera A), punti 4 e 5.
4. Restano validi i riconoscimenti dei certificati rilasciati da Paesi terzi riconosciuti, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, Serie C, entro il 14 giugno 2005.
5. Detti riconoscimenti possono essere utilizzati da tutti gli Stati membri dell'Unione europea, a condizione che la Commissione non li revochi successivamente in virtù di quanto all'allegato III.
6. la Commissione elabora e tiene aggiornato un elenco dei Paesi terzi riconosciuti. L'elenco è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, Serie C.



Allegato III
Previsto dall'art 20, comma 4

A) Procedura del Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (1). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento all'art. 28 paragrafo 2 della direttiva europea 2008/106/CE, come modificata dalla direttiva europea 2012/35/CE, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma del regolamento (UE) n. 182/2011.

B) Mancata Conformità

1. Fatti salvi i criteri stabiliti nell'allegato II, lettera A), quando uno Stato Membro, ovvero la Commissione Europea, ritiene che un Paese Terzo riconosciuto non soddisfa più i requisiti della Convenzione STCW '78, nella sua versione aggiornata, ne informa quanto prima la Commissione Europea, ovvero gli Stati Membri, precisando i motivi;
2. La Commissione sottopone immediatamente il caso al comitato di cui al punto 1. della lettera A);
3. Quando uno Stato Membro intende revocare la convalida di tutti i certificati rilasciati da un Paese Terzo ne informa immediatamente la Commissione Europea e tutti gli altri Stati Membri, motivando debitamente la propria intenzione.
4. La Commissione Europea, assistita dalla Agenzia Europea per la sicurezza marittima, riesamina il riconoscimento del Paese Terzo in questione per verificare se questo è venuto meno alle prescrizioni della Convenzione STCW'78, nella sua versione aggiornata.
5. Quando sussistono indizi che un determinato istituto di formazione marittima non soddisfa più le prescrizioni della Convenzione STCW'78, nella sua versione aggiornata, la Commissione Europea notifica al Paese interessato che il riconoscimento dei certificati di detto Paese è revocata entro due mesi, fatta salva l'adozione di misure per il assicurare il rispetto di tutte le prescrizioni della Convenzione STCW'78, nella sua versione aggiornata.
6. La Commissione decide in merito alla revoca del riconoscimento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 28, paragrafo 2, della direttiva 2008/106/Ce come modificata dalla direttiva 2012/35/CE.
7. Gli Stati membri interessati prendono le misure adeguate ai fini dell'attuazione della decisione.
8. Resta valida la convalida che attesta il riconoscimento dei certificati rilasciati prima della data in cui è adottata la decisione di revocare il riconoscimento del Paese Terzo. I marittimi



titolari di detta convalida non possono tuttavia esigere una convalida che attesti loro una qualifica più elevata, salvo quando detta rivalutazione è fondata unicamente su un'esperienza supplementare di servizio in mare.

C) Rivalutazione.

1. La Commissione europea, assistita dall'Agenzia Europea per la sicurezza marittima, procede regolarmente, ed almeno ogni cinque anni, ad una rivalutazione dei Paesi Terzi riconosciuti, compresi quelli indicati nell'allegato II, lettera B), punto 4, secondo la procedura ai sensi dell'articolo 20, comma 4, per verificare se soddisfano i pertinenti criteri stabiliti dall'allegato II, lettera A) e se sono state adottate le misure adeguate di prevenzione delle frodi in materia di certificati di abilitazione.
2. La Commissione Europea definisce i criteri di priorità per la valutazione di detti Paesi Terzi sulla base dei dati risultanti dal controllo dello Stato di approdo ai sensi dell'articolo 21 del presente regolamento e dalle relazioni concernenti i risultati di valutazioni indipendenti comunicate dai Paesi Terzi ai sensi della sezione A-I/7 del codice STCW.
3. La Commissione Europea presenta agli Stati Membri una relazione sui risultati della valutazione.

D) controllo periodico dell'adempimento

1. La Commissione, fatti salvi i poteri ad essa conferiti dall'articolo 226 del trattato, verifica regolarmente ed almeno ogni cinque anni, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, che gli Stati membri adempiano alle norme minime stabilite dalla direttiva 2008/106/CE come modificata dalla direttiva 2012/35/CE.

F) Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite dal presente articolo.
2. La delega di potere di cui al presente articolo è conferita alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 3 gennaio 2013. La Commissione elabora una relazione sulla delega di poteri al più tardi il 4 aprile 2017. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui al presente articolo può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.



5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 26 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

G) Modifiche

1. Alla Commissione europea è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 bis che modificano l'allegato V della direttiva 2008/106/CE, e sue modificazioni ed integrazioni, riguardo al contenuto e ai dettagli specifici e rilevanti delle informazioni che devono essere comunicate dagli Stati membri, purché tali atti si limitino a tener conto delle modifiche alla convenzione e al codice STCW, rispettando nel contempo le garanzie sulla protezione dei dati. Tali atti delegati non modificano le disposizioni in materia di anonimizzazione dei dati di cui all'articolo 25 bis, paragrafo 3 della stessa direttiva.



Allegato IV
previsto dall'articolo 24, comma 1

1. Le informazioni di cui all'art. 24, comma 1, sono messe a disposizione della Commissione su base annuale e in formato elettronico e comprendono le informazioni registrate al 31 dicembre dell'anno precedente. Gli Stati membri mantengono tutti i diritti di proprietà sulle informazioni nel formato dei dati non elaborati. Le statistiche elaborate sulla base di tali informazioni sono rese accessibili al pubblico conformemente alle disposizioni sulla trasparenza e sulla protezione delle informazioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1406/2002.
2. Al fine di garantire la protezione dei dati personali gli Stati membri, usando software fornito o accettato dalla Commissione, rendono anonime tutte le informazioni personali indicate all'allegato V prima di trasmetterle alla Commissione. La Commissione utilizza soltanto tali informazioni rese anonime.
3. Gli Stati membri e la Commissione assicurano che le misure per la raccolta, la presentazione, la conservazione, l'analisi e la divulgazione di tali informazioni siano concepite in modo tale da rendere possibile l'analisi statistica.
4. Ai fini del primo comma, la Commissione adotta misure dettagliate riguardanti i requisiti tecnici necessari per garantire la gestione adeguata dei dati statistici. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 2, della Direttiva 2008/106/CE.



Retro

La validità del presente certificato cessa fino al: *The validity of this certificate is hereby extended until:*

Timbro ufficiale - Official seal

IL COMANDANTE DEL PORTO

Signature of duty authorized officer

Name of duty authorized officer

Data di emissione - Date of issuance

La validità del presente certificato cessa fino al: *The validity of this certificate is hereby extended until:*

Timbro ufficiale - Official seal

IL COMANDANTE DEL PORTO

Signature of duty authorized officer

Name of duty authorized officer

Data di emissione - Date of issuance

La validità del presente certificato cessa fino al: *The validity of this certificate is hereby extended until:*

Timbro ufficiale - Official seal

IL COMANDANTE DEL PORTO

Signature of duty authorized officer

Name of duty authorized officer

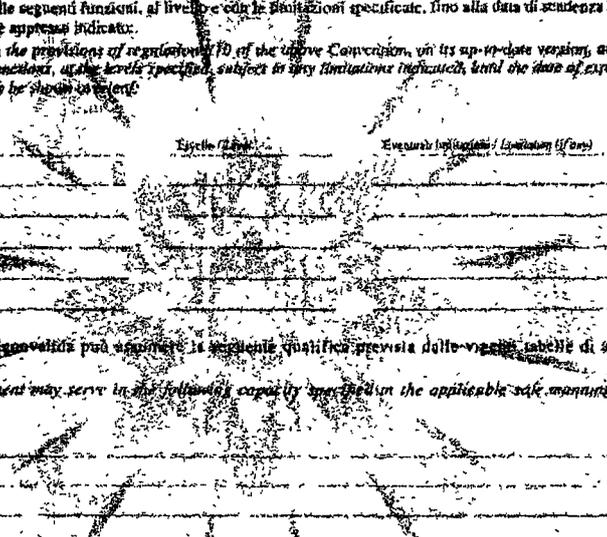
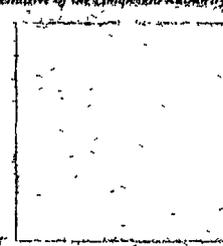
Data di emissione - Date of issuance



(previsto dall'articolo 9, comma 1)

MODELLO DEL CERTIFICATO DI CONVALIDA

Fronte

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI <i>Ministry of Foreign Affairs</i>		AMBASCIATA D'ITALIA / CANCELLERIA CONSOLARE DI
<p>Convalida attestante il riconoscimento di un certificato rilasciato secondo le disposizioni della Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Abilitazione e Titoli della Guardia per i marinai, 1978, nella sua versione aggiornata.</p> <p><i>Endorsement attesting the recognition of a certificate issued under the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, in its up-to-date version.</i></p>		
<p>Si attesta che il certificato n. _____ rilasciato in data _____ al Sig. _____</p> <p><i>We hereby state that the certificate No. _____ issued on _____ to Mr. _____</i></p>		
<p>Cognome e nome _____ Matricola n. _____</p> <p><i>Surname and name _____ Seaman's book No. _____</i></p>		
<p>Da o per conto dell' Autorità dello Stato di _____</p> <p><i>By or behalf of the Government of _____</i></p>		
<p>è stato riconosciuto in conformità con le disposizioni della regola 110 della sopracitata Convenzione, nella sua versione aggiornata, ed il legittimo titolare è autorizzato ad svolgere le seguenti funzioni, ai livelli e con le limitazioni specificate, fino alla data di scadenza della presente convalida delle sue designazioni di validità come appreso indicato.</p> <p><i>is duly recognized in accordance with the provisions of regulation 110 of the above Convention, in its up-to-date version, and the lawful holder is authorized to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated, until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown in regard.</i></p>		
Funzioni / Functions	Livello / Level	Eventuali limitazioni / Limitation (if any)
		
<p>Il legittimo titolare della presente convalida può assumere la seguente qualifica prevista dalle vigenti tabelle di arruolamento approvate dall'Amministrazione:</p> <p><i>The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:</i></p>		
<p>Qualifica / Capacity _____</p> <p>Limitazioni / Limitation (if any) _____</p>		
<p>Luogo e firma del rappresentante dell'Autorità competente</p> <p><i>Place and signature of the representative of the competent Authority</i></p>		
<p>MANCA DA VALLO</p>		
<p>Data di nascita del titolare del certificato</p> <p><i>Date of birth of the holder of the certificate</i></p>	<p>Ente emittente del certificato / Issuing body of the holder of the certificate</p>	
<p>Luogo di rilascio del certificato</p> <p><i>Place of issue of the certificate</i></p>	<p>Chiamata /</p> <p><i>Called /</i></p>	<p>scadenza il /</p> <p><i>expiry date</i></p>



La validità della presente certificazione è stata verificata
The validity of this endorsement is hereby confirmed and

Timbro Ufficiale / Official seal

Timbro e firma del rappresentante dell'Autorità competente
Seal and signature of the representative of the competent Authority

Data di rilascio
Date of issuance

La validità della presente certificazione è stata verificata
The validity of this endorsement is hereby confirmed and

Timbro Ufficiale / Official seal

Timbro e firma del rappresentante dell'Autorità competente
Seal and signature of the representative of the competent Authority

Data di rilascio
Date of issuance

La validità della presente certificazione è stata verificata
The validity of this endorsement is hereby confirmed and

Timbro Ufficiale / Official seal

Timbro e firma del rappresentante dell'Autorità competente
Seal and signature of the representative of the competent Authority

Data di rilascio
Date of issuance

L'originale della presente certificazione deve essere tenuto a bordo, ai sensi della Regola 1/2, paragrafo 9, della Convenzione IMO STCW/75, nella sua versione aggiornata.
The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation 1/2, paragraph 9, of the IMO STCW/75 Convention, on its up-to-date version, while serving on a ship.

1975-2002 © ILO, 2002

