

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare

COM(2011) 555 definitivo — 2011/0239 (COD)

(2012/C 43/16)

Relatrice: **BREDIMA**

Il Consiglio dell'Unione europea e il Parlamento europeo, rispettivamente in data 30 e 28 settembre 2011, hanno deciso, conformemente agli articoli 100, paragrafo 2, e 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare

COM(2011) 555 definitivo — 2011/0239 (COD).

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 23 novembre 2011.

Alla sua 476^a sessione plenaria, dei giorni 7 e 8 dicembre 2011 (seduta del 7 dicembre 2011), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 176 voti favorevoli, 3 voti contrari e 10 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Una migliore formazione è fondamentale per dare attrattiva alle professioni marittime nell'UE e aumentare la sicurezza e la protezione marittima. Il know-how marittimo è di importanza strategica perché l'UE possa mantenere una posizione guida nel settore marittimo mondiale.

1.2 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) sostiene il progetto di direttiva in esame, che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare al fine di recepire gli emendamenti di Manila (2010) alla Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia (STCW), del 1978.

1.3 Per gli Stati membri dell'UE l'adozione di tale proposta di direttiva è di vitale importanza, in quanto dal 2012, con l'entrata in vigore degli emendamenti di Manila alla convenzione STCW, la formazione dei marittimi sarà soggetta a nuove norme in materia di qualifiche, profilo professionale, sicurezza e abilitazione.

1.4 Il CESE non condivide la formulazione proposta nell'articolo 15, paragrafo 11, che recita: «gli Stati membri possono autorizzare o registrare contratti collettivi che consentono deroghe alle ore di riposo previste [dei marittimi]». La direttiva UE non dovrebbe discostarsi dalla formulazione adottata nella legislazione internazionale ed europea esistente, ossia, la Convenzione n. 180 e la Convenzione sul lavoro marittimo (2006) dell'OIL e la direttiva 1999/63/CE riguardante l'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare. Quest'ultima direttiva è frutto di un accordo raggiunto dopo lunghi e difficili negoziati tra le parti sociali, e le istituzioni dell'Unione europea dovrebbero rispettare il risultato del dialogo sociale.

1.5 Il CESE propone di specificare nella proposta di direttiva il formato standardizzato per la registrazione delle ore di riposo e di lavoro. A questo fine si può fare riferimento al documento IMO/OIL *Guidelines for the Development of Tables of Seafarers' Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Hours of Work or Hours of Rest* (Linee guida per l'elaborazione delle tabelle per l'organizzazione del lavoro a bordo e di formati di registrazione delle ore di lavoro e di riposo).

1.6 Il CESE fa notare che, mentre la convenzione STCW modificata entrerà in vigore il 1° gennaio 2012, la direttiva proposta non potrà entrare in vigore prima del luglio 2012 a causa delle procedure legislative preparatorie previste al Consiglio dell'Unione e al Parlamento europeo. Il CESE attira l'attenzione sui problemi che insorgeranno nel controllo dello Stato di approdo al di fuori dell'UE per quanto riguarda i nuovi orari di lavoro della gente di mare e per il fatto che i marittimi dell'Unione non disporranno fin dall'inizio della certificazione STCW 2010. È quindi necessario un chiarimento giuridico.

1.7 Per ciò che concerne la valutazione dei paesi terzi ai fini del riconoscimento dei loro istituti di formazione e certificati, il CESE giudica realistica la proroga dagli attuali tre a diciotto mesi, tenendo conto del pesante carico di lavoro per i paesi marittimi e della mancanza di risorse per gli altri paesi.

1.8 Il CESE giudica positivamente il nuovo obbligo fatto agli Stati membri di fornire alla Commissione europea informazioni standardizzate sui certificati dei lavoratori marittimi da utilizzare a fini di analisi statistica.

1.9 Il CESE propone di inserire nella proposta di direttiva la definizione di «marinai elettrotecnici» secondo le disposizioni della convenzione STCW.

1.10 Il CESE esorta vivamente la Commissione e gli Stati membri a esaminare quanto prima l'opportunità di formare i marittimi contro la pirateria, visto l'aumento di questo fenomeno su scala mondiale. La formazione deve basarsi sul testo *Best Management Practices* (Migliori pratiche di gestione) delle Nazioni Unite e sull'*International Ship and Port Security Code* (ISPS) (Codice internazionale per la sicurezza delle navi e dei porti).

2. Introduzione

2.1 La chiave per una proficua attività marittima è la qualità della formazione della gente di mare. Anche in tempi di crisi economica mondiale, la formazione dei lavoratori marittimi non deve essere considerata un costo, bensì un investimento, in quanto permetterà una migliore sicurezza e protezione marittime.

2.2 La Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (convenzione STCW) adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 1978 riguarda principalmente i requisiti di formazione degli ufficiali. Essa è stata modificata una prima volta nel 1995 e successivamente nel giugno 2010 con l'adozione degli emendamenti di Manila.

2.3 In una serie di pareri precedenti il CESE ha evidenziato l'importanza del know-how marittimo europeo ⁽¹⁾, della conformità delle direttive UE alla convenzione STCW e del miglioramento dell'istruzione marittima, visto come una delle azioni fondamentali per convincere i più giovani ad intraprendere una carriera in questo settore (convegno sul tema *Rafforzare l'attrattiva delle professioni marittime nell'UE*, organizzato dal CESE l'11 marzo 2010). È indispensabile che l'UE mantenga a 250 000 il numero dei marittimi perché, se diminuisse, rischierebbero di perdere il posto anche gli altri oltre due milioni di persone che lavorano nel comparto marittimo europeo. Perciò, il miglioramento della formazione marittima è di importanza strategica perché l'UE possa mantenere il suo primato mondiale nel settore.

2.4 Il progetto di direttiva che modifica la direttiva 2008/106/CE ha un duplice scopo: in primo luogo, allineare la legislazione UE alle norme internazionali trasponendo la convenzione STCW riveduta, adottata alla Conferenza di Manila nel 2010 e, in secondo luogo, stabilire l'obbligo per gli Stati membri dell'UE di fornire informazioni relative ai certificati e prorogare il termine per il riconoscimento dei sistemi di istruzione di paesi terzi. Le nuove norme internazionali saranno applicabili a

partire dal 1° gennaio 2012. La scadenza proposta per l'applicazione nell'Unione è il 31 dicembre 2012. L'obiettivo ultimo è garantire l'applicazione uniforme della Convenzione STCW aggiornata negli Stati membri dell'UE e assicurare che i lavoratori marittimi in possesso di certificati rilasciati da paesi terzi che vengono assunti a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE siano in possesso di una formazione adeguata.

3. Osservazioni generali

3.1 Dal 2012 la formazione dei marittimi sarà soggetta a nuove norme circa le competenze, il profilo professionale, la sicurezza e la certificazione. La formazione e la certificazione sono di grande importanza per la sicurezza della navigazione poiché la probabilità di incidenti è più alta in caso di formazione inadeguata e di mancanza di brevetti appropriati. La convenzione STCW dell'IMO è una delle quattro principali convenzioni marittime su scala mondiale. Le altre tre sono la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), la Convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento marino (MARPOL) e la Convenzione sul lavoro marittimo (MLC). Poiché la Convenzione è stata sottoscritta anche dagli Stati membri, è importante che la normativa europea sia allineata a quella internazionale. Gli emendamenti di Manila comportano norme più rigorose circa l'idoneità fisica, l'idoneità al servizio e l'abuso di alcol nonché l'introduzione di nuovi profili professionali come i «marittimi esperti» e gli «ufficiali elettrotecnici», di una formazione in materia di sicurezza per tutti i marittimi e di brevetti più semplici e chiari. Il progetto di direttiva comporta inoltre un miglioramento delle procedure (ad esempio per quanto riguarda la procedura di comitato e il riconoscimento delle scuole dei paesi terzi) e l'obbligo per gli Stati membri di fornire statistiche sulla formazione della gente di mare.

3.2 Il Comitato sostiene la proposta intesa ad integrare nella direttiva 2008/106/CE sul livello minimo di formazione dei marittimi gli emendamenti di Manila alla convenzione STCW. Propone che la Commissione europea si faccia garante dell'effettiva applicazione della direttiva negli Stati membri e insiste sul rispetto della convenzione STCW nel valutare i paesi terzi ai fini del riconoscimento dei loro istituti di formazione e dei loro certificati. Sebbene la proposta sia in gran parte una trasposizione letterale del testo degli emendamenti di Manila nel diritto europeo, essa propone anche alcune limitate modifiche alle disposizioni legislative europee vigenti circa il riconoscimento dei certificati dei lavoratori marittimi.

3.3 Il CESE prende atto delle proposte della task force sull'occupazione marittima e la competitività della Commissione europea (DG Mobilità e trasporti) (luglio 2011) per la trasposizione dell'accordo di Manila nella legislazione UE. La standardizzazione della formazione a livello mondiale consente alle navi europee di disporre di personale ben preparato indipendentemente dal luogo in cui viene seguita la formazione. Il commissario ai Trasporti Siim Kallas ha osservato che: «poiché il trasporto marittimo è un'industria globale, è necessario stabilire anche delle norme minime di formazione su scala internazionale».

⁽¹⁾ GU C 168 del 20.7.2007, pag. 50.
GU C 211 del 19.8.2008, pag. 31.
GU C 255 del 22.9.2010, pag. 103.
GU C 248 del 25.8.2011, pag. 22.
GU C 14 del 16.1.2001, pag. 41.
GU C 80 del 3.4.2002, pag. 9.
GU C 133 del 6.6.2003, pag. 23.
GU C 157 del 28.6.2005, pag. 42.
GU C 157 del 28.6.2005, pag. 53.
GU C 97 del 28.4.2007, pag. 33.
GU C 151 del 17.6.2008, pag. 35.

3.4 Nel recente parere sul Libro bianco sui trasporti (parere sul *Libro bianco - Verso uno spazio comune europeo dei trasporti* - CESE 1607/2011 del 26 ottobre 2011 - relatore: Coulon, cor-relatore Back), il CESE ha ribadito che «la normativa comunitaria dovrebbe essere interamente conforme alla normativa internazionale, in particolare alla Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia (STCW) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).»

3.5 Studi recenti hanno evidenziato un preoccupante problema di frodi sui brevetti, specialmente tra i marinai, perciò nel mercato internazionale del lavoro cresce il dubbio sulla validità dei brevetti in circolazione. Inoltre, spesso non è possibile compensare la carenza di marinai di paesi UE su mercato del lavoro con marinai provenienti da paesi non europei a causa delle differenze culturali, dei problemi di comunicazione e delle restrizioni all'assunzione di marittimi extracomunitari ⁽²⁾.

4. Osservazioni specifiche

4.1 *Articolo 15, paragrafo 9 (formato standardizzato per le registrazioni delle ore di riposo giornaliero)*

4.1.1 L'articolo 15, paragrafo 9, non precisa un formato standardizzato per la registrazione delle ore di riposo e di lavoro che le amministrazioni sono tenute a rispettare. La sezione A-VIII/1, paragrafo 7, della convenzione STCW modificata in seguito all'Accordo di Manila rimanda agli orientamenti dell'OMI/OIL per l'elaborazione delle tabelle sull'organizzazione del lavoro a bordo e per il formato delle registrazioni delle ore di lavoro o di riposo dell'equipaggio. Inoltre, anche la Convenzione dell'OIL sul lavoro marittimo del 2006, regola 2.3, standard A2.3, paragrafi 10 e 11, prevede un formato standardizzato per l'indicazione delle ore di lavoro e di riposo.

4.1.2 Il CESE propone di specificare, nella proposta di direttiva, il formato standardizzato per registrare le ore di riposo e le ore di lavoro facendo riferimento, a questo fine, alle Linee guida dell'OMI/OIL per l'elaborazione di tabelle per l'organizzazione del lavoro a bordo e di registri delle ore di lavoro o di riposo dell'equipaggio.

4.2 *Articolo 15, paragrafo 11 (ore di riposo)*

4.2.1 L'articolo 15, paragrafo 11, nella sua formulazione riveduta, stabilisce che «gli Stati membri possono autorizzare o registrare contratti collettivi che consentono deroghe alle ore di riposo». Si tratta di una formulazione molto più restrittiva di quella della legislazione europea e internazionale esistente, in particolare la Convenzione STCW riveduta e la Convenzione n. 180 dell'OIL (e quindi anche della Convenzione sul lavoro marittimo dell'OIL).

4.2.2 La formulazione dell'articolo 15, paragrafo 11, è diversa da quella nella direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999 relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei trasporti (ETF). Tale accordo è il risultato di lunghi e difficili negoziati tra le parti sociali e l'esito finale di questi negoziati è espressione di un delicato equilibrio. Qualsiasi suo emendamento o modifica deve avvenire attraverso discussioni e contrattazioni tra le parti sociali. La nuova, più restrittiva formulazione dell'articolo 15, paragrafo 11, non è frutto di una discussione o di una negoziazione tra le parti sociali: essa è stata introdotta dalla Commissione senza alcuna consultazione preventiva delle parti sociali. Il CESE esorta vivamente la Commissione a rispettare la dicitura della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dalle parti sociali.

4.3 *Entrata in vigore della nuova direttiva*

4.3.1 Le modifiche di Manila alla convenzione STCW entreranno in vigore il 1° gennaio 2012. Tuttavia, tenendo presente la procedura legislativa ordinaria del Consiglio dell'UE e del Parlamento europeo, la Commissione ha previsto che, dato che allora (vale a dire, il 1° gennaio 2012) la direttiva in esame non sarà ancora stata adottata, essa entri in vigore non appena sarà stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

4.3.2 A causa del ritardo nella sua adozione si verificherà un paradosso giuridico, ovvero, un conflitto tra la STCW modificata dall'accordo di Manila e la direttiva in esame, in particolare per quanto riguarda la data di entrata in vigore: infatti, o gli Stati membri non adempiranno i loro obblighi internazionali il 1° gennaio 2012 o, qualora ratifichino la convenzione, non ottempereranno alla direttiva STCW nella sua forma attuale. È probabile che gli Stati membri attendano l'esito finale dell'iter legislativo prima di ratificare l'accordo di Manila. Intanto, le navi battenti bandiere europee continueranno la loro attività commerciale con paesi terzi che potrebbero averlo già modificato. Ciò creerebbe un serio problema per le navi battenti bandiere europee, poiché negli Stati dell'UE le norme dell'accordo di Manila non verrebbero ancora applicate.

4.3.3 Il CESE sottolinea che insorgeranno problemi nel controllo dello Stato di approdo al di fuori dell'UE, in particolare per quanto riguarda le nuove disposizioni sulle ore di riposo. La preoccupazione riguarda l'applicazione dei nuovi requisiti in materia. Sarebbe opportuno riconoscere che qualche nave battente bandiera europea potrebbe incontrare dei problemi nel controllo dello Stato di approdo al di fuori dell'UE. I marittimi europei rischiano di perdere competitività non disponendo di una certificazione STCW 2010 fin dall'inizio. Inoltre, ci saranno problemi a livello di validità della certificazione e ripercussioni sui termini di validità dei documenti rilasciati ai marittimi dell'UE dai paesi non appartenenti all'Unione. Alla luce di quanto precede, è necessario un chiarimento giuridico.

⁽²⁾ GU C 80 del 3.4.2002, pagg. 9-14.

4.4 Riconoscimento dei sistemi di istruzione e di certificazione dei paesi terzi.

4.4.1 Riguardo alla valutazione dei paesi terzi ai fini del riconoscimento dei loro istituti di formazione e dei certificati da loro rilasciati, la proposta proroga il termine dagli attuali tre a diciotto mesi. Alcuni Stati membri hanno bisogno di più tempo: quelli marittimi (per esempio Malta) a causa del pesante carico di lavoro, quelli non marittimi a causa della mancanza di risorse. Il CESE constata che la proroga è realistica per tenere conto del pesante carico di lavoro dei paesi marittimi.

4.5 STCW - Sistema d'informazione

4.5.1 La Commissione deplora l'esistenza di dati inesatti sulle certificazioni. Essa propone una raccolta armonizzata e coerente delle informazioni presenti nei registri nazionali. Il CESE giudica positivamente il nuovo obbligo per gli Stati membri dell'UE di fornire informazioni standardizzate alla Commissione sulla certificazione dei marittimi per fini statistici. L'uso del «sistema di informazioni STCW» dell'AESM (Agenzia europea per la sicurezza marittima) come piattaforma per la raccolta delle informazioni richieste aiuterebbe l'industria a calcolare la domanda e l'offerta di lavoratori marittimi nel presente e a stimare quelle future.

4.6 Marinaio elettrotecnico

4.6.1 Pur facendo riferimento alla regola III/7, il progetto di direttiva non integra la definizione di «marinaio elettrotecnico», di cui alla regola I/1, paragrafo 36.

4.6.2 Il CESE propone di inserire nel progetto di direttiva la definizione di marinaio elettrotecnico di cui alla regola I/1, paragrafo 36, della convenzione STCW, che recita «per marinaio elettrotecnico» si intende un marinaio qualificato in conformità alle disposizioni della regola III/7 della convenzione».

4.7 Formazione contro la pirateria

4.7.1 Il CESE ritiene che sia urgente fornire ai marittimi una formazione contro la pirateria, visto l'aumento dei fenomeni di pirateria e le loro ripercussioni sui marittimi. Esorta pertanto la Commissione ad esaminare tale questione con gli Stati membri tenendo conto delle disposizioni pertinenti contenute nel testo delle Nazioni Unite *Best Management Practices* e nel Codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS).

Bruxelles, 7 dicembre 2011

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Staffan NILSSON
