

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Certificati Stcw 78/95: rischio di attuazione col “freno a mano tirato” per la direttiva sul reciproco riconoscimento

Nicola Capuzzo · Friday, October 29th, 2021

*Contributo a cura di avv. Giuseppe Loffreda **

** Legal4Transport*

Rischio di attuazione col “freno a mano tirato” della direttiva (UE) 2019/1159 sul reciproco riconoscimento dei certificati (CoC e CoP) rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare

È imminente il recepimento e l’attuazione in Italia, attraverso l’adozione di un decreto legislativo, della direttiva (UE) 2019/1159 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019, recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare.

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

La Convenzione STCW 78/95, come emendata, definisce i certificati di seguito specificati:

- Certificati di competenza (CoC): rilasciati ai sensi delle Regole II/1, II/2, II/3, III/2, III/3, III/6 ai comandanti, primi ufficiali di coperta e di macchina, ufficiali di coperta e di macchina, ufficiale elettrotecnico ai sensi della Regola IV/2 agli operatori GMDSS (di competenza del Ministero dello sviluppo economico). Tali certificati, se emessi da uno Stato diverso da quello della bandiera della nave, devono essere convalidati mediante rilascio del c.d. *endorsement*;
- Certificati di addestramento (CoP): rilasciati ai sensi delle Regole II/4, II/5, III/5, III/5 e III/7 ai comuni di macchina, di coperta ed elettrotecnici e ai marittimi abilitati di macchina e coperta. Non necessitano di *endorsement*.

Tutti i predetti certificati (sia CoC che CoP) rappresentano l'abilitazione a svolgere una determinata funzione a bordo, in mancanza dei quali, quindi, il marittimo non può lavorare. Devono essere rilasciati dall'Amministrazione marittima per attestare che il marittimo è formato e addestrato con gli standard minimi richiesti dalla citata Convenzione;

- Certificati di addestramento (CoP): rilasciati ai sensi delle Regole V/1-1 e V/1-2 ai comandanti e ufficiali che imbarcano su navi speciali (chimichiere, gasiere e petroliere). Dal possesso di questa tipologia di certificato dipendono le limitazioni all'imbarco su tali tipologie di navi. Necessitano di *endorsement*;
- Certificati di addestramento (CoP): rilasciati ai sensi delle Regole V/3 (navi soggette a IGF Code) e V/4 (navigazione in acque polari). Non necessitano di *endorsement*;
- Certificati di addestramento (CoP): rilasciati ai sensi delle Regole VI/1 (*basic training*), VI/2 (*survival craft, rescue boats e fast rescue boats*), VI/3 (antincendio avanzato), VI/4 (*first aid e medical care*) di competenza del Ministero della salute e VI/6 (*security awareness*). Tali certificati, ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 luglio 2016, recante requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW, sono propedeutici al rilascio dei certificati di cui al punto 1 e, pertanto, non è richiesto l'*endorsement*.

La delega parlamentare per l'attuazione della citata direttiva è prevista dall'articolo 28 della legge di delegazione europea 2019-2020 (legge n. 53 del 2021).

Il termine per l'attuazione della delega risulta scaduto, in quanto era fissato al 2 agosto 2021. Tuttavia, in applicazione del meccanismo di scorrimento dei termini di delega previsto, in via generale, dall'articolo 31 della legge n. 234 del 2012, la scadenza della delega è ora fissata all'8 novembre 2021.

Passando all'esame dell'articolato dello schema di decreto legislativo, nel testo attualmente approvato da Camera (Atto n. 281) e Senato (Dossier n. 425), la relazione illustrativa riferisce, correttamente, che lo spirito della direttiva è quello di attuare uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti nel settore marittimo, ossia di facilitare la circolazione della gente di mare all'interno dell'Unione, contribuendo a rendere il settore del trasporto marittimo dell'Unione attrattivo per le future generazioni, nonché di garantire personale adeguatamente formato, dotato di giusta combinazione tra capacità e competenze. Il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare è a tal fine ritenuto essenziale per facilitare la libera circolazione della gente di mare.

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

L'articolo 1, che modifica l'articolo 1 del D.lgs. n. 71/2015, con cui è stata recepita la direttiva 2008/106/CE, specifica l'ambito di applicazione del provvedimento, che attualmente ricomprende i lavoratori marittimi italiani, i lavoratori marittimi di Stati membri dell'Unione europea e quelli di Paesi terzi titolari di un certificato rilasciato da uno Stato membro dell'Unione europea. La norma in esame ricomprende nell'ambito di applicazione anche i lavoratori di Paesi terzi con i quali le amministrazioni competenti abbiano stipulato un accordo di reciproco riconoscimento, in linea con quanto previsto dalla Regola I/10 della Convenzione STCW 78, così come dalla direttiva 2008/106/CE.

Passando all'esame delle norme che riguardano specificamente il riconoscimento dei corsi fatti

all'estero, dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento rilasciati dagli Stati membri dell'Unione europea e da Paesi terzi, rilevano gli articoli 6, 9, 15 e 16 dello schema di decreto.

Anzitutto, l'articolo 6 modifica l'articolo 6 del D.lgs. n. 71/2015, inserendo i commi 12-bis e 12-ter. Il comma 12-bis prevede, a tutela della sicurezza della navigazione e in ottemperanza alle previsioni di cui alla Regola I/10, paragrafo 2, dell'Annesso alla Convenzione STCW, che i titolari di certificati di competenza per mansioni a livello direttivo rilasciati da Stati membri dell'Unione europea o da Paesi terzi, che chiedono la convalida di riconoscimento, debbano possedere un'adeguata conoscenza della legislazione marittima italiana riguardante le mansioni che sono autorizzati a svolgere. Detta disposizione dà attuazione alla previsione contenuta nell'art. 5-ter, paragrafo 7, della direttiva, che prevede che lo Stato membro ospitante provvede affinché la gente di mare che chiede il riconoscimento dei certificati per svolgere funzioni a livello direttivo possieda conoscenza adeguata della propria legislazione marittima. Ai sensi del nuovo comma 12-ter, la conoscenza della legislazione marittima italiana è certificata dalla compagnia di navigazione, ai sensi della normativa vigente (artt. 47, 75 e 76 del DPR 28 dicembre 2000, n. 445), al momento della richiesta della convalida di riconoscimento, analogamente a quanto previsto, per fattispecie simile, all'art. 20, comma 9, del vigente D.lgs. n. 71/2015. Inoltre, si prevede, in attuazione dell'art. 1, punto 2), lettera b) della direttiva, che la convalida di riconoscimento è rilasciata previa verifica dell'autenticità del certificato di competenza, del certificato di addestramento e delle prove documentali effettuata dagli uffici consolari.

L'art. 9 modifica l'art. 11 del Dlgs n. 71/2015. In particolare, viene inserita la lettera c-bis) al comma 1 richiedendo che, per il rilascio di uno dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento, i lavoratori marittimi che abbiano effettuato l'addestramento all'estero devono aver sostenuto con esito favorevole l'esame atto a dimostrare il possesso delle relative competenze. Detta previsione, come si spiega nella relazione illustrativa, *“è determinata dalla circostanza che taluni Stati membri includono alcune competenze (previste dalle Sezioni A del codice STCW) in corsi di addestramento base piuttosto che in quelli di addestramento avanzato, mentre altri Paesi prevedono maggiori competenze nel corso avanzato piuttosto che in quello base. In detta ipotesi, quindi, se un marittimo effettuasse il corso base in uno dei Paesi del primo caso anzidetto e il corso avanzato in uno dei Paesi del secondo caso, non avrebbe tutte le competenze richieste dalla Convenzione. Pertanto, l'addestramento effettuato in Paesi diversi potrebbe non garantire il raggiungimento di tutti gli standards prescritti, ragion per cui è stata inserita la previsione in parola, considerando che l'Amministrazione, nel rilasciare uno dei predetti certificati, si assume la responsabilità di garantire che il marittimo è adeguatamente addestrato e formato. Per tale ragione l'art. 9, comma 1, lettera a), n. 3) dello schema prevede, per il rilascio di un certificato di cui all'art. 11, comma 1, del decreto legislativo, che il marittimo, iscritto nelle matricole della gente di mare italiana, indipendentemente dalla sua nazionalità e che abbia effettuato i corsi di addestramento in uno Stato membro, debba sostenere l'esame finale in parola”*

L'articolo 15 modifica l'articolo 19 del decreto legislativo n. 71/2015, inserendo una specifica relativa al riconoscimento dei certificati che consentono al marittimo di lavorare a bordo di una nave battente bandiera italiana con una funzione o una capacità specifica attestata dal certificato di addestramento. Come illustrato in relazione all'art. 9 dello schema, la relazione illustrativa riferisce che *“tali certificati consentono al marittimo lo svolgimento di funzioni su determinati tipi di navi e devono essere rilasciati dall'Amministrazione marittima che, con l'emissione del certificato, si assume la responsabilità della formazione del marittimo. Tali certificati vengono riconosciuti automaticamente previa verifica dell'autenticità degli stessi. Inoltre, viene inserito il comma 2-bis*

per disciplinare il riconoscimento degli > rilasciati da uno Stato membro per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare italiane ovvero per il rilascio di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento, prevedendo che la Capitaneria di porto accetti detto attestato di addestramento a seguito della presentazione dell'attestazione di superamento, con esito favorevole, dell'esame finale da parte del marittimo sostenuto presso istituto, ente o società italiani, riconosciuti dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto ai sensi dell'art. 5, comma 1".

Infine, l'articolo 16 modifica l'articolo 20 del decreto legislativo n. 71/2015 in attuazione di quanto previsto dalla direttiva riguardo al riconoscimento dei certificati rilasciati da Paesi terzi: si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per riconoscere, mediante convalida, un certificato di competenza ovvero un certificato di addestramento rilasciato da un Paese terzo, presenti alla Commissione europea una domanda motivata di riconoscimento, accompagnata da un'analisi preliminare e della conformità di tale Paese ai requisiti della Convenzione STCW, fornendo, a sostegno della domanda, ulteriori informazioni sui motivi del riconoscimento del Paese terzo.

Escludendo quindi i certificati di competenza o di addestramento rilasciati da Paesi terzi, per i quali mancherebbe ancora una disciplina di riconoscimento automatico specifica, sia il riconoscimento – ai fini del rilascio di un certificato di addestramento – dei corsi di addestramento effettuati dal marittimo italiano in uno Stato membro, sia il riconoscimento dei certificati di addestramento (CoP) e dei certificati di competenza (CoC) sarebbero, in Italia – secondo quanto dispone oggi lo schema di decreto legislativo in esame – condizionati a dover sostenere e superare, con esito favorevole, esami presso istituti, enti o società riconosciuti dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Ma siccome il legislatore sostiene che *“l'addestramento effettuato in Paesi diversi potrebbe non garantire il raggiungimento di tutti gli standards prescritti”*, il che equivale a dire che il marittimo dovrà, prima di poter sostenere l'esame, studiare e addestrarsi in Italia se vuole sperarlo. Con ciò andando (i) contro lo spirito della attuanda direttiva che è quello di facilitare la circolazione della gente di mare all'interno dell'Unione, contribuendo a rendere il settore del trasporto marittimo dell'Unione attrattivo per le future generazioni, e (ii) contro il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare.

Questo “disallineamento” tra lo schema di Dlgs e la nuova attuanda direttiva (UE) 2019/1159, è stato rilevato ed eccepito dalla IX Commissione (Trasporti, Poste, Telecomunicazioni), della Camera, in sede di esame e approvazione dello schema medesimo.

Il 6 ottobre 2021, la IX Commissione, esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1159 recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare; preso atto che la direttiva (UE) 2019/1159, oggetto del recepimento, adegua il diritto dell'Unione alle proposte di revisione della Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (SCTW), conclusa sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e abroga la direttiva 2005/45/CE, richiedendo il riconoscimento delle varie tipologie di certificati rilasciati da uno Stato membro, indipendentemente dalla cittadinanza del marittimo; rilevato che [appunto] lo spirito della direttiva è quello di facilitare la circolazione della gente di mare all'interno dell'Unione, contribuendo a rendere il settore del trasporto marittimo dell'Unione attrattivo per le future generazioni, nonché di garantire personale adeguatamente formato, dotato di giusta combinazione tra capacità e

competenze, ha espresso parere favorevole ma con le seguenti osservazioni:

”a) valuti il Governo la possibilità di semplificare il percorso di riconoscimento dei certificati rilasciati da altri Stati Membri dell’Unione Europea, al fine di non appesantire il percorso già complesso ed oneroso dell’addestramento da parte del personale navigante;

???b) valuti il Governo, al fine di salvaguardare l’occupazione di figure professionali impiegate su navi inferiori a 500 GT o in navigazione costiera e, al contempo, garantire un’adeguata operatività di tali unità navali che attualmente soffrono la mancanza di specifiche figure professionali per il settore, l’istituzione in tempi relativamente brevi di un Tavolo interministeriale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) che, nel rispetto delle disposizioni della sez. A/1-3 del codice STCW, in materia di istruzione e formazione per i lavoratori marittimi, abbia l’obiettivo di individuare alcune norme di semplificazione più favorevoli per il personale marittimo che presta la propria opera a bordo di unità adibite esclusivamente a viaggi costieri, ai sensi dell’articolo 8 del decreto legislativo n. 71 del 2015, anche attraverso l’analisi di specifici percorsi formativi;

???d) si consideri, come già avvenuto in passato in base ad una prassi consolidata, il riconoscimento in Italia dei certificati rilasciati all’estero (c.d. endorsement), la cui competenza, in base allo schema in esame verrebbe attribuita esclusivamente agli Uffici Consolari, estendendo la possibilità di convalida anche agli Ispettorati territoriali delle competenti Direzioni generali”.

Quindi, soprattutto per quanto qui trattato, la Commissione sembra invitare il Governo a modificare lo schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva (UE) 2019/1159, per consentire l’automatico riconoscimento, quanto meno dei certificati di addestramento e dei certificati di competenza rilasciati al marittimo da uno Stato membro, senza che lo stesso debba sottoporsi ad ulteriori studi, corsi ed esami da farsi in Italia. Il rischio è che, altrimenti, l’attuazione della direttiva avvenga con il “freno a mano tirato”, non in linea con lo spirito di facilitare la circolazione della gente di mare all’interno dell’Unione, contribuendo a rendere il settore del trasporto marittimo dell’Unione attrattivo per le future generazioni.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, October 29th, 2021 at 8:00 am and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.