RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo è volto ad assicurare il completo recepimento, nell'ordinamento nazionale, della direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009 concernente l'attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE.

Per la finalità innanzi indicata si rendono sostanzialmente necessarie due disposizioni, l'una intesa a ridefinire la nozione di *armatore*, l'altra diretta ad assicurare che siano individuati, nel settore in riferimento, *i lavori* suscettibili di compromettere la salute o sicurezza dei minori. L'ordinamento interno risulta infatti, per ogni ulteriore aspetto, già conforme all'ordinamento comunitario.

Si illustrano, di seguito, le singole disposizioni dello schema di decreto.

L'articolo 1 del presente decreto novella l'art. 2, comma 1, del d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108 – recante attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) –, sostituendo integralmente l'attuale lettera e) con una disposizione che ricalca fedelmente la nuova nozione di *armatore* introdotta dall'art. 2, punto 2, lettera d), della direttiva 2009/13/CE, che a sua volta ha sostituito la lettera d) della clausola 2 dell'allegato della precedente direttiva 1999/63/CE.

Merita evidenziare che, pur intervenendo sull'articolo 2 del citato d.lgs. n. 108 del 2005 con l'integrale sostituzione della lettera e) del comma 1, il nuovo testo conferma in realtà la vigente nozione nella parte in cui specifica che *armatore* è *il proprietario dell'unità o nave od ogni altro organismo o persona che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave e, di conseguenza, hanno accettato di assumersi i relativi obblighi e responsabilità,* variando il richiamo, che attualmente si rinviene effettuato in seno alla stessa, in via esemplificativa, all'*imprenditore* o *noleggiatore dell'unità o nave,* con quello al *gestore* o *agente* o *noleggiatore a scafo nudo.* Inoltre, la nuova formulazione aggiunge, a chiusura del testo attualmente vigente, un inciso volto a chiarire che i predetti soggetti (i quali tutti rivestono la qualifica di "armatore") conservano la responsabilità per l'esercizio della nave e per l'assolvimento dei correlativi compiti ed obblighi, *indipendentemente dal fatto che altri organismi o persone assolvano taluni dei compiti o obblighi dell'armatore.*

La disposizione è evidentemente finalizzata ad una più compiuta individuazione dei soggetti in capo ai quali devono restare ascritte tutte le responsabilità proprie dell'armatore e a scongiurare il rischio di lacune del sistema.

L'articolo 2 mira a dare attuazione all'articolo 2, punto 3), *sub* 3, della direttiva 2009/13/CE, il quale testualmente prevede che "*L'occupazione, l'ingaggio o il lavoro dei marittimi minori di diciotto anni sono vietati qualora il lavoro possa compromettere la loro salute o sicurezza. I tipi di lavoro sono determinati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali o dall'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, conformemente alle norme internazionali pertinenti*".

Al predetto fine la norma introduce un nuovo articolo 5 *bis* in seno al d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 (recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della L. 31 dicembre 1998, n. 485), che demanda ad apposito decreto, da adottarsi a cura del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministero della salute e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, l'individuazione dei lavori ai quali è vietato adibire i minori di anni diciotto in considerazione della pericolosità per la salute e sicurezza degli stessi.

La disposizione di cui all'**articolo 3** reca infine la clausola di invarianza finanziaria del provvedimento.

Direttiva 2009/13/CE

Recante "attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità Europea (ECSA) e dalla Federazione Europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione del lavoro marittimo del 2006 e modifiche alla direttiva 1999/63/CE.

Articolo Direttiva	Norma Nazionale
Articolo 2 L'allegato alla direttiva 1999/63 è così modificato:	d. lgs. 27 maggio 2005, n. 108
1) alla clausola 1 è aggiunto il seguente punto: «3. In caso di dubbio sull'appartenenza di alcune categorie di persone alla categoria dei marittimi ai fini del presente accordo, la questione viene risolta dall'autorità competente in ciascuno Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate. In tale contesto si deve tenere conto della risoluzione della 94 a sessione (marittima) della conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro riguardante informazioni sulle categorie professionali.»;	con decreto dirigenziale del 21 marzo 2014, n. 10 della Direzione Generale per il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato Istituito il Comitato Tripartito
2) alla clausola 2, le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti: «c) "marittimo" o "lavoratore marittimo" o "gente di mare": ogni persona occupata, ingaggiata o che lavora a qualsiasi titolo a bordo di una nave cui si applica il presente accordo;	legge 6 agosto 2013, n. 97 (art. 11) d.lgs. 7 luglio 2011, n. 136
d) "armatore": proprietario della nave o ogni altro organismo o persona, quali il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi a norma del presente accordo, indipendentemente dal fatto che altri organismi o persone assolvano taluni dei compiti o obblighi a nome dell'armatore.»	d. lgs. 27 maggio 2005, n. 108 legge 6 agosto 2013, n. 97 (art. 11)
3) la clausola 6 è sostituita dalla seguente: «1. È vietato il lavoro di notte ai marittimi minori di diciotto anni. Ai fini della presente clausola la "notte" è definita conformemente alle leggi e alle prassi nazionali. Essa deve coprire un periodo di almeno nove ore consecutive, compreso l'intervallo dalla mezzanotte alle cinque del mattino.	d.lgs. n. 27 maggio 2005, n. 108 (art. 3, comma 8)
2. Una deroga alla puntuale osservanza della restrizione riguardante il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente ove: a) possa essere compromessa la formazione effettiva dei marittimi in questione, conformemente ai programmi e ai piani di studio stabiliti; oppure	Il lavoro notturno per i minori di 18 anni è regolamentato dall'art. 3 del d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108, il quale modifica l'art. 11 del d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271. Nell'ordinamento interno non sono contemplate deroghe al divieto di lavoro notturno dei minori. L'Italia, pertanto, ha deciso di non avvalersi della facoltà di deroga prevista

b) la natura specifica del compito o un programma di formazione riconosciuto richieda che i marittimi interessati dalla deroga lavorino di notte e l'autorità decida, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati, che tale lavoro non nuocerà alla loro salute o al loro benessere.	dalla direttiva.
3. L'occupazione, l'ingaggio o il lavoro dei marittimi minori di diciotto anni sono vietati qualora il lavoro possa compromettere la loro salute o sicurezza. I tipi di lavoro sono determinati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali o dall'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, conformemente alle norme internazionali pertinenti.»;	d. lgs. 27 luglio 1999, n. 271 d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108
4) la clausola 13 è sostituita dalla seguente: «1. I marittimi non possono lavorare a bordo di una nave se non dispongono di un certificato medico attestante l'idoneità al lavoro per le loro mansioni. 2. Le eccezioni possono essere consentite solo nel rispetto delle prescrizioni del presente accordo	d.lgs. 7 luglio 2011, n. 136
3. L'autorità competente richiede che i marittimi, prima di iniziare il lavoro a bordo di una nave, siano in possesso di un certificato medico attestante la loro idoneità ad eseguire i loro compiti in mare.	d.lgs. 7 luglio 2011, n. 136
4. Al fine di garantire che i certificati medici riflettano effettivamente lo stato di salute dei marittimi alla luce dei loro compiti, l'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate e tenendo conto delle linee guida internazionali applicabili, prescrive la natura dell'esame medico e del relativo certificato. 5. Il presente accordo non pregiudica la convenzione internazionale del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia, nella versione aggiornata ("STCW"). Un certificato medico rilasciato conformemente alle prescrizioni del STCW è accettato dall'autorità competente ai fini dei punti 1 e 2 della presente clausola. Analogamente, nel caso dei marittimi non coperti dal STCW è accettato un certificato medico che soddisfi la sostanza di tali prescrizioni. 6. Il certificato medico è rilasciato da un medico debitamente qualificato o, nel caso di un certificato concernente solo la vista, da una persona riconosciuta dall'autorità competente come qualificata per rilasciare tali certificati. I medici devono disporre della piena indipendenza professionale nell'esercizio della	legge 23 settembre 2013, n. 113 (art. 5)

loro valutazione medica per quanto riguarda le procedure dell'esame medico. 7. Ai marittimi cui è stato rifiutato un certificato o cui è stata imposta una limitazione della loro idoneità al lavoro, in particolare per quanto riguarda l'orario, il campo d'attività o la zona geografica, è concessa la possibilità di sottoporsi ad un ulteriore esame da parte di un altro medico indipendente o di un medico arbitro indipendente. 8. Il certificato medico deve indicare in particolare che: a) sono soddisfacenti l'udito e la vista del marittimo interessato, nonché la percezione dei colori nel caso di un marittimo da impiegare in compiti in cui l'idoneità al lavoro può essere ridotta a causa del daltonismo; e b) il marittimo non soffre di condizioni mediche che potrebbero essere aggravate dal servizio in mare, renderlo non idoneo a tale compito oppure mettere a rischio la salute di altre persone a bordo. 9. Se non è richiesto un periodo più breve a ragione delle mansioni specifiche del marittimo interessato o salvo indicazione contraria al STCW: a) il certificato medico è valido per un periodo massimo di due anni, fatta eccezione per i marittimi minori di diciotto anni, nel qual caso il periodo massimo di validità è di un anno; b) la certificazione della percezione dei colori è valida per un periodo massimo di sei anni. 10. In casi urgenti l'autorità competente può consentire al marittimo di lavorare senza un certificato medico valido fino al successivo porto di approdo appropriato dove il marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato a condizione che: a) il periodo in questione non sia superiore a tre mesi; e b) il marittimo in questione sia in possesso di un certificato medico scaduto di recente. 11. Se il periodo di validità di un certificato scade nel corso di un viaggio, il certificato continua ad essere valido fino al successivo porto di approdo appropriato dove il marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che il periodo in questione non sia superiore a tre mesi. 12. I certificati medici per i marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali devono essere forniti almeno in inglese. 13. La natura della valutazione della salute da effettuare e i dettagli da inserire nel certificato medico devono essere stabiliti previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate. 14. Tutti i marittimi devono sottoporsi a esami periodici della salute. Gli addetti ai turni di guardia che presentano problemi di salute imputati da un	

medico al fatto che svolgono lavoro notturno sono assegnati, nella misura del possibile, al lavoro diurno a loro idoneo. 15. L'esame della salute di cui ai punti 13 e 14 è gratuito e rispetta il segreto medico. Questo tipo di esame può essere svolto nell'ambito del sistema sanitario nazionale	
5) la clausola 16 è sostituita dalla seguente: «Ogni marittimo ha diritto alle ferie annuali retribuite. Il periodo di ferie annuali retribuite è calcolato in base ad un minimo di 2,5 giorni di calendario per mese di occupazione e *pro rata* per i mesi incompleti. Il periodo minimo di ferie annuali retribuite non può essere sostituito da un'indennità, salvo in caso di cessazione del rapporto di lavoro.»	d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108 (art. 8)
Articolo 4 Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva. Le sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive.	d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108 (art. 9 - "Sanzioni") d.lgs. 7 luglio 2011, n. 136 (art. 23 - "Illeciti amministrativi") d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 (artt. da 35 a 41 - Sanzioni penali e amministrative)
REGOLAMENTI E NORME TITOLO 1 **PRESCRIZIONI MINIME PER I MARITTIMI CHE LAVORANO SULLE NAVI** *Regola 1.1 – Età minima* 1. Nessuna persona che non abbia raggiunto l'età minima prescritta può essere occupata ingaggiata o lavorare a bordo di una nave. 2. Un'età minima superiore è prescritta nei casi descritti nel presente accordo. *Norma A1.1 – Età minima* L'età minima è disciplinata dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).	legge 23/09/2013, n. 113 (art. 4, commi 1 e 2)
Regola 1.2 – Certificato medico I certificati medici sono disciplinati dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo). IT L 124/36 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea 20.5.2009	legge 23 settembre 2013, n. 113 (art. 5)

Regola 1.3 – Formazione e qualificazione 1. I marittimi non possono lavorare a bordo di una nave se non dispongono di una formazione o di una certificazione di competenza o se non siano altrimenti qualificati per svolgere i propri compiti. 2. Ai marittimi non è consentito lavorare a bordo di una nave se non hanno superato una formazione sulla sicurezza personale a bordo. 3. La formazione e la certificazione ai sensi degli strumenti obbligatori adottati dall'Organizzazione marittima internazionale sono considerate conformi ai paragrafi 1 e 2 della presente regola.	d.lgs. 7 luglio 2011, n. 136 (art. 5, art. 7, art. 8 e allegato I)
TITOLO 2 **CONDIZIONI DI OCCUPAZIONE** *Regola 2.1 – Contratti di lavoro dei marittimi* 1. I termini e le condizioni di occupazione di un marittimo devono essere stipulati o citati in un contratto scritto, chiaro e legalmente valido e devono essere conformi alle norme del presente accordo. 2. I contratti di lavoro dei marittimi devono essere approvati dal lavoratore marittimo in condizioni che garantiscano che egli abbia l'opportunità di esaminare e chiedere assistenza sui termini e sulle condizioni del contratto e li accetti liberamente prima di firmarlo. 3. In misura compatibile con le leggi e le prassi nazionali dello Stato membro, si intende che i contratti di lavoro dei marittimi incorporano qualsiasi contratto collettivo applicabile. *Norma A2.1 – Contratti di lavoro dei marittimi* 1. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative o regolamentari per imporre alle navi battenti la sua bandiera il rispetto delle seguenti prescrizioni: a) i marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la sua bandiera devono avere un contratto di lavoro firmato dal marittimo e dall'armatore o da un suo rappresentante (oppure in casi in cui non siano dipendenti, la prova di accordi contrattuali o simili) che offra loro condizioni di vita e di lavoro decenti a bordo, conformemente al presente accordo; b) ai marittimi che firmano un contratto di lavoro marittimo va data l'opportunità di esaminare e chiedere consulenza sul contratto prima di firmarlo, nonché ogni altra assistenza necessaria a garantire che sottoscrivano liberamente il contratto con una comprensione sufficiente dei propri diritti e responsabilità; c) l'armatore e il marittimo interessato devono disporre entrambi di un originale del contratto di lavoro marittimo; d) vanno prese misure per garantire che i marittimi, incluso il comandante della nave, possano facilmente	Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 Codice della navigazione art. 323 e seguenti e art. 333 Contratto di arruolamento (Employment Agreement) - D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328 "Regolamento di esecuzione del codice della navigazione, artt. 220, 221, 236 e 237 Disposizioni generali per l'immatricolazione e l'imbarco del personale marittimo C.C.N.L. di categoria; D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, "Assunzione della gente di mare" d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108, art. 3, comma 10, Obbligo di tenuta a bordo – del C.C.N.L: Circolare TITOLO GENTE DI MARE Serie XIII n. 17 del 17 dicembre 2008 Punto L. 6.1 – e Allegato 23 Convenzione di arruolamento Procedure d'imbarco e Modello di Convenzione di arruolamento

ottenere a bordo informazioni chiare sulle condizioni di occupazione e che tali informazioni, inclusa una copia del contratto di lavoro marittimo, siano accessibili per l'ispezione da parte dei funzionari dell'autorità competente, incluse quelle nei porti visitati; e e) ai marittimi dev'essere fornito un documento che indichi il loro stato di servizio a bordo della nave. 2. Se un contratto collettivo costituisce per intero o in parte il contratto di lavoro del marittimo, una copia di tale contratto deve essere disponibile a bordo. Se il contratto di lavoro del marittimo e qualsiasi contratto collettivo applicabile non sono in lingua inglese, devono essere messi a disposizione in lingua inglese anche i seguenti documenti (ad eccezione delle navi impegnate solo in viaggi interni): a) copia del modello di contratto; e b) le parti del contratto collettivo che sono soggette ad ispezione nello stato di approdo. IT 20.5.2009 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 124/37 3. Il documento di cui al paragrafo 1, lettera e), della presente norma non deve contenere osservazioni sulla qualità del lavoro del marittimo o sulla sua retribuzione. La forma del documento, i dati da registrare e le modalità di registrazione dei dati sono determinati dalla normativa nazionale. 4. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari recanti le previsioni da includere in tutti i contratti di lavoro dei marittimi disciplinati dalla propria normativa nazionale. I contratti di lavoro dei marittimi devono contenere in ogni caso i seguenti elementi: a) il nome completo del marittimo, la data di nascita o l'età e il luogo di nascita; b) il nome e l'indirizzo dell'armatore; c) il luogo e la data in cui viene stipulato il contratto di lavoro del marittimo; d) le mansioni del marittimo; e) l'importo della retribuzione del marittimo oppure, se del caso, la formula usata per il calcolo della retribuzione; f) la quantità di ferie annuali retribuite oppure, se del caso, la formula usata per il calcolo delle ferie; g) la risoluzione del contratto e le relative condizioni, tra cui: i) se il contratto è concluso per un periodo indeterminato, le condizioni di risoluzione per ogni parte e il periodo di preavviso, che non deve essere inferiore per l'armatore rispetto al marittimo; ii) se il contratto è a tempo determinato, la data di scadenza; e iii) se il contratto è stato sottoscritto per un viaggio, il porto di destinazione e il periodo che deve	

trascorrere dopo l'arrivo prima che il vincolo del marittimo venga meno; h) le prestazioni di tutela sanitaria e sociale che l'armatore deve fornire al marittimo; i) il diritto del marittimo al rimpatrio; j) il riferimento all'eventuale contratto collettivo; e k) qualsiasi altro dato prescritto dalla normativa nazionale. 5. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari che stabiliscono i periodi minimi di preavviso per i marittimi e gli armatori in caso di risoluzione anticipata del contratto di lavoro del marittimo. La durata di questi periodi minimi è determinata previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, ma non può essere inferiore a sette giorni. 6. Un periodo di preavviso inferiore al minimo può essere dato nelle circostanze riconosciute valide dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali o dai contratti di lavoro collettivi applicabili per la risoluzione del contratto di lavoro con un preavviso più breve o senza preavviso. Nel determinare tali circostanze ogni Stato membro deve garantire che sia presa in considerazione la necessità del marittimo di risolvere, senza penali, il contratto di lavoro con un preavviso più breve o senza preavviso per motivi umanitari o altri motivi urgenti.	
Regola 2.3 – Ore di lavoro e di riposo Le ore di lavoro e di riposo sono disciplinate dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).	d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108 d.lgs. 7 luglio 2011, n. 136
Regola 2.4 – Diritto alle ferie 1. Ogni Stato membro prescrive che ai marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la sua bandiera siano concesse ferie annuali retribuite alle condizioni appropriate conformemente al presente accordo e alla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo). 2. Ai marittimi è concesso il congedo a terra per assicurare la loro salute e il loro benessere in base alle esigenze operative delle loro funzioni	D.lgs. 27 maggio, n. 108 (art. 8)
Regola 2.5 – Rimpatrio 1. I marittimi hanno il diritto di rimpatrio senza spese personali. 2. Ogni Stato membro prescrive che le navi battenti la sua bandiera forniscano una garanzia finanziaria per garantire che i marittimi siano debitamente	legge 23 settembre 2013, n. 113 (art. 3, comma 1)

rimpatriati. *Norma A2.5 – Rimpatrio* 1. Ogni Stato membro garantisce che i marittimi a bordo di navi battenti la sua bandiera abbiano il diritto al rimpatrio nelle circostanze seguenti: a) se il contratto di lavoro del marittimo scade mentre egli è all'estero; b) al momento della risoluzione del contratto di lavoro del marittimo: i) da parte dell'armatore; oppure ii) da parte del marittimo per giustificati motivi; e inoltre c) quando i marittimi non sono più in grado di eseguire le proprie funzioni di cui al contratto di lavoro o nelle circostanze specifiche non ci si può aspettare che le eseguano. 2. Ogni Stato membro garantisce che vi siano le appropriate disposizioni legislative e regolamentari, altre misure o contratti collettivi che prescrivono: a) le circostanze in cui i marittimi hanno diritto al rimpatrio conformemente al paragrafo 1, lettere b) e c), della presente norma; b) la durata massima dei periodi di servizio a bordo in seguito a cui il marittimo ha diritto al rimpatrio; tali periodi devono essere inferiori a dodici mesi; e c) i diritti puntuali che vanno accordati da parte degli armatori per il rimpatrio, inclusi quelli relativi alle destinazioni del rimpatrio, le modalità di trasporto, le voci di spesa coperte e le altre disposizioni a carico degli armatori. 3. Ogni Stato membro vieta agli armatori di richiedere ai marittimi un pagamento anticipato per coprire il costo del rimpatrio all'inizio dell'occupazione e di recuperare il costo del rimpatrio dalla remunerazione o dagli altri diritti del marittimo, ad eccezione dei casi in cui quest'ultimo, a norma delle leggi o regolamenti nazionali o di altre misure o contratti collettivi, risulti gravemente inadempiente in relazione ai suoi obblighi di lavoro. 4. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali non pregiudicano il diritto dell'armatore di recuperare il costo del rimpatrio nel quadro di accordi contrattuali con terzi. 5. Se l'armatore non prende le disposizioni necessarie per il rimpatrio o per coprire il costo del rimpatrio dei marittimi aventi diritto al rimpatrio: IT 20.5.2009 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 124/39 a) l'autorità competente dello Stato membro di bandiera della nave deve provvedere al rimpatrio dei marittimi in questione; in caso contrario, lo Stato da cui i marittimi devono essere rimpatriati o lo Stato di cittadinanza dei marittimi possono provvedere al loro rimpatrio e recuperare il costo dallo Stato membro di	

bandiera della nave; b) lo Stato membro di bandiera della nave può recuperare dall'armatore i costi sostenuti per il rimpatrio dei marittimi; c) in nessun caso le spese di rimpatrio sono a carico dei marittimi, ad eccezione dei casi di cui al paragrafo 3 della presente norma. 6. Tenendo conto degli strumenti internazionali applicabili, inclusa la convenzione internazionale sul sequestro delle navi del 1999, uno Stato membro che ha pagato il costo del rimpatrio può detenere o richiedere la detenzione delle navi dell'armatore interessato finché questi non provveda al rimborso conformemente al paragrafo 5 della presente norma. 7. Ogni Stato membro deve facilitare il rimpatrio dei marittimi che lavorano a bordo delle navi che fanno scalo nei suoi porti o passano attraverso le sue acque territoriali o interne, nonché la loro sostituzione a bordo. 8. In particolare uno Stato membro non può rifiutare il diritto di rimpatrio a un marittimo a causa delle circostanze finanziarie dell'armatore o dell'incapacità o rifiuto dell'armatore di sostituire un marittimo. 9. Ogni Stato membro deve disporre che le navi battenti la sua bandiera abbiano a bordo e rendano accessibile una copia delle disposizioni nazionali applicabili sul rimpatrio scritte in una lingua appropriata. *Regola 2.6 – Indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave* I marittimi hanno diritto ad un indennizzo adeguato in caso di lesione, perdita o disoccupazione a causa della perdita o del naufragio della nave. *Norma A2.6 – Indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave* 1. Ogni Stato membro adotta disposizioni per assicurare che, in caso di perdita o naufragio della nave, l'armatore versi ad ogni marittimo a bordo un'indennità di disoccupazione risultante da tale perdita o naufragio. 2. Le disposizioni di cui al paragrafo 1 della presente norma non pregiudicano eventuali altri diritti del marittimo ai sensi della legislazione nazionale dello Stato membro interessato per eventuali perdite o lesioni risultanti dalla perdita o dal naufragio della nave.	
Regola 2.7 – Livelli di equipaggio Le disposizioni riguardanti i livelli minimi di equipaggio per la sicurezza e l'efficienza di una nave sono contenute nella direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare	Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 Codice della navigazione - art. 317 e D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328 "Regolamento di esecuzione del codice della navigazione – art.426 Definizione Composizione forza minima dell'equipaggio d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108 – art. 3, comma 9 Obbligo tenuta a bordo della tabella di organizzazione del lavoro;

conformemente all'allegato A del presente accordo).	e artt. 5 e 6 Obblighi dell'armatore e del Comandante relativi al rispetto della tabella minima di sicurezza stabilita dall'Autorità competente Circolare n. 01 del 20 ottobre 2010, Titolo: Personale marittimo – Serie: Tabelle di armamento Linee guida per la determinazione delle tabelle minime di armamento, ai fini della sicurezza, del naviglio mercantile e da pesca nazionale, in attuazione della Risoluzione IMO A.890(21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955(23
Regola 2.8 – Avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i marittimi Ogni Stato membro deve avere politiche nazionali volte a promuovere l'occupazione nel settore marittimo e ad incoraggiare l'avanzamento di carriera e lo sviluppo di competenze, nonché migliori opportunità di occupazione per i marittimi domiciliati nel proprio territorio. *Norma A 2.8 – Avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i lavoratori marittimi* 1. Ogni Stato membro deve avere politiche nazionali che incoraggiano l'avanzamento di carriera e lo sviluppo di competenze, nonché migliori opportunità di occupazione per i marittimi in modo da fornire al settore marittimo una forza lavoro stabile e competente. 2. Lo scopo delle politiche di cui al paragrafo 1 della presente norma è di aiutare i marittimi a migliorare le proprie competenze e qualifiche, nonché le opportunità di occupazione. 3. Ogni Stato membro, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, stabilisce obiettivi chiari di orientamento professionale, istruzione e formazione dei marittimi le cui mansioni a bordo di una nave riguardano principalmente la sicurezza dell'esercizio e della navigazione della nave, inclusa la formazione continua.	DM 30/11/2007 del Ministero dei trasporti
TITOLO 3 **ALLOGGIO, STRUTTURE RICREATIVE, VITTO E RISTORAZIONE** *Norma A3.1 – Alloggio e strutture ricreative* 1. Le navi che toccano regolarmente porti infestati da zanzare devono essere attrezzate con i dispositivi appropriati previsti dall'autorità competente. 2. Strutture ricreative, attrezzature e servizi appropriati per i marittimi, idonei alle particolari esigenze di persone che devono vivere e lavorare sulle navi, devono essere forniti a bordo per tutti i lavoratori, tenendo conto delle disposizioni in materia	legge 16 giugno 1939, n. 1045 legge 10 aprile 1981, n. 158, ratifica Convenzione OIL 92 e 133 legge 10 aprile 1981, n. 159, ratifica Convenzione OIL 147 d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271

di tutela della salute e della sicurezza e di prevenzione degli infortuni. 3. L'autorità competente dispone ispezioni frequenti a bordo delle navi da parte o sotto l'autorità del comandante per garantire che gli alloggi dei marittimi siano puliti, in condizioni di abitabilità decenti e in buono stato di manutenzione. I risultati di ogni ispezione devono essere registrati e disponibili al controllo. 4. Nel caso delle navi dove è necessario tenere conto, senza discriminazioni, degli interessi dei marittimi con religioni e pratiche sociali diverse e distinte, l'autorità competente può, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, consentire deroghe, equamente applicate, alla presente norma, a condizione che non comportino una situazione complessiva meno favorevole di quella risultanti dall'applicazione della presente norma. *Regola 3.2 – Vitto e ristorazione* 1. Ogni Stato membro garantisce che le navi battenti la sua bandiera tengano a bordo e servano alimenti e acqua potabile di qualità, valore nutrizionale e quantità appropriati che coprano adeguatamente il fabbisogno della nave e tengano conto delle diversità religiose e culturali. 2. Ai marittimi imbarcati su una nave il vitto va fornito gratuitamente durante il periodo di ingaggio. 3. I marittimi ingaggiati come cuochi della nave e incaricati della preparazione del cibo devono essere formati e qualificati per la loro funzione. *Norma A3.2 – Vitto e ristorazione* 1. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari o altre misure in modo da garantire norme minime in materia di qualità e quantità di cibo e acqua potabile nonché di ristorazione applicabili ai pasti forniti ai marittimi imbarcati sulle navi battenti la sua bandiera. Inoltre deve intraprendere attività educative per promuovere la consapevolezza e l'attuazione delle norme di cui al presente paragrafo. 2. Ogni Stato membro garantisce che le navi battenti la sua bandiera rispettino le seguenti norme minime: a) le scorte di cibo e acqua potabile, tenendo conto del numero dei marittimi a bordo, delle loro esigenze religiose e delle pratiche culturali riguardanti il cibo, nonché della durata e la natura del viaggio, devono essere adeguate in termini di quantità, valore nutrizionale, qualità e varietà; b) l'organizzazione e le attrezzature dell'unità ristorazione devono essere tali da consentire la fornitura ai marittimi di pasti adeguati, variati e nutrienti serviti in condizioni igieniche; e c) il personale della ristorazione deve essere	Regio Decreto 30 marzo 1942, 327 Cod. Nav. legge 10 aprile 1981 n. 158, ratifica Convenzione OIL 92 e 133 legge 10 aprile 1981, n. 159, ratifica Convenzione OIL 147 legge 2 agosto 1952, n 1035

adeguatamente formato o istruito per tale funzione. 3. Gli armatori garantiscono che i marittimi ingaggiati come cuochi di bordo siano formati, qualificati e giudicati competenti per la funzione svolta conformemente alle prescrizioni legislative e regolamentari dello Stato membro interessato. 4. Le prescrizioni di cui al paragrafo 3 della presente norma includono il completamento di un corso di formazione approvato o riconosciuto dall'autorità competente che comprenda la pratica della cucina, l'igiene alimentare e personale, la conservazione del cibo, il controllo delle scorte, la tutela ambientale e la salute e la sicurezza nella ristorazione. 5. Sulle navi che operano con un equipaggio prescritto inferiore a dieci, cui l'autorità competente può non richiedere la presenza a bordo di un cuoco pienamente qualificato in virtù della dimensione dell'equipaggio o del tipo di commercio, chiunque tratti il cibo nella cucina deve essere formato o istruito in settori come l'igiene alimentare e personale, nonché la manipolazione e la conservazione del cibo a bordo della nave. 6. In circostanze di necessità eccezionale l'autorità competente può rilasciare una dispensa consentendo a un cuoco non pienamente qualificato di servire a bordo di una nave specifica per un periodo specifico limitato fino al successivo porto di approdo appropriato o per un periodo non superiore a un mese, a condizione che la persona cui è rilasciata la dispensa sia formata o istruita in settori come l'igiene alimentare e personale, nonché la manipolazione e la conservazione del cibo a bordo di una nave. 7. L'autorità competente prescrive ispezioni documentate frequenti da effettuare a bordo delle navi da parte o sotto l'autorità del comandante per quanto riguarda: a) l'approvvigionamento di cibo e acqua potabile; b) tutti gli spazi e le attrezzature utilizzate per la conservazione e la manipolazione del cibo e dell'acqua potabile; e c) la cucina e le altre attrezzature per la preparazione e il servizio dei pasti. 8. Nessun marittimo minore di diciotto anni può essere occupato o ingaggiato o lavorare come cuoco di bordo.	
TITOLO 4 **TUTELA DELLA SALUTE, ASSISTENZA SANITARIA E BENESSERE** *Regola 4.1 – Assistenza sanitaria a bordo e a terra* 1. Ogni Stato membro garantisce che tutti i lavoratori marittimi a bordo di navi battenti la sua bandiera siano coperti da misure adeguate per la tutela della salute e che abbiano accesso ad un'assistenza	legge 16 giugno 1939, n. 1045 legge 10 aprile 1981, n. 157, ratifica Convenzione OIL 134 legge 10 aprile 1981, n. 158, ratifica Convenzione OIL 92 e 133 legge 10 aprile 1981, n. 159, ratifica Convenzione OIL 147 d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 DPR 30 giugno 1965, n. 1124

sanitaria tempestiva e adeguata quando lavorano a bordo. 2. Ogni Stato membro garantisce che ai lavoratori marittimi a bordo delle navi nel suo territorio che abbiano bisogno di cure mediche immediate sia dato accesso alle strutture sanitarie dello Stato a terra. 3. Le prescrizioni per la tutela della salute e l'assistenza sanitaria a bordo includono norme per le misure volte a garantire ai marittimi una tutela della salute e un'assistenza sanitaria il più possibile comparabili a quelle disponibili in generale ai lavoratori a terra.	
Norma 4.1 – Assistenza sanitaria a bordo e a terra 1. Ogni Stato membro garantisce che siano adottate misure per la tutela della salute e l'assistenza sanitaria, incluse le cure dentistiche essenziali, per i marittimi a bordo di una nave battente la sua bandiera in modo da: a) garantire l'applicazione ai marittimi di tutte le disposizioni generali riguardanti la tutela della salute sul lavoro e l'assistenza sanitaria pertinente alle loro mansioni, nonché di disposizioni speciali relative al lavoro a bordo di una nave; b) garantire ai marittimi una tutela della salute e un'assistenza sanitaria il più possibile comparabili a quelle disponibili in generale ai lavoratori a terra, incluso l'accesso tempestivo ai medicinali necessari, alle attrezzature e strutture mediche per la diagnosi e la cura, nonché alle informazioni e alla consulenza mediche; c) concedere ai lavoratori marittimi il diritto di consultare un medico o un dentista qualificato senza indugio nei porti di approdo, ove possibile; IT L 124/42 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea 20.5.2009 d) non limitare le misure al trattamento di lavoratori marittimi malati o feriti, ma da includere misure preventive quali programmi di promozione e di educazione alla salute. 2. L'autorità competente adotta un modulo standard di rapporto medico per l'uso da parte dei comandanti delle navi e del personale medico pertinente a terra e a bordo. Il modulo, una volta compilato, e il suo contenuto sono riservati e vanno utilizzati solo per facilitare la cura del lavoratore marittimo. 3. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari che fissino prescrizioni in materia di strutture e attrezzature infermieristiche e mediche a bordo, nonché di formazione sulle navi battenti la sua bandiera. 4. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali stabiliscono come minimo le seguenti prescrizioni: a) tutte le navi devono disporre di una farmacia di	DM 25 agosto 1997 (First Aid) del Ministero della sanità DPR 31 luglio 1980, n. 620 DM 22 febbraio 1984 del Ministero della sanità DM 13 giugno 1986 del Ministero della sanità DM 25 maggio 1988, n. 279 del Ministero della sanità d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 DLG.VO 7 luglio 2011, n. 136

bordo, attrezzature mediche e una guida medica, per le quali vanno prescritte specifiche e che sono soggette ad ispezione periodica da parte dell'autorità competente. Le prescrizioni nazionali tengono conto del tipo di nave, del numero di persone a bordo e della natura, destinazione e durata dei viaggi, nonché delle pertinenti norme sanitarie raccomandate a livello nazionale e internazionale; b) le navi che trasportano 100 o più persone generalmente impegnate in viaggi internazionali di oltre 72 ore devono avere a bordo un medico qualificato responsabile dell'assistenza sanitaria; le disposizioni legislative e regolamentari nazionali specificano inoltre quali altri navi sono obbligate ad avere a bordo un medico, tenendo conto, tra l'altro, di fattori quali la durata, la natura e le condizioni del viaggio e il numero di marittimi a bordo; c) le navi che non hanno a bordo un medico devono avere a bordo almeno un marittimo che, nell'ambito delle proprie mansioni ordinarie, sia incaricato dell'assistenza sanitaria e della somministrazione dei medicinali e almeno un marittimo a bordo in grado di prestare pronto soccorso; le persone incaricate dell'assistenza sanitaria a bordo che non sono medici devono aver completato una formazione di assistenza sanitaria che corrisponda alle prescrizioni della convenzione internazionale del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia, nella versione aggiornata («STCW»); i marittimi incaricati di fornire il pronto soccorso devono aver completato con successo una formazione di pronto soccorso conforme alle prescrizioni del STCW; le disposizioni legislative e regolamentari nazionali specificano il livello di formazione approvata richiesto tenendo conto, tra l'altro, di fattori quali la durata, la natura e le condizioni del viaggio e il numero di marittimi a bordo; e d) l'autorità competente garantisce mediante un sistema predisposto che la consulenza medica via radio o comunicazione satellitare per le navi in mare, inclusa la consulenza specialistica, sia disponibile 24 ore al giorno; la consulenza medica, inclusa la trasmissione di messaggi medici via radio o comunicazione satellitare tra una nave e i consulenti a terra, è gratuita per tutte le navi indipendentemente dalla loro bandiera	
Regola 4.2 – Responsabilità dell'armatore 1. Ogni Stato membro provvede affinché siano garantite a bordo delle navi battenti la sua bandiera misure per assicurare ai marittimi ingaggiati sulle navi il diritto all'assistenza e al sostegno materiale da parte dell'armatore per quanto riguarda le conseguenze	d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271

finanziarie della malattia, dell'infortunio o del decesso durante il servizio nell'ambito di un contratto di lavoro dei marittimi o derivante dalla loro occupazione nell'ambito di tale contratto. 2. La presente regola lascia impregiudicati gli altri mezzi di ricorso di cui eventualmente disponga il marittimo. *Norma A4.2 – Responsabilità dell'armatore* 1. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari che impongano agli armatori delle navi battenti la sua bandiera la responsabilità della tutela della salute e dell'assistenza sanitaria di tutti i marittimi che lavorano a bordo delle navi conformemente alle seguenti norme minime: a) l'armatore si assume i costi per i marittimi che lavorano a bordo delle sue navi connessi alla malattia e agli infortuni dei marittimi che si verificano tra la data di inizio del loro lavoro e la data in cui sono ritenuti debitamente rimpatriati o derivanti dalla loro occupazione tra tali date; b) l'armatore fornisce una garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine del marittimo dovuto a infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale conformemente alla legislazione nazionale, al contratto di lavoro del marittimo o al contratto collettivo; c) l'armatore si assume le spese dell'assistenza sanitaria, incluse le cure mediche e la fornitura dei farmaci e dei dispositivi terapeutici necessari nonché il vitto e l'alloggio lontano da casa finché il marittimo ammalato o infortunato non si sia rimesso o la malattia o l'incapacità sia stata dichiarata permanente; e d) l'armatore si assume le spese funebri nel caso di decesso a bordo o a terra durante il periodo di ingaggio. 2. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali possono limitare la responsabilità dell'armatore in materia di assistenza medica, vitto e alloggio ad un periodo non inferiore a sedici settimane dalla data dell'infortunio o dell'inizio della malattia. 3. Se la malattia o l'infortunio comporta l'incapacità lavorativa, l'armatore deve: a) versare per intero la retribuzione finché il marittimo ammalato o infortunato rimanga a bordo o finché non sia stato rimpatriato conformemente al presente accordo; e b) versare per intero o in parte la retribuzione conformemente alle disposizioni legislative o regolamentari nazionali o ai contratti collettivi dal momento in cui il marittimo è rimpatriato o destinato a terra fino alla guarigione o, se ciò avviene prima,	

fino a quando maturi il diritto a prestazioni in denaro a norma della legislazione dello Stato membro interessato. 4. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali possono limitare la responsabilità dell'armatore di versare per intero o in parte la retribuzione di un marittimo che non è più a bordo ad un periodo non inferiore a sedici settimane dalla data dell'infortunio o dell'inizio della malattia. 5. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali possono escludere la responsabilità dell'armatore per quanto riguarda: a) un infortunio che non sia avvenuto nel corso del servizio sulla nave; b) un infortunio o una malattia imputabili alla condotta intenzionale del marittimo ammalato, infortunato o deceduto; e c) una malattia o un'infermità intenzionalmente nascosta al momento dell'ingaggio. 6. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali possono esentare l'armatore dalla responsabilità delle spese di assistenza sanitaria, vitto e alloggio e funebri nella misura in cui esse siano prese a carico dalle autorità pubbliche. 7. L'armatore o i suoi rappresentanti prendono le misure necessarie per salvaguardare i beni lasciati a bordo dal marittimo ammalato, infortunato o deceduto e restituirli ad esso o ai suoi parenti più stretti.	
Regola 4.3 – Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni 1. Ogni Stato membro garantisce che ai marittimi a bordo delle navi battenti la sua bandiera la tutela della salute sul lavoro e condizioni di vita, lavoro e formazione a bordo in un ambiente sicuro e igienico. 2. Ogni Stato membro sviluppa e adotta linee guida nazionali per la gestione della sicurezza e della salute sul lavoro a bordo delle navi battenti la sua bandiera, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi rappresentative e tenendo conto dei codici applicabili, delle linee guida e delle norme raccomandate dalle organizzazioni internazionali, dalle amministrazioni nazionali e dalle organizzazioni dell'industria marittima. 3. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari e altre misure per disciplinare le questioni specificate nel presente accordo tenendo conto dei pertinenti strumenti internazionali e fissa le norme attinenti alla sicurezza e alla tutela della salute sul lavoro, nonché alla prevenzione degli infortuni a bordo delle navi battenti la sua bandiera. *Norma A4.3 – Tutela della salute e della sicurezza e*	legge 16 giugno 1939, n. 1045 legge 10 aprile 1981, n. 157 ratifica Convenzione OIL 134 legge 10 aprile 1981, n. 158 ratifica Convenzione OIL 92 e 133 legge 10 aprile 1981, n. 159 ratifica Convenzione OIL 147 d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 d.lgs. 30 giugno 1965, n. 1124 legge 30 luglio 2010, n. 122

prevenzione degli infortuni 1. Le disposizioni legislative e regolamentari e le altre misure da adottare a norma della regola 4.3, paragrafo 3, devono includere quanto segue: a) l'adozione e l'efficace attuazione e promozione di politiche di sicurezza e salute sul lavoro e di programmi sulle navi battenti la bandiera dello Stato membro, inclusa la valutazione del rischio, nonché la formazione e l'istruzione dei marittimi; b) programmi a bordo per la prevenzione degli infortuni, delle lesioni e delle malattie professionali, nonché per il miglioramento continuo della sicurezza e della salute sul lavoro, con la partecipazione dei rappresentanti dei marittimi e di tutte le parti interessate alla loro applicazione, tenendo conto delle misure preventive, tra cui il controllo della progettazione, la sostituzione di processi e procedure per compiti collettivi e individuali e l'uso di dispositivi di protezione individuale; e c) prescrizioni sull'ispezione, la denuncia e la rettifica di condizioni non sicure e per l'indagine e la denuncia degli infortuni sul lavoro a bordo. 2. Le disposizioni di cui al paragrafo 1 della presente norma: a) tengono conto dei pertinenti strumenti internazionali in materia di sicurezza sul lavoro e tutela della salute in generale e in presenza di rischi specifici e trattano tutte le questioni pertinenti alla prevenzione degli infortuni, delle lesioni e delle malattie professionali che possono essere applicabili al lavoro dei marittimi, in particolare quelle specifiche dell'occupazione nel settore marittimo; b) specificano gli obblighi del comandante o della persona designata dal comandante o di entrambi di assumersi specificamente la responsabilità per l'attuazione e per il rispetto della politica e del programma della nave in materia di sicurezza sul lavoro e tutela della salute; e c) specificano l'autorità dei rappresentanti per la sicurezza dei marittimi, designati o eletti, a partecipare alle riunioni del comitato di sicurezza della nave; tale comitato deve essere istituito sulle navi che hanno a bordo cinque o più marittimi. 3. Le disposizioni legislative e regolamentari e le altre misure di cui alla regola 4.3, paragrafo 3, devono essere riviste periodicamente in consultazione con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi e all'occorrenza vanno modificate per tenere contro dell'evoluzione della tecnologia e della ricerca in modo da favorire il miglioramento continuo delle politiche e dei programmi di salute e sicurezza sul lavoro e la creazione di un ambiente lavorativo sicuro per i marittimi a bordo delle navi battenti	

bandiera dello Stato membro. 4. Ai fini delle prescrizioni del presente accordo è considerata sufficiente la conformità alle prescrizioni degli strumenti internazionali relative ai livelli accettabili di esposizione ai rischi sul posto di lavoro a bordo le navi e allo sviluppo e all'attuazione delle politiche e dei programmi delle navi sulla sicurezza e la salute sul lavoro. 5. L'autorità competente si assicura che: a) siano adeguatamente denunciati gli infortuni, le lesioni e le malattie professionali; b) statistiche complete di tali infortuni e malattie siano tenute, analizzate e pubblicate, nonché se del caso seguite dalla ricerca sulle tendenze generali e sui pericoli identificati; e c) siano investigati gli infortuni sul lavoro. 6. La denuncia e l'investigazione delle questioni attinenti alla sicurezza e alla salute sul lavoro devono essere strutturate in modo da tutelare i dati personali dei marittimi. 7. L'autorità competente coopera con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi in modo da prendere misure che portino all'attenzione di tutti i marittimi informazioni concernenti rischi particolari a bordo delle navi, ad esempio inviando per posta avvisi ufficiali contenenti le istruzioni pertinenti 8. L'autorità competente richiede agli armatori che effettuano valutazioni del rischio in relazione alla gestione della sicurezza e la salute sul lavoro di riferirsi alle informazioni statistiche appropriate riguardanti le loro navi e alle statistiche generali fornite dall'autorità competente.	
Regola 4.4 – Accesso alle strutture sociali di terra per i marittimi Ogni Stato membro assicura che le strutture sociali di terra per i marittimi, laddove presenti, siano di facile accesso. Lo Stato membro deve inoltre promuovere lo sviluppo di tali strutture in porti designati in modo da fornire ai marittimi a bordo delle navi nei suoi porti l'accesso a strutture e servizi sociali adeguati. *Norma A4.4 – Accesso alle strutture sociali di terra per i marittimi* 1. Ogni Stato membro prescrive che le strutture sociali presenti sul suo territorio siano disponibili all'uso da parte di tutti i marittimi, indipendentemente da nazionalità, razza, colore, sesso, religione, opinioni politiche, origine sociale o stato di bandiera della nave su cui sono occupati o ingaggiati o lavorano. 2. Ogni Stato membro promuove lo sviluppo delle strutture sociali in porti appropriati del paese e determina, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, quali porti	E' stato istituito il Comitato Nazionale del Welfare gestito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e inoltre 25 Comitati Territoriali.

vanno considerati appropriati. 3. Ogni Stato membro incoraggia l'istituzione di comitati sociali che rivedono periodicamente le strutture e i servizi sociali per garantire che siano adeguati alla luce dell'evoluzione delle esigenze dei marittimi risultanti da sviluppi tecnici, operativi e di altro tipo nell'industria marittima.	
TITOLO 5 **CONFORMITÀ E APPLICAZIONE** *Regola 5.1.5 – Procedure relative ai reclami a bordo* 1. Ogni Stato membro prescrive che le navi battenti la sua bandiera dispongano di procedure per i reclami a bordo in modo da trattare in modo equo, efficace e tempestivo i reclami dei marittimi riguardanti presunte violazioni delle prescrizioni della convenzione (inclusi i diritti dei marittimi). 2. Ogni Stato membro vieta e sanziona qualsiasi tipo di ritorsione contro un marittimo che abbia presentato un reclamo. 3. Le disposizioni della presente regola lasciano impregiudicato il diritto del marittimo di avvalersi di qualsiasi strumento di tutela che ritenga appropriato. *Norma A5.1.5 – Procedure relative ai reclami a bordo* 1. Fatto salvo l'ambito di applicazione eventualmente più ampio nelle leggi o nei regolamenti nazionali o nei contratti collettivi, le procedure a bordo possono essere utilizzate dai marittimi per presentare reclami relativi a qualsiasi questione che costituisca una presunta violazione delle prescrizioni della convenzione (inclusi i diritti dei marittimi). 2. Ogni Stato membro garantisce che le sue leggi o i suoi regolamenti prevedano appropriate procedure di reclamo a bordo conformi alle disposizioni della regola 5.1.5. Tali procedure sono volte a risolvere i reclami al livello più basso possibile. Tuttavia, in ogni caso i marittimi hanno il diritto di presentare un reclamo direttamente al comandante e, se lo considerano necessario, alle appropriate autorità esterne. 3. Le procedure di reclamo a bordo includono il diritto del marittimo di essere accompagnato o rappresentato durante la procedura, nonché misure di salvaguardia contro la possibilità di ritorsioni. Il termine «ritorsioni» copre qualsiasi azione negativa compiuta da chiunque nei confronti del marittimo per la presentazione di un reclamo che non sia manifestamente vessatorio o abusivo. 4. Oltre alla copia del contratto individuale di lavoro, tutti i marittimi devono disporre di una copia delle procedure di reclamo a bordo applicabili sulla nave. Tali informazioni includono i dati di contatto dell'autorità competente nello Stato di bandiera e, se diverso, nello Stato di residenza del marittimo, il	Tali disposizioni sono state impartite con le "linee guida" diramate con circolare n. 23 del 1/8/2013 della Direzione Generale per il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

nome delle persone a bordo che possono, in maniera riservata, fornire al marittimo consulenza imparziale sul reclamo e assisterlo in altro modo nell'esercizio delle procedure di reclamo disponibili sulla nave.	

RELAZIONE TECNICA

Il presente schema di decreto è finalizzato a recepire nell'ordinamento interno la direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009 concernente l'attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE.

Il testo consta di disposizioni a carattere ordinamentale che non comportano, pertanto, effetti finanziari.

L'articolo 1 del decreto ridefinisce infatti la vigente *nozione di armatore* conformemente alle indicazioni che si traggono dall'articolo 2, punto 2, della direttiva, limitando i suoi effetti al versante della individuazione dei soggetti ai quali debbono restare ascritte le responsabilità proprie di tale figura.

L'articolo 2, nel demandare ad apposito decreto, da adottarsi a cura del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministero della salute e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, l'individuazione dei *lavori ai quali è vietato adibire i minori di anni diciotto* in considerazione della pericolosità per la salute e sicurezza degli stessi, stabilisce in capo alle menzionate amministrazioni un nuovo compito integralmente riconducibile nell'ambito delle funzioni istituzionali e destinato ad essere assolto con le risorse allo stato disponibili.

Conclusivamente, l'attuazione del presente provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti da esso derivanti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, così come specificato all'articolo 3.

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

[X] POSITIVO [ ] NEGATIVO

5 AGO. 2014

Il Ragioniere Generale dello Stato

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DEL CONSIGLIO DEL 16 FEBBRAIO 2009, N. 2009/13/CE, RECANTE ATTUAZIONE DELL'ACCORDO CONCLUSO DALL'ASSOCIAZIONE ARMATORI DELLA COMUNITA' EUROPEA (ECSA) E DALLA FEDERAZIONE EUROPEA DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI (ETF) SULLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 E MODIFICA DELLA DIRETTIVA 1999/63/CE.

Referente: D.ssa Maria Cannata – Ufficio legislativo del Ministero della salute

Sezione 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

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

L'intervento proposto è volto ad assicurare il completo recepimento, nell'ordinamento nazionale, della direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009 concernente l'attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE.

A seguito dell'accordo tra le parti sociali dell'UE, la direttiva 2009/13/CE recepisce determinate norme della Convenzione OIL sul lavoro marittimo del 2006, in prosieguo, per economia, CLM. Il suo allegato, in particolare, ha incorporato gli elementi pertinenti dei titoli 1, 2, 3 e 4 della CLM sulle prescrizioni minime per il lavoro a bordo delle navi (certificato medico, età minima, formazione e qualificazione), le condizioni di impiego (contratti di lavoro dei marittimi, rimpatrio, indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave, livelli di equipaggio, avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i lavoratori marittimi), le disposizioni in materia di alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering, le disposizioni in materia di tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale, compresi la responsabilità dell'armatore e l'accesso alle strutture a terra, e infine le procedure relative ai reclami a bordo.

L'intervento regolatorio in esame - considerato che gli aspetti relativi ai certificati medici dei lavoratori marittimi sono stati già in parte affrontati dalla legge di ratifica della CLM (legge n. 113/2013), e saranno compiutamente disciplinati in sede di recepimento della direttiva 2012/35 che in parte incide sulla medesima materia, e che gli altri aspetti, come si evince dalla tabella di concordanza, sono già stati implementati nell'ordinamento - provvede a ridefinire la nozione di armatore (che a bordo della nave dovrà avere un certificato di lavoro marittimo e una dichiarazione di conformità al lavoro marittimo) e a dare attuazione all'articolo 2, punto 3), *sub* 3 della direttiva 2009/13/CE nella parte in cui prevede che "*L'occupazione, l'ingaggio o il lavoro dei marittimi minori di diciotto anni sono vietati qualora il lavoro possa compromettere la loro salute o sicurezza. I tipi di lavoro sono determinati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali o*

dall'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, conformemente alle norme internazionali pertinenti". A tale ultimo fine si introduce una norma che demanda ad apposito decreto interministeriale l'individuazione dei lavori ai quali è vietato adibire i minori di anni diciotto in considerazione della pericolosità per la salute e sicurezza degli stessi.

L'intervento si applica a tutte le navi private e pubbliche, normalmente impegnate in attività commerciali, diverse dalle navi impegnate nella pesca o attività simili.

Per evidenziare il fenomeno si riportano i dati relativi:

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

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

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

2. stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane nell'anno 2013 (fonte CONFITARMA):

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

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

L'obiettivo dell'intervento normativo, nel suo complesso, è quello di produrre l'effetto di un completo recepimento, nell'ordinamento interno, della direttiva 2009/13/CE.

A livello di maggior dettaglio, poi, l'obiettivo è duplice. Da un lato quello di ridefinire la nozione di *armatore*, adeguando l'ordinamento interno alla definizione contenuta nella direttiva 2009/13/CE, la quale prevede che tale figura debba identificarsi nel proprietario della nave ovvero in ogni altro organismo o persona, quali il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi, indipendentemente dal fatto che altri organismi o persone assolvano taluni dei compiti o obblighi a nome dell'armatore. Per altro verso, l'obiettivo è quello di assicurare che siano individuati, in prospettiva e sulla base di intervenute evidenze scientifiche, *i lavori* che, nell'ambito in considerazione, sono suscettibili di compromettere la salute o sicurezza dei minori.

Per quanto riguarda la individuazione dei lavori che possono compromettere la salute o la sicurezza dei minori, allo stato attuale non si è in possesso di dati che possano consentire di svolgere una proiezione, riferita al breve, al medio o lungo periodo, di lavori che in futuro potranno essere interdetti ai minori.

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.

Il raggiungimento degli obiettivi sarà verificato attraverso:

- il monitoraggio del numero di armatori registrati;

- i dati sulle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali del personale della navigazione marittima minore di età, per il quale sono accertati e riscossi i contributi dai datori di lavoro; mediante tali dati potrà essere riscontrata la efficacia della sorveglianza sanitaria.

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

Destinatari dell'intervento sono i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, del lavoro e delle politiche sociali e della salute, nonché, a livello di maggior dettaglio, le capitanerie di porto, gli armatori e i minori iscritti nel registro della gente di mare.

Sezione 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Nell'ambito dell'istruttoria AIR, considerata la tipologia di intervento che si limita a riprodurre pedissequamente le diposizioni comunitarie non si è ritenuto necessario effettuare consultazioni ulteriori rispetto a quelle svolte a livello comunitario. Infatti, la direttiva 2009/13/CE reca attuazione dell'accordo concluso dalla Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla CLM. Comunque per quanto concerne l'individuazione dei lavori ai quali sarà vietato adibire i minori di anni 18 in considerazione della pericolosità per la salute e sicurezza degli stessi, demandata a un successivo decreto interministeriale, è prevista, in fase di adozione del citato decreto, la consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati.

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

E' stata valutata l'opzione di non intervento ma non è stata ritenuta congrua in quanto l'effetto sarebbe quello di un non completo recepimento della direttiva 2009/13/CE con il rischio, conseguente, dell'apertura di una procedura di infrazione, a carico del Paese. Inoltre rimarrebbero irrisolte le problematiche di cui alla sezione 1.

Sezione 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Opzioni alternative all'intervento regolatorio sono state scartate in quanto il completo allineamento dell'ordinamento nazionale al quadro comunitario esige la definizione di norme di rango primario. Diversamente non potrebbe essere conseguito il risultato del completo recepimento della direttiva 2009/13/CE e, conseguentemente, il perseguimento degli obiettivi di promozione della salute e sicurezza dei minori nonché di individuazione corretta della nozione di armatore ai fini della relativa responsabilità. Nel merito l'intervento regolatorio si limita a recepire pedissequamente le disposizioni della direttiva 2009/13/CE e non presenta pertanto ambiti di discrezionalità. Si specifica comunque che l'intervento recepisce esclusivamente quella parte della direttiva che attiene alla identificazione della figura dell'armatore e ai criteri di individuazione dei lavori preclusi a minori a tutela della salute degli stessi. Come già detto il completo recepimento della direttiva sarà realizzato attraverso il recepimento della direttiva 2012/35 che come già evidenziato impinge nella

medesima materia relativamente ai certificati medici. Il presente intervento non supera i livelli minimi della regolazione europea.

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

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

Non sussistono svantaggi. L'opzione prescelta comporta vantaggi per i destinatari dell'intervento regolatorio in quanto:

1. viene puntualmente fornita la definizione di armatore;

2. verrà individuato l'elenco dei lavori pericolosi o insalubri interdetti ai minori.

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

Non sono individuabili o stimabili effetti, diretti e indiretti, dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

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

L'intervento regolatorio non comporta oneri informativi, e conseguenti costi amministrativi, a carico di cittadini e imprese.

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.).

Non sussistono condizioni o fattori esterni, attualmente prevedibili, che possono incidere sulla concreta attuazione del provvedimento.

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

Con l'intervento regolatorio proposto, anche attraverso la corretta definizione di armatore, si realizza per le società un corretto funzionamento della concorrenza e quindi un miglior funzionamento concorrenziale nel Paese.

Sezione 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) i soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio;

I soggetti preposti all'attuazione dell'intervento regolatorio sono i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, del lavoro e delle politiche sociali e della salute, nonché le capitanerie di porto.

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 pubblicizzato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

Il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio proposto verranno attuati dalle autorità competenti (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero del lavoro e delle politiche sociali e Ministero della salute) con le risorse umane e le strutture già disponibili a legislazione vigente e con le modalità già esistenti.

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

Ai sensi dell'art. 1, comma 5, della legge delega (legge 4 giugno 2010, n. 96) entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo cui si riferisce la presente, il Governo potrà adottare disposizioni integrative e correttive.

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

A cura dei Ministeri del lavoro e delle politiche sociali, delle infrastrutture e dei trasporti e della salute verrà elaborata la prescritta VIR con cadenza biennale nella quale verranno presi in considerazione i risultati conseguiti in sede di: 1) monitoraggio delle dichiarazioni di armatore, trascritte nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante; 2) numero dei minori immatricolati come gente di mare; 3) assistenza sanitaria al personale navigante (tramite il Servizio di assistenza sanitari naviganti - SASN del Ministero della salute).

Sezione 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento posto in essere non prevede l'introduzione o il mantenimento di livelli superiori a quelli minimi richiesti dalla direttiva europea .

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente: MINISTRI DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI E DELLA SALUTE

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DEL CONSIGLIO DEL 16 FEBBRAIO 2009, N. 2009/13/CE, RECANTE ATTUAZIONE DELL'ACCORDO CONCLUSO DALL'ASSOCIAZIONE ARMATORI DELLA COMUNITA' EUROPEA (ECSA) E DALLA FEDERAZIONE EUROPEA DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI (ETF) SULLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 E MODIFICA DELLA DIRETTIVA 1999/63/CE.

Referente: Dott.ssa Maria Cannata – Ufficio legislativo Ministero della salute

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) ***Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.***
L'intervento normativo nasce dalla esigenza di ottemperare alle disposizioni della legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009 - e, in particolare, l'articolo 1, recante delega al Governo per l'attuazione, fra le altre, della direttiva 2009/13/CE. Con l'intervento normativo pertanto si assolve all'obbligo di adeguare l'ordinamento nazionale agli atti normativi dell'Unione. L'intervento è in linea con il programma di Governo.

2) Analisi del quadro normativo.
Il provvedimento si inserisce in un quadro normativo piuttosto articolato rappresentato, anzitutto dai seguenti testi, sui quali impatta direttamente:

- decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante attuazione della direttiva 1999/63/CE, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST);
- decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485.

In secondo luogo, il quadro normativo è completato dalle seguenti fonti:
a) **legge 23 settembre 2013, n. 113**, di ratifica della Convenzione sul lavoro marittimo, adottata in seno all'Organizzazione internazionale del lavoro (Convenzione OIL n. 186) in data 23 febbraio 2006 a Ginevra. Al riguardo si evidenzia che caratteristica fondamentale della Convenzione è quella di contenere un insieme di standard globali, quasi alla stregua di un testo unico, risultanti da numerosi strumenti in materia di lavoro marittimo che l'OIL ha adottato a partire dal 1920 per assicurare progressivamente migliori condizioni di vita e di lavoro per i marittimi e una più equa concorrenza per gli operatori e gli armatori. Finalità della Convenzione è creazione di "uno strumento unico e coerente che comprenda il più possibile tutte le norme aggiornate contenute nelle attuali convenzioni e raccomandazioni internazionali del lavoro marittimo nonché i principi fondamentali riportati". La legge di ratifica è particolarmente rilevante poiché in tal modo anche gli armatori italiani potranno ottenere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il rilascio delle certificazioni

attestanti la conformità delle proprie navi in ordine alla sicurezza e alle condizioni di lavoro a bordo delle navi;
b) decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136, recante il recepimento della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare;
c) **legge 31 dicembre 1998, n. 485,** recante delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale marittimo;
c) Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il codice della navigazione;
d) d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, recante il regolamento di esecuzione del codice della navigazione;
e) legge 16 giugno 1939, n. 1045, recante condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali, che si iscrive in un contesto storico ben definito, il cui articolo 36 è stato espressamente abrogato dall'articolo 6 della legge n. 113 del 2013. In particolare il citato articolo 36 prevedeva che qualora tra i componenti l'equipaggio a bordo delle navi mercantili nazionali vi siano persone di colore, a queste dovranno essere riservate sistemazioni di alloggio, di lavanda e igieniche, separate da quelle del restante personale e rispondenti ai loro usi e costumi; la norma prevede, poi, che a tale personale di colore vengano assicurate a bordo le condizioni per confezionare il vitto secondo le proprie abitudini e i propri costumi.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e regolamenti vigenti.
In via preliminare giova osservare che il provvedimento all'esame impatta sulle disposizioni contenute nel decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) e sul decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.
Lo schema di provvedimento in esame, mantiene inalterate le funzioni esercitate a livello locale a legislazione vigente e nel rispetto dell'articolo 117 della Costituzione e del riparto delle competenze tra Stato e Regioni.
Tenuto conto che l'art. 2 dello schema di decreto disciplina le modalità di intervento in un ambito che investe altresì la competenza delle Regioni (salute e sicurezza sul lavoro) è stata prevista, nell'*iter* di approvazione del presente provvedimento, la preventiva acquisizione del parere della Conferenza Stato-Regioni.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.
L'intervento legislativo non presenta profili d'incompatibilità con l'ordinamento della Regioni e degli enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.
Le norme in esame sono compatibili e rispettano i principi di cui all'articolo 118 della Costituzione.

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

Le disposizioni del provvedimento in esame non comportano rilegificazioni in materia. E' stato verificato il rispetto dei consueti criteri di semplificazione normativa.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.
Non risulta vi siano giacenti all'esame del Parlamento progetti di legge sulla materia oggetto del recepimento.

Si rappresenta tuttavia che durante la 17° legislatura sono stati presentati i seguenti disegni di legge :

A.S. 953 (Raffaele Ranucci- PD- e altri) recante deleghe al Governo per la revisione della parte prima del codice della navigazione in materia di navigazione marittima e interna nonché per la revisione del codice della nautica;

A.S. 370 (Marco Filippi – PD- e altri) recante riforma della legislazione in materia portuale;

A.S 120 (Antonio D'Ali'-PdL- e altri) recante riforma della legislazione in materia portuale.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.
Non risultano giudizi pendenti sulla materia disciplinata dal presente provvedimento. Le disposizioni contenute nel provvedimento sono coerenti con i princìpi fissati in materia dalla giurisprudenza dell'Unione Europea.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.
Il provvedimento non presenta profili d'incompatibilità con l'ordinamento comunitario costituendone la necessaria attuazione.

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

Non risultano procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o oggetto.

12) ***Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.***
La normativa recata dal provvedimento deve considerarsi un atto dovuto per gli obblighi assunti dall'Italia in sede europea e non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.
Non risultano sussistere, sulla specifica materia, precedenti giurisprudenziali della Corte di Giustizia dell'Unione europea, né si ha notizia di giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto dinnanzi al citato organo.

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 risultano indicazioni giurisprudenziali, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.
Non risultano indicazioni diverse da quanto statuito in seno alla direttiva comunitaria.

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.
Vengono utilizzate nel testo definizioni normative che appartengano al linguaggio tecnico-giuridico di settore.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.
E' stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi citati nel provvedimento, anche con riferimento alla loro esatta individuazione.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.
Si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.
Il testo non prevede abrogazioni espresse e non si individuano effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.
Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6)Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesime oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.
E' stata verificata l'insussistenza di deleghe aperte in materia.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.
Le norme del provvedimento comportano solo alcuni atti attuativi di natura gestionale (quelli di cui all'art. 2) finalizzati al raggiungimento dell'obiettivo di assicurare che siano individuati *i lavori* che, nell'ambito in considerazione, sono suscettibili di compromettere la salute o sicurezza dei minori sulla base di intervenute evidenze scientifiche. Per tale ragione non sono previsti termini per l'adozione di detti atti attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati o riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazioni della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di Statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico finanziaria della sostenibilità di relativi costi.
Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o a riferimenti statistici.