

Bruxelles, 27.7.2017  
COM(2017) 406 final

2017/0181 (NLE)

Proposta di

## **DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

**recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), volto a modificare la direttiva 2009/13/CE del Consiglio conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

L'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) ha adottato la convenzione sul lavoro marittimo (CLM) del 2006 al fine di creare un unico strumento coerente che incorporasse tutte le norme aggiornate sul lavoro marittimo internazionale. La CLM prevede ampi diritti e la protezione sul lavoro per tutti i marittimi, a prescindere dalla nazionalità e dalla bandiera della nave. A tutt'oggi è stata ratificata da 81 paesi, compresi tutti gli Stati membri dell'UE ad eccezione di Austria, Slovacchia e Repubblica Ceca<sup>1</sup>.

Le disposizioni della CLM sono state integrate nella normativa dell'UE mediante la direttiva 2009/13/CE del Consiglio<sup>2</sup> recante 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. La direttiva ha aggiornato il diritto dell'UE integrandolo con le norme della CLM più favorevoli per i marittimi rispetto a quelle in vigore (contratti di lavoro, ore di lavoro, rimpatrio, alloggio e strutture ricreative, vitto e ristorazione, tutela della salute e della sicurezza, assistenza sanitaria e procedure di reclamo, ecc.). La direttiva ha promosso la ratifica della CLM in tutta l'UE e ha contribuito ad accelerarne l'entrata in vigore. Essa ha inoltre contribuito al recepimento uniforme delle norme della CLM in tutti gli Stati membri e ha introdotto misure specifiche di applicazione dell'accordo a norma del diritto dell'Unione.

La CLM del 2006 ha solo parzialmente risolto i problemi relativi alla responsabilità e all'indennizzo in relazione alle rivendicazioni dell'equipaggio per decesso, lesioni personali e abbandono in porti stranieri quando gli armatori cessano di adempiere le proprie responsabilità. Il settore navale è di natura globale e soggetto a leggi nazionali diverse che si applicano a seconda dello Stato dell'armatore, dello Stato di bandiera della nave o della nazionalità dell'equipaggio. Ciò rende difficile per i marittimi avvalersi di meccanismi di ricorso rapidi e soddisfacenti in caso di abbandono, lesioni personali o decesso.

Da tempo sia l'OIL che l'IMO (Organizzazione marittima internazionale) riconoscono questi problemi tanto che, nel 1998, hanno istituito il gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto IMO/OIL di esperti sulla responsabilità e l'indennizzo inerenti alle rivendicazioni in caso di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi. Tale gruppo ha raccomandato un approccio in due fasi: la prima fase consisterebbe nell'adozione di orientamenti non vincolanti<sup>3</sup> e la seconda

---

<sup>1</sup> L'Austria non era tenuta a recepire la direttiva 2009/13/CE del Consiglio per motivi geografici (cfr. la decisione della Commissione del 29 settembre 2016 di chiudere il procedimento di infrazione per mancata comunicazione 2014/0489 nei confronti dell'Austria) dal momento che è uno Stato membro senza sbocco sul mare che non ha più un registro per le navi e non intende introdurlo nel prossimo futuro. Anche la Repubblica Ceca e la Slovacchia sono paesi senza sbocco sul mare e non dispongono di una flotta mercantile battente la loro bandiera stando alle statistiche dell'UNCTAD sulla flotta mercantile per bandiera di registrazione e per tipologia di navi.

Cfr. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>.

<sup>2</sup> GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30. La direttiva è entrata in vigore il 20 agosto 2013, giorno dell'entrata in vigore della CLM. Gli Stati membri erano tenuti a recepirla nelle loro legislazioni nazionali entro il 20 agosto 2014.

<sup>3</sup> Nel novembre 2001 l'assemblea dell'IMO ha adottato due orientamenti relativi alla garanzia finanziaria per coprire le rivendicazioni dei marittimi in caso di abbandono, lesioni personali e decesso:

nell'adozione di strumenti obbligatori. Il gruppo ha inoltre suggerito la creazione di una banca dati sui casi di abbandono dei marittimi, istituita nel 2005<sup>4</sup>.

Nel 2010 e nel 2011, sulla base delle raccomandazioni del gruppo di lavoro congiunto, l'OIL ha individuato due priorità: l'abbandono di marittimi e la garanzia finanziaria e le rivendicazioni riguardanti il decesso o la disabilità a lungo termine dei marittimi. Nel 2004, il Comitato tripartito speciale istituito in virtù della CLM ha adottato due modifiche relative a tali questioni. Nel marzo 2016, la banca dati dell'OIL sui marittimi abbandonati registrava 192 casi di navi mercantili abbandonate (alcuni risalenti al 2006) taluni dei quali ancora irrisolti. Molti marittimi abbandonati sono a bordo di navi senza retribuzione, spesso per diversi mesi, e mancano di regolare approvvigionamento alimentare, delle cure mediche o dei mezzi per tornare a casa.

Alcune delle norme introdotte dalle modifiche rientravano nella sfera di competenza dell'Unione europea e riguardavano questioni su cui quest'ultima aveva adottato norme, in particolare nel settore della politica sociale e dei trasporti. Il Consiglio ha quindi adottato una decisione (2014/346/UE)<sup>5</sup> relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 103<sup>a</sup> sessione della Conferenza internazionale del lavoro per quanto riguarda le modifiche del 2014 alla Convenzione sul lavoro marittimo, garantendo il sostegno dell'Unione alla loro approvazione.

Le modifiche sono state approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro in occasione della sua 103<sup>a</sup> sessione svoltasi a Ginevra l'11 giugno 2014. Tutti gli Stati membri dell'UE hanno votato a favore. Le due serie di modifiche riguardano sia le disposizioni obbligatorie (regolamenti e norme della parte A) sia le disposizioni non obbligatorie (orientamenti della parte B)<sup>6</sup> del codice della Convenzione sul lavoro marittimo. Esse riguardano la regola 2.5 (rimpatrio) nel titolo 2 relativo alle condizioni di occupazione e la regola 4.2 (responsabilità dell'armatore) nel titolo 4 relativo alla tutela della salute, all'assistenza sanitaria, al benessere e alla tutela sociale.

Le disposizioni obbligatorie modificate mirano a offrire un sistema di garanzia finanziaria efficace che:

- 1) protegga i diritti dei marittimi in caso di abbandono (modifica alla regola 2.5). Tale modifica migliora il sistema di garanzia finanziaria da applicarsi nel caso in cui l'armatore non copra il costo del rimpatrio, come già riconosciuto dalla regola 2.5, paragrafo 2. Essa riconosce inoltre due nuove situazioni nei casi in cui: l'armatore abbia lasciato il marittimo senza l'assistenza e i mezzi di sostentamento necessari; o l'armatore abbia altrimenti estinto in modo unilaterale il rapporto con il marittimo,

---

<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Pages/IMOILOWGLiabilityCompensationForDeathAbandonment.aspx>.

<sup>4</sup> Banca dati sui casi segnalati di abbandono di marittimi.

Cfr. <http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. Il contenuto della banca dati si limita alle navi dichiarate abbandonate dopo il 1° gennaio 2004.

<sup>5</sup> Decisione 2014/346/UE del Consiglio, del 26 maggio 2014 (GU L 172 del 12.6.2014, pag. 28).

<sup>6</sup> I paesi che ratificano la CLM devono adottare leggi nazionali o altre misure al fine di garantire che i principi e i diritti sanciti nelle regole siano attuati secondo quanto definito dalle norme di cui alla parte A del codice (o in maniera sostanzialmente equivalente). Gli orientamenti non sono obbligatori e non sono soggetti a ispezioni da parte dello Stato di approdo; i governi sono tuttavia tenuti a tenerne in debito conto il contenuto nell'adempimento delle proprie responsabilità, e ciò è oggetto di esame da parte del sistema di vigilanza dell'OIL.

per esempio non corrispondendogli i salari previsti dal contratto per almeno due mesi. Essa include altresì obblighi relativi all'istituzione di un sistema di garanzia finanziaria rapido ed efficace al fine di sostenere i marittimi a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro in caso di abbandono;

- 2) stabilisca le prescrizioni minime affinché il sistema di garanzia finanziaria indennizzi le rivendicazioni contrattuali per decesso o disabilità a lungo termine dei marittimi derivanti da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale (modifica alla regola 4.2).

Tali modifiche, pertanto, migliorano ed ampliano il sistema di tutela dei marittimi vigente, semplificano le procedure di indennizzo e le rendono più efficaci e sono rafforzate dall'obbligo di presentare documenti giustificativi del sistema di garanzia finanziaria a bordo delle navi.

Le modifiche alla CLM sono entrate in vigore il 18 gennaio 2017 per 18 Stati membri<sup>7</sup>. Nei Paesi Bassi dovrebbero entrare in vigore a partire dal 1° gennaio 2018<sup>8</sup>. Italia e Lituania hanno rinviato l'entrata in vigore delle modifiche al 18 gennaio 2018<sup>9</sup>. Per quanto riguarda i quattro Stati membri che hanno ratificato la CLM dopo l'approvazione delle modifiche, la Slovenia ha già accettato le modifiche, che entreranno in vigore il 3 agosto 2017. Romania, Estonia e Portogallo devono tuttavia ancora presentare una dichiarazione formale di accettazione, prevista nei prossimi mesi<sup>10</sup>.

Il 5 dicembre 2016 le parti sociali nel settore dei trasporti marittimi, l'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) hanno concluso un accordo volto a modificare il loro accordo recante attuazione della CLM del 2006, allegato alla direttiva 2009/13/CE, conformemente alle modifiche del 2014 alla CLM. Tale accordo riprende il contenuto di tutte le disposizioni obbligatorie delle modifiche del 2014 alla CLM.

---

<sup>7</sup> [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301\\_INSTRUMENT\\_AMENDMENT\\_ID:3256971](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971)

<sup>8</sup> I Paesi Bassi hanno dichiarato che saranno vincolati dalle modifiche solo dopo averne espressamente notificato l'accettazione a norma dell'articolo XV, paragrafo 8, lettera a), della convenzione. Ciò è stato fatto per rinviarne l'accettazione e attuarle attraverso la legislazione neerlandese, poiché i Paesi Bassi hanno annunciato che le modifiche dovrebbero entrare in vigore il 1° gennaio 2018. Cfr. [https://www.ilent.nl/english/merchant\\_shipping/crew/legislation/amendments\\_mlc\\_2014/](https://www.ilent.nl/english/merchant_shipping/crew/legislation/amendments_mlc_2014/).

<sup>9</sup> Essi hanno usufruito dell'opzione prevista all'articolo XV, paragrafo 8, lettera b), della convenzione.

<sup>10</sup> Osservazione generale, *Report of the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations* (Relazione del comitato di esperti sull'applicazione di convenzioni e raccomandazioni), pag. 577: "in a number of cases, questions have arisen as to the manner in which Members whose ratification was registered between the approval and the entry into force of the amendments may accept the amendments to the Code adopted pursuant to Article XV of the MLC, 2006. (...) The Committee notes that, in the meantime, the Office has informed all the Members concerned that they may accept the amendments by addressing a formal declaration to that effect to the Director-General." ("in diversi casi sono sorti interrogativi riguardo alla modalità con cui i membri la cui ratifica è stata registrata tra l'approvazione e l'entrata in vigore delle modifiche possano accettare le modifiche al codice adottate a norma dell'articolo XV della CLM del 2006. [...] Il Comitato osserva che, nel frattempo, essi possono accettare le modifiche inviando al direttore generale una dichiarazione formale in tal senso"). Cfr. [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661\(2017-106-1A\).pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661(2017-106-1A).pdf). Per quanto riguarda Romania, Estonia e Portogallo, la CLM è entrata in vigore rispettivamente il 24 novembre 2016, il 5 maggio 2017 e il 12 maggio 2017, ma le modifiche entreranno in vigore quando ne dichiareranno l'accettazione. Tuttavia, dato che hanno votato a favore delle modifiche, tali paesi probabilmente ne dichiareranno l'accettazione nei prossimi mesi.

Il 12 dicembre 2016, l'ECSCA e l'ETF hanno chiesto alla Commissione di attuare il loro accordo mediante una proposta di decisione del Consiglio conformemente all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE. La presente proposta risponde a tale richiesta.

La Commissione presenta la proposta al fine di allineare la direttiva 2009/13/CE e l'accordo ad essa allegato alle modifiche obbligatorie dell'OIL del 2014 alla CLM. In questo modo si miglioreranno le condizioni di lavoro, la salute e la sicurezza e la tutela sociale per i marittimi a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea.

La proposta mira anche a garantire l'effettivo rispetto delle modifiche obbligatorie dell'OIL del 2014 alla CLM in tutta l'UE tramite l'applicazione della direttiva di applicazione relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera (direttiva 2013/54/UE)<sup>11</sup>. Tale direttiva stabilisce norme volte a garantire che gli Stati membri:

- adempiano efficacemente i loro obblighi in quanto Stati di bandiera nell'attuazione delle parti pertinenti della CLM del 2006 (vale a dire le parti il cui contenuto si ritiene corrisponda alle disposizioni di cui all'allegato della direttiva 2009/13/CE); e
- istituiscano regimi specifici per il controllo della conformità e della gestione delle procedure di reclamo a bordo e a terra.

Una volta che l'allegato della direttiva 2009/13/CE sarà stato modificato dalla presente proposta, le misure di controllo della direttiva 2013/54/UE si applicheranno anche alle modifiche del 2014 alla CLM, senza che sia necessario modificare specificamente quest'ultima.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta rientra nelle attività della Commissione volte a creare un mercato del lavoro equo e veramente paneuropeo, che offra ai lavoratori una protezione adeguata e posti di lavoro sostenibili<sup>12</sup>. Ciò comprende la tutela della salute e della sicurezza sul lavoro, gli orari di lavoro, la tutela sociale e diritti connessi al contratto di lavoro. Nel perseguire una politica marittima integrata per l'Unione europea la Commissione offre il suo pieno sostegno "al dialogo sociale sull'integrazione nel diritto comunitario della convenzione OIL sulle norme del lavoro marittimo"<sup>13</sup>.

La presente proposta sostiene la sicurezza marittima in un altro modo. Proteggere i marittimi abbandonati offrendo loro rimpatrio, assistenza e mezzi di sostentamento e pagando i loro stipendi arretrati può aiutare a prevenire incidenti per la nave e l'equipaggio, perché significa che i marittimi non dovranno rimanere a bordo di navi abbandonate bloccate nei porti fino al rimpatrio o al versamento degli stipendi arretrati. Essi non saranno neanche lasciati su navi alla deriva senza carburante o scorte essenziali di cibo e acqua.

---

<sup>11</sup> Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione (GU L 329 del 10.12.2013, pag. 1).

<sup>12</sup> Discorso sullo stato dell'Unione del presidente Juncker, tenuto al Parlamento europeo il 9 settembre 2015.

<sup>13</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una politica marittima integrata per l'Unione europea (COM/2007/0575 def., pag. 9).

Un sistema di garanzia finanziaria più solido per i casi di abbandono, decesso e disabilità a lungo termine dei marittimi ridurrà l'onere gravante sui porti e sulle comunità costiere europee che attualmente forniscono assistenza ai marittimi interessati e alle loro famiglie.

La presente proposta integra gli sforzi compiuti per attuare in modo più efficace la CLM attingendo ai regimi specifici per il controllo e la gestione delle procedure di reclamo a bordo e a terra di cui alla direttiva di applicazione 2013/38/UE<sup>14</sup> relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. Tale direttiva includeva la CLM del 2006 fra le convenzioni la cui attuazione è oggetto di verifica da parte dell'autorità degli Stati membri nei propri porti. In questo modo si garantisce che una nave battente la bandiera di uno Stato non ratificante e il suo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato a una nave battente bandiera di uno Stato ratificante e al suo equipaggio. Le modifiche del 2014 alla CLM sono già soggette a tale direttiva, poiché essa si applica alla CLM e a tutte le sue modifiche.

La proposta integra la direttiva 2015/1794/UE<sup>15</sup>, che include i marittimi nell'ambito di applicazione di cinque direttive in materia di diritto del lavoro (relative alla tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro, all'informazione e alla consultazione dei lavoratori subordinati, all'istituzione di un comitato aziendale europeo, ai licenziamenti collettivi e ai trasferimenti di imprese), migliorando così i loro diritti del lavoro e dando loro gli stessi diritti dei lavoratori subordinati a terra.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Per l'Europa, il trasporto marittimo ha costituito un catalizzatore per lo sviluppo economico e la prosperità nel corso della sua storia. Il trasporto marittimo di merci e passeggeri favorisce gli scambi sia all'interno dell'UE sia internazionali e promuove i contatti tra tutte le nazioni, i cittadini e i turisti europei. La carenza sempre più acuta di professionisti del settore marittimo, di ufficiali e di marinai rischia di far perdere la massa critica di risorse umane che è alla base della competitività delle industrie marittime europee in generale. La presente proposta risponde all'obiettivo di sostenere, nell'ambito della Strategia dei trasporti marittimi fino al 2018<sup>16</sup>, *"le attività dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) sul trattamento equo dei marittimi al fine di garantire anche che le linee guida sul trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo, abbandono della nave, lesioni personali o morte o sulle condizioni di congedo a terra siano applicate correttamente nell'UE e nel resto del mondo"*. In questo modo le professioni marittime dovrebbero risultare più attraenti agli occhi dei cittadini europei.

La proposta contribuirà a creare condizioni di concorrenza più eque per gli armatori che, nel settore dei trasporti marittimi dell'UE, rispettano i diritti dei marittimi e sono spesso penalizzati a causa delle navi non conformi alle norme minime.

---

<sup>14</sup> Direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 218 del 14.8.2013, pag. 1).

<sup>15</sup> Direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi (GU L 263 dell'8.10.2015, pag. 1).

<sup>16</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018* [COM(2009) 8 definitivo, punto 3].

L'attuazione dell'accordo delle parti sociali attraverso la legislazione dell'UE è anche coerente con l'impegno della Commissione di promuovere il dialogo sociale intersettoriale e settoriale a livello dell'UE, come espresso nella dichiarazione congiunta *Un nuovo inizio per il dialogo sociale*,<sup>17</sup> sottoscritta il 27 giugno 2016 dalle parti sociali dell'UE, dalla presidenza del Consiglio e dalla Commissione.

L'accordo è un esempio positivo del sostegno delle parti sociali all'agenda "Legiferare meglio" della Commissione per mantenere la legislazione dell'Unione europea aggiornata e adatta allo scopo che si prefigge<sup>18</sup>.

Esso riflette altresì il principio del pilastro europeo dei diritti sociali<sup>19</sup> sul dialogo sociale e sul coinvolgimento dei lavoratori, che recita "*Le parti sociali (...) sono incoraggiate a negoziare e concludere accordi collettivi negli ambiti di loro interesse, nel rispetto della propria autonomia e del diritto all'azione collettiva. Ove del caso, gli accordi conclusi tra le parti sociali sono attuati a livello dell'Unione e dei suoi Stati membri*". Esso rientra inoltre in altri principi e diritti specifici riconosciuti dal pilastro europeo dei diritti sociali, quali *retribuzioni, un ambiente di lavoro sano, sicuro e adeguato e protezione dei dati e protezione sociale*.

Nel complesso, la presente proposta contribuisce alla piena integrazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile nel quadro strategico europeo, in conformità all'impegno assunto nella comunicazione della Commissione dal titolo *Il futuro sostenibile dell'Europa: prossime tappe. L'azione europea a favore della sostenibilità*<sup>20</sup>.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 155, paragrafo 2.

L'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE dispone che "*Gli accordi conclusi a livello dell'Unione sono attuati secondo le procedure e le prassi proprie delle parti sociali e degli Stati membri o, nell'ambito dei settori contemplati dall'articolo 153, e a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione. Il Parlamento europeo è informato. Il Consiglio delibera all'unanimità allorché l'accordo in questione contiene una o più disposizioni relative ad uno dei settori per i quali è richiesta l'unanimità a norma dell'articolo 153, paragrafo 2.*"

La prima modifica nell'accordo delle parti sociali sul sistema di garanzia finanziaria in caso di abbandono dei marittimi si riferisce sia alla salute e alla sicurezza sia alle condizioni di lavoro e rientra quindi nell'articolo 153, paragrafo 1, lettera a), sul miglioramento, in particolare, dell'ambiente di lavoro per proteggere la sicurezza e la salute dei lavoratori; e lettera b) sulle condizioni di lavoro.

---

<sup>17</sup> Dichiarazione *Un nuovo inizio per il dialogo sociale* della presidenza del Consiglio dell'Unione europea, della Commissione europea e delle parti sociali europee, 27 giugno 2016.

<sup>18</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Legiferare meglio per ottenere risultati migliori – Agenda dell'UE* [COM(2015) 215 final].

<sup>19</sup> SWD(2017) 201 final.

<sup>20</sup> COM(2016) 739 final.

La seconda modifica, relativa alle prescrizioni riguardanti il sistema di garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine del marittimo dovuti a un infortunio sul lavoro, a malattia o rischio professionale, rientra nell'articolo 153, paragrafo 1, lettera c), sulla sicurezza sociale e protezione sociale dei lavoratori.

Trattandosi di un settore per il quale è richiesta l'unanimità a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, secondo comma, il Consiglio dovrà decidere all'unanimità.

- **Sussidiarietà**

La proposta garantisce la coerenza fra la legislazione dell'UE e la CLM e garantisce che le modifiche del 2014 alla CLM siano fatte rispettare correttamente in tutta l'UE mediante l'applicazione della direttiva 2013/54/UE relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera. Per raggiungere questo obiettivo non basta la legislazione nazionale, in quanto le modifiche alla legislazione dell'UE vigente possono essere effettuate solo a livello dell'UE.

È inoltre necessaria la parità di trattamento di tutta la flotta e fra tutti i porti dell'Unione nonché nei confronti delle flotte di paesi non appartenenti all'UE. Il Consiglio ha altresì precisato nella decisione 2014/346/UE del Consiglio che *"Le norme della convenzione e le modifiche rientrano in parte nella competenza dell'Unione e riguardano materie in relazione alle quali l'Unione ha adottato norme."*

La proposta contribuirà a applicare le modifiche obbligatorie alla CLM contemporaneamente e allo stesso modo in tutti gli Stati membri. Ciò è necessario per assicurare le suddette condizioni paritarie per tutta la flotta e tutti i porti dell'UE. La proposta può ridurre gli impatti negativi sugli Stati di approdo dell'UE in quanto meno casi dovrebbero rientrare nella norma A2.5, paragrafo 5, lettera a), dell'allegato della direttiva 2009/13/CE. Essa dispone che se un armatore non provvede al rimpatrio del marittimo, deve farlo lo Stato membro di bandiera. In caso contrario, lo Stato da cui il marittimo deve essere rimpatriato o lo Stato di cittadinanza del marittimo possono provvedere al suo rimpatrio e recuperare il costo dallo Stato membro di bandiera.

Per gli Stati membri che non sono, o non sono ancora, vincolati dalle modifiche (Stati membri che non hanno ratificato la CLM<sup>21</sup> oppure devono ancora presentare una dichiarazione formale di accettazione<sup>22</sup>), l'azione dell'UE avrebbe il valore aggiunto di applicare l'accordo agli armatori battenti la loro bandiera, migliorando così le condizioni di lavoro e la protezione sociale per i marittimi a bordo di quelle navi e per le famiglie di questi ultimi.

La proposta ha un valore aggiunto anche per gli Stati membri che hanno ratificato la CLM nei quali le modifiche sono già entrate in vigore e che sono, quindi, vincolati dalle stesse. Essa allineerà l'ambito di applicazione delle modifiche del 2014 all'ambito di applicazione della direttiva 2009/13/CE, facendole rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2013/54/UE relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera nonché nel sistema di controllo e vigilanza della legislazione dell'UE, compresa la giurisdizione della Corte di giustizia dell'Unione europea, oltre al sistema di vigilanza della CLM. In questo modo i marittimi godranno di una maggiore protezione e la conformità degli Stati membri e degli armatori ai nuovi obblighi dovrebbe aumentare.

---

<sup>21</sup> Austria, Repubblica ceca e Slovacchia.

<sup>22</sup> Romania, Portogallo ed Estonia.

- **Proporzionalità**

Il principio di proporzionalità è soddisfatto perché l'ambito di applicazione della proposta è strettamente limitato al recepimento nella legislazione dell'UE delle norme minime obbligatorie aggiornate, contenute nelle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

La proposta offre agli Stati membri la possibilità di mantenere le norme attuali o definire norme più favorevoli per i lavoratori e di tenere conto delle caratteristiche specifiche della propria situazione nazionale. Essa consente quindi una certa flessibilità per quanto riguarda la scelta delle effettive misure di esecuzione.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'atto giuridico scelto è una direttiva. Il termine "decisione" di cui all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE ha un significato generico, così da consentire la scelta dell'atto giuridico conformemente all'articolo 288 del TFUE. Spetta alla Commissione proporre il più opportuno dei tre atti giuridici vincolanti di cui a tale articolo (regolamento, direttiva o decisione).

L'articolo 296 del TFUE recita "*Qualora i trattati non prevedano il tipo di atto da adottare, le istituzioni lo decidono di volta in volta, nel rispetto delle procedure applicabili e del principio di proporzionalità.*"

In questo caso, la Commissione ritiene che una direttiva sia lo strumento giuridico più adatto poiché modificherà un'altra direttiva (direttiva 2009/13/CE) e poiché l'accordo delle parti sociali prevede obblighi e diritti che dovranno essere recepiti dagli Stati membri nella propria legislazione nazionale.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non è stata effettuata alcuna valutazione della direttiva 2009/13/CE vigente dal momento che il termine di recepimento era il 20 agosto 2014 e la valutazione della conformità del recepimento non è stata conclusa<sup>23</sup>.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Qualora le parti sociali chiedano alla Commissione di presentare una proposta di decisione del Consiglio relativa all'attuazione del loro accordo conformemente all'articolo 155 del TFUE, è necessario applicare i principi di una migliore legiferazione fatti salvi il ruolo e l'autonomia che il TFUE affida alle parti sociali, il compito della Commissione di facilitare il loro dialogo o la necessità di trasparenza generale.

Dati la trasparenza del processo, il fatto che le parti sociali che aderiscono all'accordo sono rappresentative dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore, e il ruolo affidato a tali parti

---

<sup>23</sup> Attualmente sono pendenti ancora e ancora in corso di esame otto procedure di infrazione per mancata comunicazione delle misure di recepimento (Grecia, Italia, Lettonia, Lituania, Polonia, Portogallo, Slovacchia e Slovenia).

sociali dall'articolo 155 del TFUE, non è stata effettuata alcuna ulteriore consultazione pubblica<sup>24</sup>.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta allineerà l'ambito di applicazione delle modifiche obbligatorie dell'OIL del 2014 a quello della direttiva 2009/13/CE, che preclude la possibilità a norma dell'articolo II, paragrafo 6, della CLM, di non applicare alcuni elementi particolari del codice, ritenuti dall'autorità competente non ragionevoli o praticabili, alle navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate che non effettuano viaggi internazionali, in quanto la questione è disciplinata diversamente dalla legislazione nazionale<sup>25</sup>.

Tuttavia, questi effetti sono considerati limitati dato che:

- secondo la banca dati della CLM<sup>26</sup>, fino ad oggi nessuno degli Stati membri ratificanti per i quali le modifiche del 2014 dell'OIL sono già entrate in vigore ha comunicato all'OIL alcuna decisione nazionale in merito a tali modifiche;
- l'ambito soggettivo della deroga è molto limitato in quanto si applica solo alle navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate che effettuano viaggi nazionali;
- ad oggi alcuni Stati ratificanti hanno fatto ricorso a tale deroga principalmente per quanto riguarda alcuni elementi particolari del titolo III della CLM relativi all'alloggio. Dal momento che le modifiche del 2014 dell'OIL riguardano la tutela dei diritti minimi fondamentali (rimpatrio, fabbisogni fondamentali del marittimo compresi vitto e alloggio e pagamento di stipendi arretrati fino a 4 mesi) e l'indennizzo nel caso degli incidenti più gravi che possano accadere a un marittimo per motivi professionali (decesso o disabilità a lungo termine), il ricorso alla deroga sarà difficilmente giustificabile in tali casi;
- le potenziali deroghe nazionali non si possono applicare all'obbligo di disporre di documenti giustificativi della garanzia finanziaria in caso di abbandono, in quanto tale obbligo si applica solo alle navi tenute ad avere un certificato di lavoro marittimo<sup>27</sup>. Va inoltre ricordato che le modifiche del 2014 dell'OIL migliorano ed ampliano un sistema di tutela esistente in base al quale gli Stati membri sono già tenuti a richiedere a tutte le navi battenti la loro bandiera di provvedere alla garanzia finanziaria a copertura del rimpatrio e dell'indennizzo in caso di decesso o di disabilità a lungo termine per motivi professionali;

---

<sup>24</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool\\_7\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm).

<sup>25</sup> Articolo II, paragrafo 6: "*Qualora l'autorità competente decida che non sia ragionevole o possibile applicare alcuni elementi particolari del Codice riportato all'articolo VI, paragrafo 1, a una nave o a particolari categorie di navi battenti la bandiera dello Stato Membro, le disposizioni pertinenti di codesto Codice non si applicano in quanto la questione trattata è disciplinata diversamente dalla legislazione nazionale, dai contratti collettivi o altre misure. L'autorità competente potrà decidere in consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati e solo per le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate che non effettuano viaggi internazionali.*"

<sup>26</sup> <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang-en/index.htm>

<sup>27</sup> Conformemente alla regola 5.1.3 della CLM, le navi tenute ad avere un certificato di lavoro marittimo sono navi a) di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, che effettuano viaggi internazionali; e b) di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, che battono bandiera di uno Stato membro e che operano a partire da un porto o tra due porti di un altro paese.

- le condizioni per il ricorso alla deroga (tra le quali l'obbligo di consultare le parti sociali) sono relativamente rigide;
- gli Stati membri dispongono di una certa flessibilità nel controllo dell'applicazione dei nuovi obblighi per le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate che non effettuano viaggi internazionali a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2013/54/UE, che consente agli Stati membri di adattare i meccanismi di controllo, comprese le ispezioni, al fine di tenere conto delle condizioni specifiche relative a tali navi, a norma dell'articolo II, paragrafo 6, della CLM.

La proposta farà inoltre rientrare le modifiche del 2014 dell'OIL nell'ambito di applicazione della direttiva di applicazione 2013/54/UE relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera e nel sistema di controllo e vigilanza della legislazione UE, compresa la giurisdizione della Corte di giustizia dell'Unione europea, oltre al sistema di vigilanza della CLM. Ciò dovrebbe garantire una maggiore conformità da parte degli Stati membri e degli armatori.

Poiché è improbabile che la proposta abbia effetti economici, ambientali e sociali significativi rispetto allo scenario di base, non è stata condotta alcuna valutazione d'impatto<sup>28</sup>.

Lo scenario di base presuppone che gli Stati membri dell'UE che hanno ratificato la CLM attuino le modifiche del 2014, in quanto queste ultime sono entrate in vigore in tali Stati membri il 18 gennaio 2017 o entreranno in vigore a breve. In assenza dell'adozione dell'accordo delle parti è quindi probabile che tutti gli Stati membri ratificanti applichino comunque le modifiche del 2014, attuando così i sistemi di tutela in caso di abbandono e di indennizzo in caso di decesso o lesione personale dei marittimi, e che tale attuazione sia soggetta al controllo del sistema di vigilanza dell'OIL. Tale sistema si basa sull'esame delle relazioni nazionali e sulle osservazioni delle parti sociali effettuate da due organismi dell'OIL (il comitato di esperti sull'applicazione di convenzioni e raccomandazioni e il comitato tripartito della Conferenza internazionale del lavoro sull'applicazione di convenzioni e raccomandazioni). In caso di mancata attuazione delle modifiche questo sistema non prevede tuttavia un meccanismo giudiziario come quello della Corte di giustizia dell'Unione europea.

I nuovi obblighi consentiranno di evitare la spiacevole situazione di marittimi bloccati su navi ancorate o in porto per lunghi periodi di tempo nei casi in cui gli armatori abbandonino gli equipaggi senza pagare loro stipendi o senza rimpatriarli nei loro paesi d'origine. Il numero stimato di marittimi attivi negli Stati membri marittimi dell'UE, più la Norvegia, nel 2010 è di 254 119<sup>29</sup>. Secondo la banca dati dell'OIL sui casi di abbandono di marittimi, dal 2004 sono state abbandonate 192 navi mercantili, 21 delle quali erano navi battenti bandiere dell'UE. Nel 2016 sono state abbandonate 20 navi mercantili, e solo otto casi erano stati risolti alla data del 30 maggio 2017. Di tali 20 navi abbandonate nel 2016, quattro erano battenti bandiere dell'UE; i marittimi abbandonati erano in totale 45. Alcuni casi di abbandono irrisolti risalgono al 2006. In passato, i marittimi abbandonati spesso erano restii a lasciare la nave fino a che non venisse venduta in un'asta giudiziaria per il pagamento dei crediti insoluti, fra cui gli stipendi arretrati. Il pagamento di tali crediti sarà ora accelerato dal sistema di garanzia

<sup>28</sup> Nel rispetto degli orientamenti per legiferare meglio [SWD(2015) 111 final], è necessaria una valutazione d'impatto per le iniziative che possono avere effetti economici, ambientali e sociali significativi. Cfr. [http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd\\_br\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_en.pdf).

<sup>29</sup> *Study on EU seafarers' employment. Final Report*. DG MOVE, 2011. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

finanziaria. Sarà inoltre accelerato il pagamento dei crediti insoluti ai marittimi o alle loro famiglie in caso di decesso o disabilità a lungo termine per motivi professionali. In questo modo si potranno evitare i lunghi ritardi nei pagamenti e la burocrazia che spesso i marittimi o le loro famiglie si trovano ad affrontare.

Una migliore tutela dei marittimi abbandonati risulterà utile anche a tutte le autorità portuali dell'UE, in quanto si tradurrà in un minor numero di casi problematici di abbandono. Secondo la banca dati dell'OIL sull'abbandono di marittimi, nel 2016 sono state abbandonate nei porti dell'UE cinque navi mercantili con 58 marittimi.

Conformemente alla CLM [articolo XV, paragrafo 13, lettera a)] il controllo dello Stato di approdo dei paesi ratificanti che hanno accettato le modifiche si applica tuttavia anche ai paesi non ratificanti e ai paesi ratificanti che non sono vincolati dalle modifiche. Ciò significa che le navi battenti bandiera degli Stati membri dell'UE ratificanti non ancora vincolati dalle modifiche del 2014 e degli Stati membri dell'UE non ratificanti saranno soggette all'ispezione delle autorità portuali dei paesi ratificanti qualora non adempiano gli obblighi di cui alle modifiche.

Alla luce di questi sviluppi previsti nell'ambito dello scenario di base, la direttiva del Consiglio non avrebbe quindi alcun impatto significativo per nessuno dei ventidue Stati membri ratificanti in cui le modifiche sono già entrate in vigore il 18 gennaio 2017 o entreranno in vigore a breve, così come per i tre Stati membri senza sbocco sul mare che non hanno ratificato la CLM (Austria, Repubblica Ceca e Slovacchia).

L'applicazione delle disposizioni della presente proposta non farà aumentare i costi di controllo per gli Stati membri ratificanti, poiché essi devono sostenerli in virtù della ratifica della CLM e delle sue modifiche. Considerato inoltre che gli Stati membri non ratificanti sono paesi senza sbocco sul mare e attualmente senza alcuna flotta, si prevede che essi non dovranno sostenere i costi di controllo derivanti dalla presente proposta.

Per quanto riguarda i potenziali costi di controllo nel caso di navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate che non effettuano viaggi internazionali, l'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2013/54/UE consente agli Stati membri di adeguare i loro meccanismi di controllo, comprese le ispezioni, al fine di tenere conto di tali condizioni specifiche.

- *Rappresentatività delle parti sociali dell'UE nel settore dei trasporti marittimi*

Nel valutare una richiesta delle parti sociali dell'UE di attuare il loro accordo nel diritto dell'Unione a norma dell'articolo 155 del TFUE, la Commissione esamina la loro rappresentatività e il loro mandato nel settore in questione. In questo modo si garantisce che la richiesta sia coerente con le disposizioni del TFUE e che l'accordo possa contare su ampio appoggio tra i soggetti effettivamente interessati.

Conformemente all'articolo 1 della decisione 98/500/CE della Commissione<sup>30</sup>, le parti sociali a livello europeo devono:

- a) essere collegate a specifici settori o categorie e disporre di un'organizzazione a livello europeo;

---

<sup>30</sup> Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

- b) essere composte da organizzazioni che, a loro volta, formino parte integrante e riconosciuta delle strutture delle parti sociali degli Stati membri, siano abilitate a negoziare accordi e siano rappresentative in più Stati membri; e
- c) disporre di strutture adeguate a garantire la loro effettiva partecipazione all'attività dei comitati.

Tali condizioni devono essere soddisfatte al momento della firma dell'accordo.

L'accordo riguarda le condizioni di lavoro nel trasporto marittimo e coincide con il mandato del comitato sul dialogo sociale settoriale per il trasporto marittimo. Le parti sociali nel comitato sono l'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) che rappresenta i datori di lavoro e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) che rappresenta i lavoratori.

Il 30 giugno 2016 la Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro (Eurofound) ha pubblicato uno studio che analizza la rappresentatività dell'ETF e dell'ECSA come organizzazioni delle parti sociali nel trasporto marittimo a livello dell'UE<sup>31</sup>.

Fatta eccezione per i paesi senza sbocco sul mare (Austria, Repubblica Ceca, Ungheria e Slovacchia) e per Bulgaria, Lettonia, Romania e Polonia, l'ECSA<sup>32</sup> ha membri in tutti gli Stati membri dell'UE (e in Norvegia)<sup>3334</sup>. Sebbene un cospicuo numero di marittimi provenga dalla Polonia, le società di armatori di questo paese sono pochissime e non vi sono associazioni di datori di lavoro collegate al settore in Lettonia. Ciò significa che gli unici Stati membri che potrebbero realisticamente aderire all'ECSA sono la Bulgaria e la Romania.

Per quanto riguarda i lavoratori, l'ETF conta 56 membri di 25 Stati membri, pari al 64 % di tutti i sindacati con attività connesse al settore. Cinquantadue di tali membri partecipano in prima persona alla contrattazione collettiva di settore. Secondo quanto emerge dallo studio di Eurofound, l'ETF ha membri settoriali in tutti gli Stati membri con attività legate al trasporto marittimo.

Ciò porta a concludere che, sulla base dei loro membri, le parti sociali che hanno firmato l'accordo sono le principali organizzazioni delle parti sociali di livello europeo nel settore, che sono rappresentative del settore e che hanno quindi il diritto di chiedere alla Commissione di attuare l'accordo conformemente all'articolo 155 del TFUE.

- *Legalità delle clausole*

La Commissione ha esaminato la legalità dell'accordo, ha valutato attentamente ogni clausola e non ha riscontrato alcuna disposizione contraria al diritto dell'UE. Gli obblighi che

---

<sup>31</sup> <https://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/comparative-information/representativeness-of-the-european-social-partner-organisations-maritime-transport>.

<sup>32</sup> L'ECSA è l'associazione di categoria che rappresenta le associazioni nazionali di armatori dell'UE e della Norvegia. Secondo il suo sito Internet, l'ECSA rappresenta quasi il 99 % della flotta dello Spazio economico europeo e circa il 20 % della flotta mondiale.

<sup>33</sup> In Bulgaria, l'associazione settoriale dei datori di lavoro, la BSA, ha aderito all'ECSA dal 2007 al 2012 per poi svincolarsi.

<sup>34</sup> Austria, Ungheria e Slovacchia sono state escluse dallo studio per l'assenza di attività legate al settore. Nonostante la presenza di attività (limitate) connesse al settore nella Repubblica Ceca, nel paese non risulta nessuna associazione settoriale di datori di lavoro.

sarebbero imposti agli Stati membri non derivano direttamente dall'accordo tra le parti sociali, bensì dalla sua attuazione mediante una decisione del Consiglio, vale a dire una direttiva. Come indicato nella sezione 2, l'ambito di applicazione e il contenuto dell'accordo rientrano tra i settori elencati nell'articolo 153, paragrafo 1, del TFUE.

L'accordo contiene due gruppi di modifiche dell'allegato della direttiva 2009/13/CE che non riguarderanno le attuali clausole di non regressione di cui all'articolo 3 della direttiva.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta attua un accordo delle parti sociali. In tali casi la Commissione non può modificare il testo dell'accordo e può solo accettarlo o respingerlo<sup>35</sup>.

La maggior parte delle disposizioni dell'accordo delle parti sociali e le modifiche del 2014 alla CLM non effettuano alcuna distinzione fra lavoratori delle PMI e altri lavoratori. Esse si applicano a tutte le navi normalmente impegnate in attività commerciali, diverse dalle navi impegnate nella pesca o attività simili e le navi di costruzione tradizionale quali dhow e giunche. La direttiva 2013/54/UE consente agli Stati membri di adeguare i loro meccanismi di controllo alle condizioni specifiche delle navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate che non effettuano viaggi internazionali.

L'accordo e le modifiche del 2014 alla CLM sono meno esigenti con le PMI per quanto riguarda l'obbligo di tenere a bordo documenti giustificativi di garanzia finanziaria al fine di assistere i marittimi in caso di abbandono. Tale obbligo si applica solo alle navi che sono tenute ad avere un certificato di lavoro marittimo a norma della legislazione nazionale o a cui viene richiesto di averlo. A norma della regola 5.1.3 del codice della CLM, le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate che effettuano viaggi internazionali o viaggi fra porti stranieri, e le navi più piccole alle quali lo richieda l'armatore, sono tenute ad avere a bordo un certificato di lavoro marittimo.

- **Diritti fondamentali**

Gli obiettivi della presente proposta sono in linea con la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare il diritto tutelato dall'articolo 31 sulle condizioni di lavoro giuste ed eque, che recita "*Ogni lavoratore ha diritto a condizioni di lavoro sane, sicure e dignitose*".

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione controllerà l'attuazione della direttiva recante attuazione dell'accordo.

La direttiva 2009/13/CE non contiene alcun obbligo di valutazione o comunicazione. Tali obblighi non sono previsti per la presente direttiva, che modifica la direttiva 2009/13/CE.

---

<sup>35</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool\\_7\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm).

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

In questo caso non sono necessari documenti esplicativi.

- **Spazio economico europeo**

La proposta riguarda una questione rilevante per lo Spazio economico europeo e dovrebbe pertanto essere estesa a quest'ultimo.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

#### *Articolo 1*

Tale articolo rende vincolante l'accordo tra le parti sociali.

#### *Articolo 2*

Tale articolo contiene le modifiche alla direttiva 2009/13/CE.

1) Il punto 1 introduce una modifica conseguente alla numerazione.

2) Il punto 2 inserisce una nuova norma A2.5.2 sulla "Garanzia finanziaria", comprendente 14 paragrafi:

- il *paragrafo 1* stabilisce lo scopo della norma proposta;
- il *paragrafo 2* definisce il concetto di abbandono per il quale si fornirebbe sostegno mediante un sistema di garanzia finanziaria:
  - a) mancata copertura del costo del rimpatrio del marittimo (già riconosciuta dalla regola 2.5, paragrafo 2, dell'allegato della direttiva 2009/13/CE);
  - b) mancanza di assistenza e mezzi di sostentamento (concetto chiarito nel paragrafo 5);
  - c) qualsiasi altra situazione che comporti l'estinzione unilaterale da parte dell'armatore del rapporto con un marittimo, ad esempio la mancata corresponsione dei salari previsti dal contratto per un periodo di almeno due mesi;

le lettere b) e c) estendono l'obbligo di fornire un sistema di garanzia finanziaria a due nuove situazioni di abbandono;

- il *paragrafo 3* stabilisce l'obbligo per uno Stato membro, in quanto Stato di bandiera, di garantire l'esistenza di un sistema di garanzia finanziaria per le navi battenti la propria bandiera. Tale sistema può assumere varie forme, che lo Stato membro deve stabilire previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate;
- il *paragrafo 4* stabilisce i criteri per il sistema di garanzia finanziaria adottato dallo Stato di bandiera, compresa la necessità di fornire ai marittimi abbandonati accesso diretto al sistema, un'adeguata copertura e un'assistenza finanziaria celere;
- il *paragrafo 5* fornisce dettagli sostanziali sul concetto di "assistenza e mezzi di sostentamento necessari" di cui al paragrafo 2, lettera b);

- il *paragrafo 6* stabilisce l'obbligo, per le navi che sono tenute ad avere un certificato di lavoro marittimo a norma della legislazione nazionale o alle quali viene richiesto di averlo, di tenere a bordo i documenti giustificativi della garanzia finanziaria;
- il *paragrafo 7* elenca le informazioni da includere nel documento giustificativo, che deve essere redatto in inglese o essere accompagnato da una traduzione in inglese;
- il *paragrafo 8* stabilisce l'obbligo di un'assistenza finanziaria celere (cfr. il paragrafo 4);
- i *paragrafi 9 e 10* relativi ai criteri di "adeguata copertura" proposti nel paragrafo 4 definiscono i dettagli e l'entità dell'assistenza da fornire nell'ambito del sistema di garanzia finanziaria. Il paragrafo 9 fa riferimento alla regola 2.5 dell'allegato della direttiva 2009/13/CE per quanto riguarda il rimpatrio. Esso limita a quattro mesi la copertura degli stipendi arretrati e di altri diritti. Il paragrafo 10 fornisce i particolari della copertura per il rimpatrio in caso di abbandono;
- il *paragrafo 11* stabilisce l'obbligo per il fornitore della garanzia finanziaria di notificare allo Stato di bandiera l'annullamento della garanzia finanziaria con un preavviso minimo di 30 giorni;
- il *paragrafo 12* prevede la surrogazione dei diritti per il fornitore dell'assicurazione o di altra garanzia finanziaria;
- il *paragrafo 13* indica che tale norma non pregiudica alcun diritto di ricorso dell'assicuratore o del fornitore della garanzia finanziaria nei confronti di terzi;
- il *paragrafo 14* indica che i diritti in virtù della norma proposta non pregiudicano alcun altro diritto, rivendicazione o riparazione del marittimo. Esso consente inoltre l'adozione di disposizioni atte a compensare gli importi ricevuti in forza di tale norma da altre fonti, come ad esempio gli indennizzi in relazione a diritti, rivendicazioni o riparazioni ai sensi della norma.

3) Il punto 3 propone una modifica conseguente all'attuale numerazione della norma A.4.2, che diventa norma A4.2.1. Esso aggiunge sette nuovi paragrafi (dall'8 al 14) alla norma A4.2.1 rinumerata e integra la vigente disposizione di cui alla norma A4.2, paragrafo 1, lettera b). In virtù di tale disposizione, gli armatori devono fornire una garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine di un marittimo dovuti a infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale:

- il *paragrafo 8*, nelle lettere da a) a e), stabilisce le prescrizioni minime che le legislazioni e i regolamenti nazionali devono prevedere per il sistema di garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo a norma del paragrafo 1, lettera b), della norma A.4.2 esistente per le rivendicazioni contrattuali (secondo quanto definito nel paragrafo 1 della nuova norma A4.2.2 proposta). Tali prescrizioni comprendono l'obbligo di pagamento totale e immediato, e prevedono pagamenti intermedi qualora l'indennizzo totale sia difficile da valutare;
- i *paragrafi 9 e 10* riguardano gli obblighi di notifica ai marittimi e agli Stati di bandiera in caso di annullamento o cessazione della garanzia finanziaria di un armatore;
- il *paragrafo 11* impone alle navi di tenere a bordo i documenti giustificativi della garanzia finanziaria emessa dal fornitore della stessa;

- il *paragrafo 12* definisce l'obbligo per il fornitore della garanzia finanziaria di notificare allo Stato di bandiera l'annullamento della garanzia finanziaria con un preavviso minimo di 30 giorni;
  - il *paragrafo 13* stabilisce il requisito secondo cui la garanzia deve prevedere il pagamento di tutte le rivendicazioni contrattuali coperte e di quelle eventualmente sorte durante il periodo di validità del documento;
  - Il *paragrafo 14* elenca le informazioni necessarie da includere nei documenti giustificativi della garanzia finanziaria. Esso stabilisce inoltre i requisiti relativi all'utilizzo della lingua inglese per il documento.
- 4) Il punto 4 inserisce una nuova norma A4.2.2 sul "Trattamento delle rivendicazioni contrattuali", comprendente tre paragrafi:
- il *paragrafo 1* chiarisce il significato del termine "rivendicazioni contrattuali" di cui al paragrafo 8 proposto della norma A.4.2 (rinumerata come A4.2.1);
  - il *paragrafo 2* illustra come il sistema di garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine per motivi professionali possa assumere varie forme, che devono essere determinate dallo Stato membro previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate;
  - il *paragrafo 3* impone che siano in atto i dispositivi necessari per ricevere, gestire e risolvere con imparzialità le rivendicazioni contrattuali relative all'indennizzo di cui alla norma A4.2 (rinumerata come A4.2.1) mediante procedure rapide ed eque.

Proposta di

## **DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

**recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), volto a modificare la direttiva 2009/13/CE del Consiglio conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 155, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) I datori di lavoro e i lavoratori ("le parti sociali"), conformemente all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE, possono richiedere congiuntamente che gli accordi che concludono a livello dell'Unione siano attuati in base a una decisione del Consiglio, su proposta della Commissione.
- (2) La direttiva 2009/13/CE del Consiglio<sup>36</sup> ha attuato l'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) per integrare le disposizioni della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM) dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) nel diritto dell'UE, al fine di aggiornare la legislazione europea in vigore con le norme della convenzione più favorevoli per i marittimi. Essa mirava a migliorare le condizioni di lavoro per i marittimi, in particolare per quanto riguarda contratti di lavoro, ore di lavoro, rimpatrio, avanzamento di carriera e sviluppo di competenze, alloggio e strutture ricreative, vitto e ristorazione, tutela della salute e della sicurezza, assistenza sanitaria e procedure di reclamo.
- (3) A seguito di riunioni tenute con esperti internazionali, l'OIL ha avviato un processo per modificare la convenzione e affrontare, da un lato, le preoccupazioni concernenti l'abbandono dei marittimi e la garanzia finanziaria e, dall'altro, le rivendicazioni legate al decesso o alla disabilità a lungo termine dei marittimi. Il Comitato tripartito speciale istituito in virtù della CLM ha adottato due modifiche su tali questioni in occasione della sua riunione svoltasi dal 7 all'11 aprile 2014. Alcune parti delle norme previste dalle modifiche rientravano nella sfera di competenza dell'Unione e riguardavano questioni su cui quest'ultima aveva adottato norme, in particolare nel settore della

---

<sup>36</sup> Direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante 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 (GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30).

politica sociale e dei trasporti. Il 26 maggio 2014, il Consiglio ha quindi adottato una decisione (2014/346/UE)<sup>37</sup> relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 103<sup>a</sup> sessione della Conferenza internazionale del lavoro. Tale posizione era diretta a sostenere l'approvazione delle modifiche al codice della CLM.

- (4) Le modifiche sono state approvate dalla Conferenza in occasione della sua 103<sup>a</sup> sessione svoltasi a Ginevra l'11 giugno 2014 e sono entrate in vigore il 18 gennaio 2017. Esse si riferiscono alla predisposizione di un sistema di garanzia finanziaria efficace volto a i) tutelare i diritti dei marittimi in caso di abbandono e ii) coprire l'indennizzo per le rivendicazioni contrattuali connesse a decesso o disabilità a lungo termine dei marittimi derivante da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale. Le modifiche migliorano e ottimizzano inoltre il sistema esistente per la tutela dei marittimi, prevedendo l'obbligo di tenere a bordo delle navi il documento giustificativo del sistema di garanzia finanziaria e di estendere tale sistema a due nuove situazioni di abbandono. (Tali situazioni si riferiscono ai casi in cui i marittimi sono stati lasciati senza l'assistenza e i mezzi di sostentamento necessari, oppure ai casi in cui l'armatore ha estinto in modo unilaterale il rapporto con il marittimo, ad esempio non corrispondendogli i salari previsti dal contratto per un periodo di almeno due mesi.)
- (5) Il 5 dicembre 2016 le parti sociali nel settore dei trasporti marittimi, ossia l'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), hanno concluso un accordo volto a modificare la direttiva 2009/13/CE conformemente alle modifiche del 2014 alla CLM del 2006. Il 12 dicembre 2016, esse hanno chiesto alla Commissione di presentare una proposta di direttiva del Consiglio recante attuazione del loro accordo a norma dell'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE.
- (6) L'accordo delle parti sociali riprende il contenuto di tutte le disposizioni obbligatorie delle modifiche del 2014 alla CLM. La prima modifica, relativa al sistema di garanzia finanziaria in caso di abbandono del marittimo, si riferisce sia alla salute e alla sicurezza sia alle condizioni di lavoro e rientra quindi nell'articolo 153, paragrafo 1, lettere a) e b), del TFUE. La seconda modifica, relativa alle prescrizioni riguardanti il sistema di garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine del marittimo derivante da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale, rientra nell'articolo 153, paragrafo 1, lettera c), sulla sicurezza sociale e sulla protezione sociale dei lavoratori. L'accordo riguarda quindi questioni disciplinate dall'articolo 153 del TFUE e può essere attuato da una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, in conformità all'articolo 155, paragrafo 2. Ai fini dell'articolo 288 del trattato, l'atto giuridico adeguato per l'attuazione dell'accordo è una direttiva.
- (7) Conformemente alla comunicazione della Commissione del 20 maggio 1998<sup>38</sup> che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario, la Commissione ha valutato la rappresentatività delle parti firmatarie e la legalità di ciascuna clausola dell'accordo.

---

<sup>37</sup> Decisione 2014/346/UE del Consiglio, del 26 maggio 2014, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 103a sessione della Conferenza internazionale del lavoro per quanto riguarda le modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo (GU L 172 del 12.6.2014, pag. 28).

<sup>38</sup> COM(1998) 322 def.

- (8) L'accordo delle parti sociali del 5 dicembre 2016 modifica l'accordo del 19 maggio 2008 sulla CLM tra ECSA ed ETF, allegato alla direttiva 2009/13/CE, e integra in tale direttiva le modifiche del 2014 dell'OIL alla CLM al fine di migliorare le condizioni di lavoro, la salute e la sicurezza e la protezione sociale dei marittimi a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE.
- (9) Modificando la direttiva 2009/13/CE, l'accordo delle parti sociali del 5 dicembre 2016 farà rientrare le disposizioni obbligatorie delle modifiche del 2014 dell'OIL alla CLM nell'ambito di applicazione della direttiva 2013/54/UE relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera e del sistema di controllo e vigilanza del diritto dell'UE, e in particolare della Corte di giustizia dell'Unione europea, oltre al sistema di vigilanza della CLM. Ciò dovrebbe garantire una maggiore conformità da parte degli Stati membri e degli armatori.
- (10) Fatte salve le disposizioni dell'accordo sul seguito da dare e sul riesame ad opera delle parti sociali a livello dell'UE, la Commissione europea monitorerà l'attuazione della presente direttiva e dell'accordo.
- (11) Gli Stati membri possono affidare alle parti sociali l'attuazione della presente direttiva, a condizione che queste presentino una richiesta comune in questo senso e che gli Stati membri adottino tutte le misure necessarie per essere sempre in grado di garantire i risultati prescritti dalla presente direttiva.
- (12) La Commissione ha informato il Parlamento europeo a norma dell'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE, inviandogli il testo della sua proposta di direttiva contenente l'accordo.
- (13) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e i principi sanciti nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, e in particolare l'articolo 31 della stessa.
- (14) La presente direttiva è intesa a migliorare le condizioni di lavoro, la salute e la sicurezza e la protezione sociale dei lavoratori nel settore del trasporto marittimo, un settore transfrontaliero le cui attività si svolgono sotto bandiere di diversi Stati membri. Poiché i suoi obiettivi non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, ma possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione europea, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La presente direttiva reca attuazione dell'accordo concluso il 5 dicembre 2016 fra l'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), modificando la direttiva 2009/13/CE del Consiglio conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014.

#### *Articolo 2*

Conformemente all'accordo concluso fra l'ECSA e l'ETF, volto a modificare la direttiva 2009/13/CE del Consiglio in conformità alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro in occasione della

103ª sessione svoltasi a Ginevra l'11 giugno 2014, l'allegato della direttiva 2009/13/CE del Consiglio è così modificato:

1) nel titolo "Norma A2.5 – Rimpatrio", "A2.5" è sostituito da "A2.5.1";

2) è inserita la seguente norma A2.5.2:

"Norma A2.5.2 – Garanzia finanziaria

1. In applicazione della regola 2.5, paragrafo 2, la presente norma fissa prescrizioni volte a garantire la fornitura di un sistema di garanzia finanziaria rapido ed efficace a sostegno dei marittimi in caso di loro abbandono.

2. Ai fini della presente norma, un marittimo è considerato abbandonato quando, in violazione delle prescrizioni del presente accordo o dei termini del contratto di lavoro del marittimo, l'armatore:

a) non sostiene il costo del rimpatrio del marittimo; oppure

b) ha lasciato il marittimo senza l'assistenza e i mezzi di sostentamento necessari; oppure

c) ha altrimenti estinto in modo unilaterale il rapporto con il marittimo, per esempio non corrispondendogli i salari previsti dal contratto per un periodo di almeno due mesi.

3. Ciascuno Stato membro garantisce che per le navi battenti la sua bandiera sia disponibile un sistema di garanzia finanziaria che ottemperi alle prescrizioni della presente norma. Il sistema di garanzia finanziaria può assumere la forma di un regime di sicurezza sociale, di un'assicurazione, di un fondo nazionale o di altri strumenti analoghi. La sua forma è stabilita dallo Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

4. Il sistema di garanzia finanziaria fornisce un accesso diretto, una copertura sufficiente e un'assistenza finanziaria rapida, conformemente alla presente norma, ad ogni marittimo che viene abbandonato a bordo di una nave battente bandiera dello Stato membro.

5. Ai fini del paragrafo 2, lettera b), della presente norma, l'assistenza al marittimo e i mezzi di sostentamento necessari comprendono: cibo, alloggio e approvvigionamento di acqua potabile adeguati, il carburante indispensabile per la sopravvivenza a bordo della nave e le cure mediche necessarie.

6. Ogni Stato membro dispone che a bordo delle navi che battono la sua bandiera, e che sono tenute in forza della legislazione nazionale ad avere un certificato di lavoro marittimo, o che lo hanno su richiesta dell'armatore, sia conservato un certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria rilasciato dal fornitore della stessa. Una copia è collocata a bordo, in un luogo ben visibile, a disposizione dei marittimi. Qualora la copertura sia fornita da più di un fornitore di garanzia finanziaria, a bordo sono conservati i documenti forniti da ciascun fornitore.

7. Il certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria sono redatti in lingua in inglese o accompagnati da una traduzione in inglese e contengono le seguenti informazioni:

- a) nome della nave;
- b) porto di immatricolazione della nave;
- c) indicativo di chiamata della nave;
- d) numero IMO della nave;
- e) nome e indirizzo del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
- f) recapiti delle persone o del soggetto responsabili del trattamento delle richieste di assistenza dei marittimi;
- g) nome dell'armatore;
- h) periodo di validità della garanzia finanziaria; e
- i) un attestato del fornitore della garanzia finanziaria che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della presente norma A2.5.2.

8. L'assistenza del sistema di garanzia finanziaria è concessa in tempi rapidi a seguito della richiesta presentata dal marittimo o dal suo rappresentante e corredata della necessaria giustificazione di tale diritto in conformità al paragrafo 2 della presente norma.

9. Vista la regola 2.5, l'assistenza fornita dal sistema di garanzia finanziaria è sufficiente a garantire quanto segue:

- a) i salari e altri emolumenti dovuti dall'armatore al marittimo in base a quanto previsto dal contratto di lavoro, dal contratto collettivo pertinente o dalla legislazione nazionale dello Stato di bandiera, limitati a quattro mesi di retribuzioni arretrate e a quattro mesi di emolumenti da ricevere;
- b) tutte le spese ragionevolmente sostenute dal marittimo, compreso il costo del rimpatrio di cui al paragrafo 10 della presente norma; e
- c) le esigenze essenziali del marittimo, comprese voci quali: cibo, vestiario, se necessario, alloggio e approvvigionamento di acqua potabile adeguati, il carburante indispensabile per la sopravvivenza a bordo della nave, le cure mediche necessarie e qualsiasi altro costo ragionevole o onere a partire dall'atto o dall'omissione che ha configurato l'abbandono fino all'arrivo del marittimo a casa.

10. Il costo del rimpatrio include il viaggio con mezzi di trasporto adeguati e rapidi, normalmente aerei, la fornitura al marittimo di cibo e alloggio dal momento in cui lascia la nave fino al suo arrivo a casa, la fornitura delle cure mediche necessarie, il trasferimento e il trasporto degli effetti personali e qualsiasi altro costo ragionevole o onere derivante dall'abbandono.

11. La garanzia finanziaria non cessa prima del termine del periodo di validità della stessa a meno che il fornitore della garanzia finanziaria ne abbia dato notifica, con un preavviso di almeno trenta giorni, all'autorità competente dello Stato di bandiera.

12. Se il fornitore dell'assicurazione o di altra garanzia finanziaria ha effettuato un qualsiasi

pagamento a un marittimo in conformità alle disposizioni della presente norma, tale fornitore acquisisce per surrogazione, cessione o in altro modo, fino all'importo pagato e conformemente alla legislazione applicabile, i diritti che sarebbero spettati al marittimo.

13. Nulla della presente norma pregiudica il diritto di ricorso dell'assicuratore o del fornitore della garanzia finanziaria nei confronti di terzi.

14. Le disposizioni contenute nella presente norma non intendono essere esclusive né pregiudicare altri diritti, rivendicazioni o riparazioni eventualmente disponibili per indennizzare i marittimi che sono stati abbandonati. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali possono prevedere che gli importi da pagare in forza della presente norma possano essere dedotti dagli importi ricevuti da altre fonti e derivanti da diritti, rivendicazioni o riparazioni che possono essere oggetto di indennizzo ai sensi della presente norma.";

3) al titolo "Norma A4.2 – Responsabilità dell'armatore", "A4.2" è sostituito da "A4.2.1" e sono aggiunti i seguenti paragrafi:

"8. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali dispongono che il sistema di garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo secondo quanto previsto dal paragrafo 1, lettera b), della presente norma per le rivendicazioni contrattuali, definite nella norma A4.2.2, rispetti le seguenti prescrizioni minime:

a) l'indennizzo contrattuale, se previsto dal contratto di lavoro del marittimo e fatta salva la lettera c) del presente paragrafo, è corrisposto per intero e senza ritardi;

b) non è esercitata alcuna pressione ad accettare pagamenti per un importo inferiore a quello stabilito per contratto;

c) qualora la natura della disabilità a lungo termine di un marittimo rendesse difficile valutare l'indennizzo integrale eventualmente spettantegli, il marittimo riceve uno o più pagamenti intermedi in modo da non subire indebite privazioni;

d) conformemente alla regola 4.2, paragrafo 2, il marittimo riceve il pagamento fatti salvi gli altri diritti spettantigli a norma di legge; l'armatore può tuttavia dedurre tale pagamento dalle indennità per danni eventualmente derivanti da qualsiasi altra rivendicazione da parte del marittimo nei suoi confronti riferita allo stesso evento; e

e) la richiesta di indennizzo contrattuale può essere presentata direttamente dal marittimo in questione, da un suo parente prossimo o da un suo rappresentante o da un beneficiario designato.

9. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che i marittimi siano informati preventivamente nel caso in cui la garanzia finanziaria dell'armatore debba essere annullata o rescissa.

10. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che l'autorità competente dello Stato di bandiera sia informata dal fornitore della garanzia finanziaria qualora la garanzia finanziaria dell'armatore sia annullata o rescissa.

11. Ogni Stato membro dispone che a bordo delle navi che battono la sua bandiera sia conservato un certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria rilasciato dal fornitore della garanzia finanziaria. Una copia è collocata a bordo, in un luogo ben visibile, a disposizione dei marittimi. Qualora la copertura sia fornita da più di un fornitore di garanzia finanziaria, a bordo sono conservati i documenti forniti da ciascun fornitore.

12. La garanzia finanziaria non cessa prima del termine del periodo di validità della stessa a meno che il fornitore della garanzia finanziaria ne abbia dato notifica, con un preavviso di almeno trenta giorni, all'autorità competente dello Stato di bandiera.

13. La garanzia finanziaria prevede il pagamento di tutte le rivendicazioni contrattuali da essa coperte che si presentino durante il periodo di validità del documento.

14. Il certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria sono redatti in lingua in inglese o accompagnati da una traduzione in inglese e contengono le seguenti informazioni:

- a) nome della nave;
- b) porto di immatricolazione della nave;
- c) indicativo di chiamata della nave;
- d) numero IMO della nave;
- e) nome e indirizzo del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
- f) recapiti delle persone o del soggetto responsabili del trattamento delle rivendicazioni contrattuali dei marittimi;
- g) nome dell'armatore;
- h) periodo di validità della garanzia finanziaria; e
- i) un attestato del fornitore della garanzia finanziaria che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della norma A4.2.1.";

4) è inserita la seguente norma A4.2.2:

"Norma A4.2.2 – Trattamento delle rivendicazioni contrattuali

1. Ai fini della norma A4.2.1, paragrafo 8, e della presente norma, l'espressione "rivendicazione contrattuale" indica ogni rivendicazione connessa a decesso o disabilità a lungo termine di marittimi derivante da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale conformemente alla legislazione nazionale, al contratto di lavoro del marittimo o al contratto collettivo.

2. Il sistema di garanzia finanziaria, previsto nella norma A4.2.1, paragrafo 1, lettera b), può assumere la forma di un regime di sicurezza sociale, di un'assicurazione o di un fondo o di altri strumenti analoghi. La sua forma è stabilita dallo Stato membro previa

consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

3. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che siano in atto misure efficaci per ricevere, gestire e risolvere con imparzialità le rivendicazioni contrattuali relative all'indennizzo di cui alla norma A4.2.1, paragrafo 8, mediante procedure rapide ed eque.".

#### *Articolo 3*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi entro due anni dall'entrata in vigore della stessa. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### *Articolo 4*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### *Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*

*Il presidente*