Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/54/UE relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione (A.G. n. 238)

DOSSIER - XVII LEGISLATURA

novembre 2015

Senato
della Repubblica

SERVIZIO STUDI
Ufficio Ricerche sulle questioni del lavoro e della salute
Tel. 06 6706-2451 - studi1@senato.it - @SR_Studi
Dossier n. 250

Camera
dei deputati

SERVIZIO STUDI
Dipartimento Trasporti
Tel. 06 6760-2614 - st_trasporti@camera.it - @CD_trasporti
Dipartimento Lavoro
Tel. 06 6760-4884 - st_lavoro@camera.it - @CD_lavoro
Atti del Governo n. 226

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

SCHEDA DI LETTURA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/54/UE relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione (AG n. 238)

Lo schema di decreto legislativo in esame è stato predisposto ai fini del recepimento della direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013.
Tale direttiva è intesa ad assicurare che gli Stati membri adempiano, mediante l'istituzione di meccanismi di attuazione e controllo, comprese le ispezioni, gli obblighi derivanti, nella qualità di Stato di bandiera, dalla Convenzione sul lavoro marittimo (CLM) del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro. Quest'ultima Convenzione stabilisce norme minime comuni, nel settore marittimo, per tutte le bandiere e per tutti i lavoratori coinvolti.
Il termine per il recepimento della direttiva è scaduto il 31 marzo 2015.
Si ricorda che la Convenzione è entrata in vigore il 20 agosto 2013 e che, in materia di controllo del rispetto delle relative norme, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato il decreto direttoriale n. 13 del 17 giugno 2013, "Istituzione Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo". Quest'ultimo decreto, secondo la relazione illustrativa del presente schema, insieme con le successive circolari attuative (citate nella medesima relazione), costituisce una piena attuazione anticipata della direttiva UE (essa è stata adottata dopo il suddetto decreto). Tuttavia, la Commissione europea ha avviato, nel maggio 2015, nei confronti dell'Italia una procedura di infrazione (procedura 2015/0202) per il mancato recepimento della direttiva.

L'**articolo 1** e l'**articolo 3, comma 1,** dello schema specificano che il provvedimento legislativo in esame, aventi le finalità summenzionate, concerne le condizioni di vita e di lavoro di tutti i lavoratori marittimi a bordo di navi mercantili battenti bandiera italiana (adibite alla navigazione marittima).
Potrebbe essere ritenuto opportuno chiarire se restino confermate le ulteriori specificazioni sull'àmbito delle navi (oggetto dello schema), poste dall'articolo 2 del suddetto decreto direttoriale n. 13; quest'ultimo, recependo, a sua volta, le norme dell'art. II, paragrafo 4, della Convenzione del 2006, esclude dal suo àmbito: le "navi militari o destinate al trasporto delle truppe o altre navi di proprietà o gestite dagli Stati che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali"; le navi da pesca; le unità da diporto che non effettuino alcun traffico commerciale; le imbarcazioni di legno di costruzione rudimentale.
L'**articolo 2** dello schema reca le definizioni di alcuni termini.
Il **comma 2** dell'**articolo 3** demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi interessati, l'adattamento dei meccanismi di attuazione e

di controllo, previsti dal provvedimento legislativo in esame, per le navi che non effettuino viaggi internazionali e la cui stazza lorda sia inferiore alle 200 tonnellate, al fine di tener conto delle loro condizioni specifiche. L'ipotesi dell'adozione di adattamenti per tali navi è consentita da parte dell'art. II, paragrafo 6, della citata Convenzione del 2006 nonché dall'art. 3, paragrafo 2, della direttiva oggetto di recepimento. *Sembrerebbe opportuno chiarire, tenuto anche conto che il termine per il recepimento della direttiva è scaduto, se, nel periodo precedente l'emanazione del decreto ministeriale, per le navi suddette trovi applicazione la disciplina legislativa in esame.*

L'**articolo 4, comma 1,** attribuisce all'autorità competente centrale - costituita, ai sensi del precedente **articolo 2, comma 1, lettera *a)*,** dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - le funzioni: di attuazione della normativa in materia di ispezione e certificazione relativa al lavoro marittimo, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto per i profili inerenti alla sicurezza della navigazione; di coordinamento e indirizzo in materia di lavoro marittimo; di programmazione - d'intesa con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, l'INPS e l'INAIL - di specifiche campagne ispettive, intese alla verifica delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi. Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto assicura il controllo ed il coordinamento dell'attività ispettiva (**comma 2** dell'**articolo 4**). Quest'ultima, insieme con l'attività di certificazione, è svolta (anche per le navi che facciano scalo in porti esteri) dalle autorità competenti locali (**commi 3 e 4** dell'**articolo 4**), le quali (ai sensi del precedente **articolo 2, comma 1, lettera *b)***) sono costituite dagli uffici marittimi periferici, retti da ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto.

Ai sensi dell'**articolo 5,** gli ispettori, aventi i requisiti professionali minimi indicati nell'**allegato I** ed inseriti in un apposito elenco (redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto), sono autorizzati ad eseguire i controlli relativi all'applicazione delle prescrizioni della suddetta Convenzione e della normativa nazionale in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo. Il percorso formativo degli ispettori è verificato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, con frequenza triennale.

I **commi da 1 a 4** dell'**articolo 6** disciplinano le cadenze temporali delle ispezioni in oggetto nei seguenti termini: ispezioni iniziali - per le navi nuove e propedeutica al rilascio, da parte dell'autorità competente locale, del certificato del lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo -; ispezioni intermedie (durante il periodo di validità del certificato di lavoro marittimo, rilasciato in base alla precedente ispezione); successive ispezioni di rinnovo (alla scadenza del certificato suddetto). Le ispezioni intermedie riguardano esclusivamente le navi che effettuino viaggi internazionali o la cui stazza lorda sia superiore alle 200 tonnellate[1]. *Sotto il profilo redazionale, nel*

[1] Si ricorda che l'obbligo di applicazione delle norme della Convenzione sul certificato del lavoro marittimo e sulla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo concerne solo le navi di stazza lorda

***comma 1, lettera* b)** *- che adopera i termini "superiore" ed "inferiore" - occorrerebbe chiarire se rientri o meno nell'àmbito dell'ispezione intermedia l'ipotesi teorica in cui la stazza sia esattamente pari a 200 tonnellate.*
Si osserva che lo schema di decreto non sembra prevedere il limite massimo di durata del certificato, limite che, secondo la citata Convenzione[2]*, non può essere superiore a cinque anni, né i criteri di decorrenza del limite (in caso di rinnovo del certificato) né la figura del certificato provvisorio ed altre norme in materia di certificato e di dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, definiti dalla stessa Convenzione*[3] *e recepiti dall'art. 8 del citato decreto direttoriale n. 13.*
Il **comma 5** prevede la categoria dell'ispezione addizionale, la quale è effettuata a séguito di un reclamo presentato alla summenzionata autorità competente locale per presunte violazioni della normativa lavoristica in oggetto.
I criteri e le modalità delle ispezioni sono definiti dal **comma 6**.
*Potrebbe essere ritenuto opportuno che, con riferimento alle categorie di ispezioni, l'**articolo 6** richiami anche quelle condotte nell'àmbito delle campagne ispettive di cui al precedente **articolo 4, comma 1, lettera* c)**.
I **commi 1 e 2** dell'**articolo 7** disciplinano la fase successiva allo svolgimento dell'ispezione. Essa è costituita da: la redazione di un rapporto (in lingua italiana ed in lingua inglese) - destinato al comandante della nave, all'armatore, ai lavoratori marittimi impiegati sulla medesima, ai rappresentanti di questi ultimi (su richiesta), alla suddetta autorità competente locale ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti -; la segnalazione immediata al comandante della nave delle deficienze eventualmente riscontrate, con l'assegnazione di un termine per le relative correzioni. Qualora le deficienze siano rilevanti o siano stati oggetto di un reclamo a bordo, esse sono segnalate anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi.
I successivi **commi 3 e 4** prevedono la redazione di un rapporto annuale sulle attività ispettive e sull'attuazione della normativa nazionale.
L'**articolo 8** disciplina la gestione dei reclami ricevuti da un'autorità competente locale circa presunti casi di violazione delle norme della citata Convenzione. Alla ricezione del reclamo consegue lo svolgimento di un'indagine da parte di un ispettore in servizio presso il primo porto di scalo della nave. Questi può anche effettuare un'ispezione addizionale. L'ispettore cerca di favorire una soluzione in relazione al reclamo; in caso negativo, egli fissa un termine per l'armatore, ai fini della formulazione di osservazioni e dell'eventuale presentazione di un piano di azione correttivo. Qualora non sia stata conseguita una soluzione in base a tale procedura, l'autorità competente locale trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alle pertinenti

pari o superiore a 500 tonnellate che effettuino viaggi internazionali (o che battano la bandiera di uno Stato Membro e che operino a partire da un porto o tra due porti di un altro Paese).
[2] Cfr. lo Standard A5.1.3. della medesima.
[3] Cfr. il suddetto Standard A5.1.3.

organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi una copia della relazione dell'ispettore, accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta da parte dell'armatore. Ulteriori norme sulla gestione e valutazione dei reclami e sulla trasmissione di informazioni in materia sono poste dai **commi 2, 6 e 7**.
Il **comma 1** dell'**articolo 9** prevede che l'autorità competente locale accerti, tramite l'ispettore, alla scadenza del termine da questi fissato ai sensi del precedente **articolo 7, comma 1,** che le deficienze, emerse o confermate nel corso dell'ispezione, siano state eliminate in conformità alla Convenzione.
I **commi da 2 a 4** prevedono, per l'ipotesi in cui le deficienze comportino un pericolo per la sicurezza e la salute dei lavoratori marittimi, che l'autorità competente locale disponga la sospensione delle operazioni e che, nei casi più gravi di cui al **comma 4**, l'ispettore adotti il provvedimento di fermo della nave.
Il provvedimento di fermo o l'atto di sospensione di un'operazione non è revocato fino all'adozione dei rimedi oppure fino all'accettazione, da parte dell'autorità competente locale, di un piano d'azione dell'armatore, attuabile in modo rapido (**commi 3 e 5**). *Potrebbe essere ritenuto opportuno valutare se, sotto il profilo redazionale, i **commi 3 e 5** richiedano un coordinamento tra di essi.*
I **commi 6 e 7** pongono norme in materia di informazione delle autorità e delle organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi e una disposizione di chiusura sui ricorsi amministrativi.
*In merito ai ricorsi amministrativi, richiamati dal **comma** 7, contro i provvedimenti di fermo, sembrerebbe preferibile una definizione esplicita del medesimo profilo anche per i provvedimenti di sospensione delle operazioni.*
L'**articolo 10** prevede, per le attività di ispezione e di certificazione di cui ai precedenti **articoli 4 e 6**, l'adozione di tariffe, a carico dell'armatore - o del raccomandatario marittimo ovvero di altro rappresentante dell'armatore -, in solido con il proprietario della nave. *Potrebbe essere ritenuto opportuno che, con riferimento alla definizione delle tariffe, l'**articolo 10** richiami anche le ispezioni condotte nell'àmbito delle campagne ispettive di cui al precedente **articolo 4, comma 1, lettera** c)*.
L'**articolo 11** reca le clausole di invarianza degli oneri a carico della finanza pubblica.