



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 2.7.2008  
COM(2008) 422 definitivo

Proposta di

**DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

**recante applicazione 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 che modifica la direttiva 1999/63/CE**

(presentata dalla Commissione)

## RELAZIONE

### 1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Lo scopo della presente proposta è quello di applicare l'accordo sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, concluso il 19 maggio 2008 dalle organizzazioni che rappresentano le parti sociali nel settore del trasporto marittimo (Associazione armatori della Comunità europea, qui di seguito "ECSA" e Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, qui di seguito "ETF").

La Commissione ritiene che se le disposizioni della convenzione del 2006 sono incorporate nella legislazione comunitaria, esse aumenteranno l'attrattiva del settore marittimo per i lavoratori marittimi europei, contribuendo in tal modo a creare posti di lavoro maggiori e migliori e una situazione di parità globale nell'interesse di tutte le parti.

- **Contesto generale**

Il settore del trasporto marittimo è costituito da un'industria che opera a livello mondiale. Come tale è indispensabile definire e applicare standard minimi globali per l'occupazione e condizioni di salute e sicurezza per i marittimi occupati o che lavorano a bordo di una nave marittima.

Il 23 febbraio 2006 l'Organizzazione internazionale del lavoro ha adottato la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 al fine di creare un unico strumento coerente che incorpori tutti gli standard moderni applicabili al lavoro marittimo internazionale. Quindi questa convenzione riunisce in un unico testo consolidato, che deve servire da base per il primo codice universale del lavoro marittimo, le convenzioni e le raccomandazioni sul lavoro marittimo adottate dall'OIL dal 1919 in poi.

Sin dall'inizio la Commissione ha partecipato attivamente ai lavori relativi alla convenzione sul lavoro marittimo.

Il 7 luglio 2007 il Consiglio ha adottato una decisione che autorizza gli Stati membri a ratificare la convenzione sul lavoro marittimo 2006 dell'OIL nell'interesse della Comunità europea, preferibilmente entro il 31 dicembre 2010<sup>1</sup>.

Nell'ambito della politica sociale, il trattato riconosce alle parti sociali un ruolo fondamentale a livello comunitario. L'articolo 138 prescrive che ogni iniziativa in questo settore debba essere oggetto di una consultazione preliminare delle parti sociali sul possibile orientamento dell'azione e, successivamente, sul contenuto della proposta prevista. In questo contesto la Commissione ha consultato le parti sociali sull'opportunità di sviluppare l'attuale acquis comunitario mediante l'adattamento, il

---

<sup>1</sup> GUL 161 del 22.6.2007.

consolidamento o il completamento alla luce della convenzione sul lavoro marittimo del 2006<sup>2</sup>.

Le parti sociali hanno deciso di partecipare ai negoziati a norma dell'articolo 139, paragrafo 1 del trattato e il 19 maggio 2008 (in collegamento con la prima giornata europea dei mari) hanno firmato un accordo congiunto relativo alla convenzione del lavoro marittimo 2006.

Le parti sociali hanno chiesto alla Commissione di proporre una direttiva del Consiglio per applicare, in virtù dell'articolo 139 del trattato, il loro accordo e il suo allegato A nel quadro della legislazione UE. La presente proposta costituisce una risposta a questa richiesta.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

La proposta modifica espressamente la direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)<sup>3</sup>. Inoltre aggiunge una norma complementare nel settore marittimo per quanto riguarda il campo d'applicazione della direttiva 94/33/CE del Consiglio, del 22 giugno 1994, relativa alla protezione dei giovani sul lavoro.

La maggioranza delle disposizioni comunitarie nell'ambito della salute e sicurezza dei lavoratori sul lavoro, adottate a norma dell'articolo 137 del trattato CE, si applica appieno al settore oggetto della presente proposta, in particolare le disposizioni della direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, sull'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro e delle sue direttive individuali, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1 di tale direttiva. Lo stesso vale per le disposizioni della Direttiva 92/29/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per promuovere una migliore assistenza sanitaria a bordo delle navi e della direttiva 83/477/CEE del Consiglio, del 19 settembre 1983, sulla protezione dei lavoratori contro i rischi connessi con un'esposizione all'amianto durante il lavoro, modificata dalle direttive 91/382/CEE e 2003/18/CE.

In particolare le disposizioni della proposta sull'assistenza sanitaria per i marittimi, nonché sulla tutela della salute e della sicurezza e sulla prevenzione degli infortuni sono coperte dalle direttive 92/29/CEE e 89/391/CEE, rispettivamente.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La presente proposta rientra nel quadro della strategia di Lisbona rinnovata, volta a promuovere la crescita e l'occupazione, in particolare mediante la creazione di posti di lavoro nuovi e migliori per un'Europa più dinamica e competitiva.

---

<sup>2</sup> COM(2006) 287 def.

<sup>3</sup> GU L 167 del 2.7.1999.

Nell'ambito del campo di applicazione della politica marittima integrata per l'Unione europea<sup>4</sup> la Commissione ha inoltre offerto il suo pieno sostegno al "dialogo sociale sull'integrazione nel diritto comunitario della convenzione OIL sulle norme del lavoro marittimo".

Inoltre, la Commissione ha sottolineato nel documento COM(2007)591 che "continuerà ad operare per il rafforzamento della regolamentazione internazionale, in particolare promuovendo la ratifica e l'applicazione delle norme internazionali e concludendo accordi internazionali con paesi terzi che comprendano clausole sociali e clausole di parità di trattamento"<sup>5</sup>.

## 2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

L'articolo 139, paragrafo 1 del trattato riconosce alle parti sociali a livello comunitario la possibilità, se lo desiderano, di avviare un dialogo sociale che possa condurre a relazioni contrattuali, ivi compresi accordi. In tal caso, il trattato non impone alcun obbligo di consultazione preliminare.

- **Ricorso al parere di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

- **Valutazione dell'impatto**

Non pertinente.

## 3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

Lo scopo della presente proposta è quello di applicare l'accordo sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, concluso il 19 maggio 2008 tra ECSA ed ETF, le organizzazioni che rappresentano le parti sociali nel settore del trasporto marittimo.

Inoltre la proposta modifica la direttiva 1999/63/CE, del 21 giugno 1999, ma le modifiche sono limitate esclusivamente alle questioni disciplinate dalla convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

---

<sup>4</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) 574 def.).

<sup>5</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - Riesame della regolamentazione sociale del settore marittimo finalizzato all'incremento e al miglioramento dell'occupazione nell'UE (prima fase della consultazione delle parti sociali a livello comunitario di cui all'articolo 138, paragrafo 2 del trattato).

- **Base giuridica**

L'articolo 139, paragrafo 2, del trattato stabilisce che "gli accordi conclusi a livello comunitario sono attuati ..., nell'ambito dei settori contemplati dall'articolo 137, e a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione". L'accordo concluso dall'ECSA e dall'ETF sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 si riferisce alle condizioni di lavoro e comprende disposizioni relative alle condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori, campo disciplinato dall'articolo 137, paragrafo 1 del trattato. La materia rientra nei settori per i quali il Consiglio può deliberare a maggioranza qualificata. Di conseguenza, l'articolo 139, paragrafo 2, è la base giuridica appropriata sulla quale fondare la proposta della Commissione.

Nella "Comunicazione che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario"<sup>6</sup> la Commissione ha sottolineato che "prima di presentare una proposta legislativa recante applicazione di un accordo al Consiglio, la Commissione procede ad una valutazione che tiene conto del carattere rappresentativo delle parti contraenti, del loro mandato e della legalità di ciascuna clausola del contratto collettivo rispetto al diritto comunitario, nonché del rispetto delle disposizioni riguardanti le piccole e medie imprese."

Tale valutazione è effettuata di seguito.

1. Rappresentanti delle parti sociali e il loro mandato.

La legittimità delle parti sociali da consultare e cui va conferito il diritto di negoziare accordi che potranno essere applicati mediante decisione o direttiva del Consiglio è basata sulla loro rappresentatività. Secondo lo studio della Commissione del 2006 sulla rappresentatività delle parti sociali del settore dei trasporti marittimi e costieri l'ETF e l'ECSA soddisfano i criteri stabiliti nella comunicazione COM(1998)322 def. del 20 maggio 1998 e sono quindi confermati le parti sociali europee per questo settore.

- a) ETF

Lo studio afferma che esiste almeno un'affiliazione in ogni paese in considerazione. In molti paesi vi sono diverse adesioni. In totale l'ETF ha 54 affiliazioni dirette nei paesi in esame. Il 70,7% dei sindacati esaminati è direttamente o indirettamente (mediante unità gerarchiche superiori) affiliato all'ETF.

Nella misura in cui i dati sulle affiliazioni settoriali dei sindacati nazionali forniscono informazioni sufficienti sulla loro forza relativa, si può concludere che l'ETF comprende i rappresentanti dei lavoratori più importanti nel settore. Cipro e Svezia costituiscono casi eccezionali in cui i sindacati più importanti non sono affiliati. Tuttavia anche in questi casi altri sindacati importanti fanno parte dell'ETF. Tutti tranne due membri settoriali dell'ETF, per i quali sono disponibili informazioni (LJS

---

<sup>6</sup> Comunicazione della Commissione che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario, COM(1998) 322 def. del 20 maggio 1998. Si veda inoltre la comunicazione riguardante l'attuazione del protocollo sulla politica sociale presentata dalla Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo, COM(93) 600 def. del 14.12.1993.

della Lituania e l'OFICIAISMAR-FSM del Portogallo) partecipano alla contrattazione collettiva.

Le organizzazioni europee diverse dall'ETF rappresentano solo una piccola parte di sindacati settoriali e paesi.

Questi sono: l'UNI Europa con 6 affiliazioni in 3 paesi; il Nordic Transport Workers' Federation (NTF) con 5 affiliazioni in 3 paesi; la Federazione sindacale europea dei servizi pubblici (EPSU) con 4 affiliazioni in 3 paesi; l'European Federation of Trade Unions in the Food, Agriculture and Tourism Sectors and Allied Branches (EFFAT) e l'European Mine, Chemical and Energy Workers' Federation (EMCEF), ognuno con 3 affiliazioni in 3 paesi; l'European Metalworkers' Federation (EMF) 3 affiliazioni in 2 paesi; il Nordic Ship Officers' Congress (NFBK) con 2 affiliazioni in 2 paesi; l'European Federation of Building and Woodworkers (EFBWW) e l'European Federation of Retired and Older People (FERPA) ognuno con 2 affiliazioni in un paese; e l'European Trade Union Committee for Textiles:Clothing and Leather (ETUF:TCL), EURO-WEA, NordIng, EMPA e la Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche ognuno con un'affiliazione.

Questa sintesi sottolinea lo status dell'ETF in qualità di rappresentante dei lavoratori nel settore, anche perché molte delle affiliazioni di cui sopra ad altre organizzazioni europee riflettono i settori comuni agli affiliati piuttosto che un vero legame con il settore dei trasporti marittimi e costieri.

#### b) ECSA

Dei 24 paesi esaminati, 21 sono rappresentati nell'ECSA, grazie alla presenza di membri associati provenienti da questi paesi. La mancanza di affiliazioni in tre Stati membri (Repubblica ceca, Lettonia e Romania) potrebbe fare sorgere dubbi sulla sufficienza della rappresentatività in base ai criteri della Commissione di cui sopra concernenti la copertura di un numero sufficiente di paesi membri. Associazioni affiliate e non affiliate coesistono in Cipro, Danimarca, Finlandia, Grecia, Irlanda, Italia e Svezia.

La mancanza di dati comparabili dell'affiliazione rende difficile illustrare l'importanza relativa delle associazioni affiliate e non affiliate in questi paesi. Tenendo conto anche del ruolo dell'associazione nella contrattazione collettiva come indicatore della sua importanza, è chiaro che le associazioni più importanti di Cipro, Danimarca, Finlandia e Italia sono affiliate. In Grecia, Irlanda e Svezia alcune associazioni importanti dei datori di lavoro (EEA, Union of Domestic Ferries, IBEC e SARF) che partecipano alla contrattazione collettiva non sono affiliate.

Inoltre in alcuni paesi (Estonia, Irlanda, Lituania, Malta, Polonia, Portogallo, Svezia, Slovenia e Regno Unito) gli affiliati dell'ECSA non partecipano alla contrattazione collettiva. Ad eccezione di Irlanda e Svezia, non esistono in questi paesi altre associazioni che partecipano alla contrattazione collettiva. Ciò è dovuto al fatto che in questo gruppo di paesi (ad eccezione della Svezia) non esiste la contrattazione collettiva di diversi datori di lavoro, in quanto sono le imprese stesse che partecipano a tali contrattazioni. In Irlanda (a nome delle singole imprese) e Svezia (sotto forma di contrattazioni di più datori di lavoro) la contrattazione collettiva è effettuata da un'associazione non affiliata dei datori di lavoro.

Rispetto all'ETF un maggior numero di associazioni affiliate all'ECSA non partecipa alla contrattazione. Le relazioni industriali quindi non sono l'oggetto primario di queste associazioni. Alcuni membri dell'ECSA possono avere un ruolo nelle relazioni industriali solo mediante procedure di consultazione e la partecipazione a organismi tripartitici. Effettivamente possono considerarsi associazioni di categoria piuttosto che attori delle relazioni industriali. D'altra parte i membri dell'ECSA partecipano alla contrattazione collettiva in 10 paesi (Austria, Belgio, Cipro, Germania, Danimarca, Spagna, Finlandia, Francia, Italia e i Paesi Bassi).

Un esame della composizione alle associazioni indica che non vi sono legami strutturali tra le associazioni settoriali dei datori di lavoro e le federazioni europee diversi dall'ECSA. Le adesioni sono registrate solo per le federazioni a livello internazionale, quali l'International Chamber of Shipping (ICS), l'International Shipping Federation (ISF), il Baltic and International Maritime Council (BIMCO), INTERTANKO e INTERCARGO.

Ciò sottolinea l'importanza dell'ECSA come parte sociale rappresentativa a livello europeo per i datori di lavoro del settore.

#### c) Mandato di negoziazione

Sia l'ETF che l'ECSA hanno un mandato di negoziare nell'ambito del dialogo sociale europeo. Tuttavia, l'ETF non ha un mandato permanente, ed è invece incaricata temporaneamente di negoziare a nome dei suoi membri caso per caso.

#### 2. Legalità delle clausole dell'accordo.

La Commissione ha esaminato attentamente ogni clausola dell'accordo e non ha riscontrato alcuna disposizione contraria al diritto comunitario. Gli obblighi imposti agli Stati membri non derivano direttamente dall'accordo tra le parti sociali, bensì dalle modalità di attuazione dell'accordo previste dalla direttiva.

Il contenuto dell'accordo rimane entro i limiti del campo d'applicazione dell'articolo 137 del trattato.

Nei casi in cui parti dell'accordo richiedono modifiche dell'attuale legislazione UE in vigore, esse sono incluse nella proposta.

Nella misura in cui parti dell'accordo riguardano questioni già disciplinate da provvedimenti esistenti della legislazione comunitaria, l'accordo precisa nelle sue disposizioni finali che esso non pregiudica le leggi, le prassi o gli accordi che prevedono condizioni più favorevoli per i marittimi. Inoltre sono state incluse nella proposta le misure di salvaguardia dell'acquis, in particolare una clausola di trattamento più favorevole.

La Commissione ritiene pertanto che esistano tutte le condizioni per trasmettere una proposta mirante ad attuare l'accordo per mezzo di una decisione del Consiglio.

#### 3. Disposizioni concernenti le piccole e medie imprese

Ai sensi dell'articolo 137, paragrafo 2 del trattato, la legislazione in materia sociale

deve evitare d'imporre vincoli amministrativi, finanziari e giuridici di natura tale da ostacolare la creazione e lo sviluppo di piccole e medie imprese. In questo contesto l'accordo non distingue tra i lavoratori di PMI e altri e non introduce ulteriori obblighi amministrativi, finanziari o giuridici oltre a quelle esistenti nel diritto comunitario. Quindi la Commissione conclude che l'accordo è conforme alle disposizioni concernenti le piccole e medie imprese.

L'articolo 139, paragrafo 2 non prevede la consultazione del Parlamento europeo per le richieste rivolte alla Commissione dalle parti sociali. Tuttavia, la Commissione ha trasmesso la proposta al Parlamento, affinché esso possa, se lo ritiene opportuno, comunicare il proprio parere alla Commissione e al Consiglio. Lo stesso vale per il Comitato economico e sociale europeo e per il Comitato delle regioni.

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri per le ragioni che seguono.

La necessità dell'azione comunitaria è giustificata non solo dal fatto che le parti sociali, conformemente all'articolo 139, paragrafo 1 hanno convenuto che un'azione comunitaria in materia è necessaria, hanno concluso un accordo a livello comunitario e hanno chiesto l'attuazione dell'accordo concluso con una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, in virtù dell'articolo 139, paragrafo 2 del trattato, ma anche dalla necessità di dare al settore marittimo un insieme di norme appropriate al contesto globale in cui opera.

La proposta di direttiva inoltre completa la legislazione degli Stati membri istituendo una norma minima al fine di migliorare le condizioni di lavoro dei marittimi. Questo quadro costituisce un fattore di chiarezza e di trasparenza per le imprese del settore, favorisce la concorrenza leale nel mercato interno e contribuisce ad eliminare i fenomeni come il dumping sociale.

L'azione comunitaria perseguirà in modo più efficace gli obiettivi della proposta per i seguenti motivi.

La proposta introduce modifiche esplicite dell'attuale legislazione UE in modo da aggiornarla alla convenzione del lavoro marittimo 2006. Questo obiettivo non può essere raggiunto mediante la legislazione nazionale.

Essa contribuirà all'entrata in vigore simultanea e al recepimento uniforme in tutti gli Stati membri delle norme della convenzione cui si riferisce.

Infine la proposta introduce misure specifiche di applicazione dell'accordo a norma del diritto comunitario.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**



La direttiva del Consiglio soddisfa il requisito di proporzionalità in quanto si limita a fissare gli obiettivi da raggiungere.

Di conseguenza la proposta consente una certa flessibilità per quanto riguarda la scelta delle misure concrete di applicazione. Inoltre essa si limita unicamente al recepimento nel diritto UE delle norme aggiornate contenute nella convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero appropriati per i seguenti motivi.

La proposta modifica la legislazione UE attualmente in vigore, quindi richiede un atto legislativo.

Inoltre il termine "decisione" di cui all'articolo 139, paragrafo 2 del trattato ha un significato generico, in modo da permettere la scelta dell'atto legislativo conformemente all'articolo 249 del trattato. Spetta alla Commissione proporre al Consiglio quello più appropriato tra i tre strumenti vincolanti previsti dal suddetto articolo (regolamento, direttiva o decisione). Nella fattispecie, vista la natura e il contenuto del testo approvato dalle parti sociali, è chiaro che la vocazione di quest'accordo è di essere applicato indirettamente tramite disposizioni che devono essere recepite, dagli Stati membri e/o dalle parti sociali, nel diritto nazionale. In questo caso, quindi, lo strumento più appropriato per l'attuazione è la direttiva del Consiglio. Conformemente agli impegni presi, inoltre, la Commissione ritiene che il testo dell'accordo non debba far parte della direttiva, ma esservi allegato.

#### 4) INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

#### 5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali di attuazione della direttiva, nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la direttiva.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo sul SEE ed è pertanto opportuno estenderlo allo Spazio Economico Europeo.

- **Descrizione dettagliata della proposta**

La proposta è strutturata come segue:

## Articolo 1

Quest'articolo si limita a rendere obbligatorio l'accordo tra le parti sociali, il che è la finalità di una decisione del Consiglio, conformemente all'articolo 139, paragrafo 2 del trattato.

## Articolo 2

Quest'articolo modifica la direttiva 1999/63/CE conformemente all'accordo delle parti sociali.

## Articolo 3

In base all'articolo 3 le disposizioni della direttiva prevedono esclusivamente prescrizioni minime e lasciano agli Stati membri la facoltà di adottare misure più favorevoli ai lavoratori nel settore interessato. Il suo solo scopo è quello di garantire esplicitamente i livelli di protezione che i lavoratori hanno già acquisito e assicurare che sono applicabili solo le norme di tutela del lavoro più favorevoli. Nello stesso contesto l'articolo 3, paragrafo 4 della proposta mira a garantire che il principio generale di responsabilità del datore di lavoro, di cui all'articolo 5 della direttiva quadro 89/391/CEE, non sia pregiudicato dalla norma A4.2, paragrafo 5, lettera b) dell'accordo che prevede limiti della responsabilità dell'armatore in talune circostanze.

## Articoli da 4 a 7

Gli articoli da 4 a 7 contengono le usuali disposizioni relative al recepimento della direttiva nel diritto nazionale degli Stati membri, incluso l'obbligo di prevedere sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive. In particolare l'articolo 6 fa riferimento alla data di entrata in vigore della direttiva. L'accordo delle parti sociali non entrerà in vigore prima dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006. Al fine di soddisfare la richiesta delle parti sociali la data di entrata in vigore della direttiva proposta deve essere contemporanea all'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006. Poiché questa data deve ancora essere determinata, nella proposta essa è lasciata in bianco con una breve spiegazione.

Proposta di

## **DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

**recante applicazione 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 che modifica la direttiva 1999/63/CE**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 139, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

considerando quanto segue:

- (1) I datori di lavoro e i lavoratori ("le parti sociali"), a norma dell'articolo 139, paragrafo 2 del trattato possono richiedere congiuntamente che gli accordi a livello europeo siano attuati in base a una decisione del Consiglio, su proposta della Commissione.
- (2) Il 23 febbraio 2006 l'Organizzazione internazionale del lavoro ha adottato la convenzione sul lavoro marittimo del 2006 al fine di creare un unico strumento coerente che incorpori, nella misura del possibile, tutti gli standard moderni di convenzioni e raccomandazioni internazionali sul lavoro marittimo, nonché i principi fondamentali di cui ad altre convenzioni internazionali sul lavoro.
- (3) Conformemente all'articolo 138, paragrafo 2 del trattato la Commissione ha consultato le parti sociali sull'opportunità di sviluppare l'attuale acquis comunitario mediante l'adattamento, il consolidamento o il completamento alla luce della convenzione sul lavoro marittimo del 2006<sup>7</sup>.
- (4) Il 29 settembre 2006 l'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) hanno informato la Commissione della loro volontà di avviare negoziati ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 4 del trattato.
- (5) Il 19 maggio 2008 le suddette organizzazioni, al fine di contribuire alla creazione di condizioni globali di parità in tutta l'industria marittima, hanno concluso un accordo sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006. L'accordo e il suo allegato contengono una richiesta congiunta alla Commissione di attuazione in base ad una

---

<sup>7</sup> COM(2006) 287 def.

decisione del Consiglio su proposta della Commissione, ai sensi dell'articolo 139, paragrafo 2 del trattato.

- (6) L'accordo è applicabile ai lavoratori marittimi a bordo di navi registrate in uno Stato membro e/o battente la bandiera di uno Stato membro.
- (7) L'accordo modifica l'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso il 30 settembre 1998 a Bruxelles dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST).
- (8) È pertanto opportuno modificare la direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, contenente nel suo allegato l'Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare<sup>8</sup>.
- (9) L'atto appropriato per l'attuazione dell'accordo è una direttiva ai sensi dell'articolo 249 del trattato.
- (10) L'accordo entrerà in vigore contemporaneamente alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e le parti sociali hanno richiesto che le misure nazionali di applicazione della presente direttiva entrino in vigore al più presto alla data di entrata in vigore della suddetta convenzione.
- (11) Per quanto riguarda i termini dell'accordo che non sono specificamente definiti da quest'ultimo, la presente direttiva lascia agli Stati membri la possibilità di definirli conformemente alle legislazioni e pratiche nazionali, come accade per altre direttive in materia di politica sociale che utilizzano termini simili, a condizione che le suddette definizioni siano conformi al contenuto dell'accordo.
- (12) Poiché gli obiettivi dell'azione proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma possono, a motivo dell'entità o degli effetti dell'intervento, essere realizzati più efficacemente a livello comunitario, la Comunità può adottare provvedimenti in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (13) La Commissione ha elaborato la proposta di direttiva, conformemente alla comunicazione del 20 maggio 1998 che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario, tenendo conto del carattere rappresentativo delle parti e della legalità di ciascuna clausola dell'accordo.
- (14) Conformemente al paragrafo 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio", gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.
- (15) Gli Stati membri possono affidare alle parti sociali, su loro richiesta congiunta, l'attuazione della presente direttiva, a condizione che essi prendano tutte le disposizioni necessarie per essere sempre in grado di garantire i risultati prescritti dalla presente direttiva.

---

<sup>8</sup> GUL 167 del 2.7.1999.

- (16) Le disposizioni della presente direttiva sono applicabili senza pregiudizio alle attuali disposizioni comunitarie che sono più specifiche o che concedono un livello maggiore di tutela ai marittimi, in particolare quelle incluse nella legislazione comunitaria.
- (17) Conformemente all'articolo 5 della direttiva quadro 89/391/CEE<sup>9</sup>, in particolare i paragrafi 1 e 3, deve essere garantita la conformità al principio generale di responsabilità del datore di lavoro.
- (18) La presente direttiva non può essere utilizzata per giustificare una riduzione del livello generale di tutela dei lavoratori nei settori coperti dall'accordo che figura in allegato.
- (19) La presente direttiva e l'accordo fissano norme minime; gli Stati membri e/o le parti sociali devono poter mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli.
- (20) La Commissione ha informato il Parlamento europeo ed il Comitato economico e sociale, conformemente alla sua comunicazione del 14 dicembre 1993 riguardante l'applicazione dell'accordo sulla politica sociale, sottoponendo loro il testo della proposta di direttiva contenente l'accordo.
- (21) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare l'articolo 31 che dispone che ogni lavoratore ha diritto a condizioni di lavoro sane, sicure e dignitose, a una limitazione della durata massima del lavoro e a periodi di riposo giornalieri e settimanali e a ferie annuali retribuite.
- (22) L'attuazione dell'accordo contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 136 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La presente proposta applica l'accordo sulla convenzione sul lavoro marittimo concluso il 19 maggio 2008 tra le organizzazioni che rappresentano le parti sociali nel settore del trasporto marittimo (ECSA e ETF), conformemente all'allegato.

#### *Articolo 2*

L'allegato alla direttiva 1999/63/CE del Consiglio è modificato come segue:

1. Alla clausola 1 è aggiunto il seguente paragrafo 3:

*“3. In caso di dubbio sull'appartenenza di altre 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° sessione (marittima) della conferenza generale*

---

<sup>9</sup> GUL 183 del 29.6.1989.

*dell'Organizzazione internazionale del lavoro riguardante informazioni sulle categorie professionali."*

2. Alla clausola 2, il testo delle lettere c) e d) è sostituito dal seguente:

*"(c) con il termine "marittimo" s'intende qualsiasi persona occupata, ingaggiata o che lavora in qualsiasi funzione a bordo di una nave cui si applica il presente accordo;"*

*"(d) con il termine "armatore" s'intende il proprietario della nave o qualsiasi persona fisica o giuridica, in particolare il gerente, il locatario o il noleggiatore a scafo nudo, che dal proprietario abbia assunto la responsabilità dell'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi a norma del presente accordo, indipendentemente dal fatto che un'altra persona fisica o giuridica assolva taluni dei compiti o obblighi a nome del proprietario della nave."*

3. La clausola 6, lettera è sostituita dal testo seguente:

*"1. È vietato il lavoro di notte ai marittimi minori di 18 anni. Ai fini di questa clausola la "notte" è definita conformemente alle leggi e alle pratiche nazionali. Essa deve coprire un periodo di almeno nove ore consecutive, compreso l'intervallo dalla mezzanotte alle cinque del mattino.*

*2. Una deroga all'osservazione della restrizione riguardante il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente se:*

- (a) potrebbe essere compromessa la formazione effettiva dei marittimi in questione, conformemente ai programmi e ai piani di studio stabiliti; oppure*
- (b) la natura specifica del compito o del programma di formazione riconosciuto richiede che i marittimi interessati dalla deroga lavorino di notte e l'autorità decide, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi interessati, che tale lavoro non nuocerà alla loro salute o benessere.*

*3. L'occupazione, l'ingaggio o il lavoro dei marittimi minori di 18 anni sono vietati se il lavoro possa compromettere la loro salute o sicurezza. I tipi di lavoro sono determinati dalle leggi o dai regolamenti nazionali o dall'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, conformemente alle norme internazionali pertinenti.*

4. La clausola 13, lettera è sostituita dal testo 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.*

*3. L'autorità competente richiede ai marittimi, prima di iniziare il lavoro a bordo di una nave, di essere in possesso di un certificato medico attestante la loro idoneità ad eseguire i loro compiti in mare.*

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 paragrafi 1 e 2 della presente clausola. 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 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 capacità di lavoro, in particolare per quanto riguarda l'orario, il campo d'attività o la zona geografica, devono avere l'opportunità di sottoporsi ad un esame da parte di un altro medico indipendente o da un medico arbitro.

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 delle 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 18 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 prossimo porto di approdo dove egli 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 prossimo porto di approdo dove il marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che il periodo in questione sia inferiore a tre mesi.*

12. *I certificati medici per i marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali devono come minimo essere forniti in inglese.*

13. *La natura della valutazione della salute da effettuare e i dettagli da inserire nel certificato medico devono essere stabiliti previa consultazione dell'armatore e delle organizzazioni dei marittimi.*

14. *Tutti i marittimi devono sottoporsi a esami periodici della salute. Gli addetti ai turni di guardia che presentano problemi alla salute imputati da un medico al fatto che essi svolgono lavoro notturno, devono essere assegnati, nella misura del possibile, al lavoro diurno che loro si confà.*

15. *L'esame della salute di cui ai paragrafi 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, lettera è sostituita dal testo 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 finanziaria, salvo in caso di fine del rapporto di lavoro."*

### Articolo 3

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli di quelle previste nella presente direttiva.

2. L'attuazione della presente direttiva non costituisce in nessun caso motivo sufficiente per giustificare una riduzione del livello generale di protezione dei lavoratori negli ambiti da essa trattati. Resta comunque impregiudicato il diritto degli Stati membri e/o delle parti sociali di stabilire, alla luce dell'evolversi della situazione, disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali diverse da quelle vigenti al momento dell'adozione della presente direttiva, a condizione che le prescrizioni minime previste da quest'ultima siano rispettate.

3. L'applicazione e/o l'interpretazione della presente direttiva non pregiudica le disposizioni, le tradizioni o le pratiche comunitarie o nazionali che prevedono un trattamento più favorevole dei marittimi interessati.

4. Le disposizioni della norma A4.2, paragrafo 5, lettera b) lasciano impregiudicato il principio di responsabilità del datore di lavoro di cui all'articolo 5 della direttiva 89/391/CEE.



#### *Articolo 4*

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano queste disposizioni alla Commissione entro la data di cui all'articolo 5, paragrafo 1 e comunicano tempestivamente ogni successiva modifica.

#### *Articolo 5*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva o garantiscono che le parti sociali abbiano applicato le misure necessarie mediante un accordo al più tardi dodici mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

2. Quando gli Stati membri adottano tali misure, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

#### *Articolo 6*

La presente direttiva entra in vigore il [\*] ["\*" rappresenta la data di entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006].

#### *Articolo 7*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*  
[...]

**ALLEGATO: Accordo dell'ECSA e dell'ETF relativo alla convenzione sul lavoro  
marittimo del 2006**

PREAMBOLO

I firmatari

Considerando che la convenzione dell'OIL sul lavoro marittimo del 2006 (qui di seguito "la convenzione") prevede che ogni Stato membro accerti che le sue disposizioni legislative e regolamentari rispettino, nel contesto della convenzione, i diritti fondamentali di associazione e l'effettivo riconoscimento del diritto di contrattazione collettiva, l'eliminazione di ogni forma di lavoro forzato o obbligatorio, l'effettiva abolizione del lavoro minorile, nonché l'eliminazione di forme di discriminazione in materia di occupazione e istruzione;

considerando che la convenzione prevede che ogni marittimo ha diritto ad un posto di lavoro conforme alle norme di sicurezza, a condizioni di occupazione eque, a condizioni di vita e di lavoro decenti, alla tutela della salute, all'assistenza sanitaria, alle prestazioni di sicurezza sociale e altre forme di tutela sociale;

considerando che la convenzione prevede che i membri garantiscano, entro i limiti della propria giurisdizione, che i diritti lavorativi e sociali dei marittimi di cui al precedente paragrafo siano completamente applicati conformemente alle disposizioni della convenzione. Salvo indicazioni contrarie nella convenzione, tale applicazione può essere realizzata mediante leggi o regolamentazioni nazionali, accordi collettivi, altre misure o nella pratica;

considerando che i firmatari desiderano attirare un'attenzione particolare alla "nota esplicativa delle norme e del codice della convenzione sul lavoro marittimo", che stabilisce il formato e la struttura della convenzione;

visto il trattato che istituisce la Comunità europea (qui di seguito il trattato), in particolare gli articoli 137, 138 e 139;

considerando che l'articolo 139, paragrafo 2 del trattato dispone che gli accordi conclusi a livello europeo possono essere attuati su richiesta congiunta delle parti firmatarie mediante ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione;

considerando che il presente documento rappresenta la richiesta congiunta delle parti firmatarie;

considerando che, a norma dell'articolo 249 del trattato, lo strumento appropriato per l'applicazione dell'accordo è una direttiva che impegna gli Stati membri sul risultato da raggiungere, lasciando alle autorità nazionali la scelta della forma e dei metodi; l'articolo VI della convenzione consente ai membri dell'OIL di prendere misure che essi ritengono sostanzialmente equivalenti alle norme della convenzione, volti a realizzare completamente l'obiettivo generale e il fine della convenzione e ad applicarne le disposizioni; l'attuazione dell'accordo mediante una direttiva e il principio di "equivalenza sostanziale" nella convenzione mirano quindi a consentire agli Stati membri di applicare i diritti e i principi in modo conforme all'articolo VI, paragrafi 3 e 4 della convenzione.

Hanno convenuto quanto segue:

## DEFINIZIONI E CAMPO D'APPLICAZIONE

1. Ai fini del presente accordo e salvo indicazione contraria in disposizioni specifiche, sono applicabili le definizioni seguenti:

- (a) *autorità competente*: il ministro, il dipartimento governativo o altra autorità designata da uno Stato membro che ha il potere di emettere e applicare regolamentazioni, ordini o altre istruzioni aventi valore di legge nell'ambito della disposizioni in questione;
- (b) *stazza lorda*: la stazza lorda calcolata conformemente alle norme in materia di stazzatura di cui all'allegato I della convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969, o di qualsiasi altra convenzione successiva; per le navi coperte dallo schema intermedio sulla stazzatura adottato dall'Organizzazione marittima internazionale la stazza lorda corrisponde a quella indicata nella colonna OSSERVAZIONI del certificato internazionale di stazza (1969).
- (c) *marittimo*: qualsiasi persona occupata, ingaggiata o che lavora in qualsiasi funzione a bordo di una nave cui si applica il presente accordo;
- (d) *contratto di lavoro dei marittimi*: accordo che include il contratto di lavoro e gli articoli dell'accordo;
- (e) *nave*: una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne, nelle acque protette o nelle acque adiacenti alle acque protette o alle zone in cui si applicano i regolamenti portuali;
- (f) *armatore*: proprietario della nave o qualsiasi persona fisica o giuridica, in particolare il gerente, il locatario o il noleggiatore a scafo nudo, che dal proprietario abbia assunto la responsabilità dell'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi a norma del presente accordo, indipendentemente dal fatto che un'altra persona fisica o giuridica assolva taluni dei compiti o obblighi a nome del proprietario della nave.

2. Salvo indicazioni contrarie, il presente accordo si applica a tutti i marittimi.

3. In caso di dubbio sull'appartenenza di altre 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° sessione (marittima) della conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro riguardante informazioni sulle categorie professionali.

4. Salvo indicazioni contrarie, il presente accordo si applica a tutte le navi private e pubbliche, normalmente impegnate in attività commerciali, diverse dalle navi impegnate nella pesca o attività simili e le navi di costruzione tradizionale quali dhow e giunche. Il presente accordo non è applicabile alle navi da guerra o ai macchinari navali ausiliari.

5. Qualora sorgesse un dubbio sull'applicabilità del presente accordo a una nave o a una categoria particolare di navi, le autorità competenti in ciascuno Stato membro decidono in merito previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

## REGOLAMENTI E NORME

### TITOLO 1. PRESCRIZIONI MINIME PER I MARITTIMI CHE LAVORANO SULLE NAVI

#### *Regolamento 1.1 – Età minima*

1. Nessuna persona che non abbia raggiunto l'età minima prescritta può essere occupata a qualsiasi titolo a bordo di una nave.
2. Un'età minima superiore è prescritta nei casi descritti nel presente accordo.

#### *Norma AI.1 – Età minima*

L'età minima è disciplinata dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, (da modificare) relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

#### *Regolamento 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 sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

#### *Regolamento 1.3 – Formazione e qualifiche*

1. I marittimi non possono lavorare a bordo di una nave se non dispongono di una formazione o di una certificazione di competenza o di altre qualifiche 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 del presente regolamento.

### TITOLO 2. CREAZIONE DI POSTI DI LAVORO

#### *Regolamento 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 in merito ai termini e alle condizioni del contratto in modo da assicurare che egli li accetta liberamente prima della sottoscrizione.
3. A seconda della compatibilità con le leggi e le prassi nazionali dello Stato membro, è sottointeso 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 altra assistenza se del caso per garantire che abbiano sottoscritto il contratto con una comprensione sufficiente dei propri diritti e responsabilità;
- (c) l'armatore e il marittimo interessato dispongono entrambi di un originale del contratto di lavoro marittimo;
- (d) vanno prese misure per garantire che per i marittimi, incluso il comandante della nave, siano facilmente accessibili 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 dell'autorità competente, incluse quelle nei porti visitati; e
- (e) ai marittimi è 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, i seguenti documenti devono essere messi a disposizione (ad eccezione per le navi impegnate solo in viaggi interni):

- (a) copia del modulo standard del contratto; e
- (b) le parti del contratto collettivo che sono soggette ad ispezione nello stato di approdo.

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 remunerazione. La forma del documento, i dati da registrare e le modalità di registrazione dei dati sono determinati in base alla normativa nazionale.

4. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari specificanti le questioni da includere in tutti i contratti di lavoro dei marittimi disciplinati dalla propria normativa nazionale. I contratti di lavoro dei marittimi contengono 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 remunerazione;
- (f) la quantità di ferie annuali remunerate oppure, se del caso, la formula usata per il calcolo delle ferie;
- (g) la rescissione del contratto e le relative condizioni, tra cui:
  - (i) se il contratto è concluso per un periodo indeterminato, le condizioni di rescissione per ogni parte, nonché il periodo di preavviso che deve essere uguale sia per l'armatore che per il 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 contratto scada;
- (h) le prestazioni di tutela sanitaria e sociale fornite al marittimo da parte dell'armatore;
- (i) il diritto del marittimo al rimpatrio;
- (j) il riferimento all'eventuale contratto collettivo; e
- (k) qualsiasi altro elemento prescritto dalla normativa nazionale.

5. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari che stabiliscono i periodi minimi da preavviso per i marittimi e gli armatori in caso di rescissione del contratto di lavoro del marittimo prima della scadenza. 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 per la rescissione del contratto di lavoro con un preavviso più breve o senza preavviso. Nel determinare tali circostanze ogni Stato membro deve garantire la necessità del marittimo di terminare, senza penali, il contratto di lavoro con un preavviso più breve o senza preavviso per motivi urgenti.

#### *Regolamento 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 sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

#### *Regolamento 2.4 – Diritto di ferie*

1. Ogni Stato membro prescrive che ai marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la sua bandiera sia concesso un periodo di ferie annuali retribuite alle condizioni appropriate

conformemente al presente accordo e alla 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, (da modificare) relativa all'accordo 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 benessere in base alle esigenze operative delle proprie funzioni.

#### *Regolamento 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 forniscono una garanzia finanziaria per garantire che i marittimi siano debitamente rimpatriati.

#### *Norma A2.5 - Rimpatrio*

1. Ogni Stato membro prescrive 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 a bordo;
- (b) al momento della rescissione del contratto di lavoro del marittimo;
  - (i) da parte dell'armatore; oppure
  - (ii) da parte del marittimo per motivi debitamente giustificati; e inoltre
- (c) quando i marittimi non sono più in grado di eseguire le proprie funzioni di cui al contratto di lavoro o non possono eseguirle nelle circostanze specifiche.

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 norma presente;
- (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 ai 12 mesi; e
- (c) i diritti precisi che vanno accordati ai marittimi 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 regolamentazioni nazionali o di altre misure o contratti collettivi, sia colpevole di un errore grave rispetto 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 disposizioni contrattuali di 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:

- (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 può 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 quest'ultimo non provvede 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 qualsiasi marittimo a causa delle circostanze finanziarie dell'armatore o dell'incapacità o rifiuto dell'armatore di sostituire un lavoratore 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.

#### *Regolamento 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 applica le regole che assicurano che in caso di perdita o naufragio della nave l'armatore deve versare ad ogni lavoratore 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 lavoratore marittimo ai sensi della legislazione nazionale dello Stato membro interessato per eventuali perdite o lesioni risultanti dalla perdita o dal naufragio della nave;

#### *Regolamento 2.7 – Tabella di armamento*

Le disposizioni riguardanti la tabella di armamento minima per la sicurezza di una nave sono contenute nella direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, (da modificare) relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).



*Regolamento 2.8 – Avanzamento di carriera, sviluppo delle capacità 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 capacità, nonché migliori opportunità di occupazione per i marittimi domiciliati nel proprio territorio.

*Norma A 2.8 – Avanzamento di carriera, sviluppo delle capacità 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 capacità, nonché migliori opportunità di occupazione per i lavoratori 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 devono 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, stabilisce obiettivi chiari di orientamento professionale, istruzione e formazione dei lavoratori le cui mansioni a bordo di una nave riguardano principalmente la sicurezza dell'operazione e la navigazione della nave, inclusa la formazione continua.

**TITOLO 3. SISTEMAZIONE DEL PERSONALE A BORDO, STRUTTURE RICREATIVE, VITTO E RISTORAZIONE**

*Norma A3.1 – Sistemazione del personale a bordo e strutture ricreative*

1. A bordo delle navi che toccano normalmente porti infestati da zanzare, devono essere prese le disposizioni appropriate previste dall'autorità competente.
2. Strutture ricreative, amenità e servizi appropriati per i lavoratori marittimi, adattati per rispondere alle esigenze speciali di lavoratori che devono vivere e lavorare sulle navi, devono essere forniti a bordo per tutti i lavoratori, tenendo conto delle disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza e 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 le sistemazioni dei marittimi siano pulite, decentemente abitabili e mantenute in buono stato. 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 lavoratori marittimi con religioni e pratiche sociali diverse e distinte, l'autorità competente può, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi, consentire variazioni equamente applicate nel rispetto della presente norma a condizione che tali variazioni non risultino in strutture generalmente meno favorevoli di quelle risultanti dall'applicazione della presente norma.

*Regolamento 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 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 con la responsabilità della preparazione del cibo devono essere formati e qualificati per la loro funzione.

*Norma A 3.2 – Vitto e ristorazione*

1. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari o altre misure in modo da fornire standard minimi riguardanti la qualità e la quantità di cibo e acqua potabile e per gli standard della 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'applicazione degli standard di cui al paragrafo presente.
2. Ogni Stato membro garantisce che le navi battenti la sua bandiera rispettino le seguenti prescrizioni minime:
  - (a) le scorte di cibo e acqua potabile, tenendo conto del numero, della religione e delle pratiche culturali riguardanti il cibo dei marittimi a bordo, 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 nutritivi serviti in condizioni igieniche; e
  - (c) il personale della ristorazione deve essere formato adeguatamente o istruito per la posizione che ricopre.
3. Gli armatori garantiscono che i lavoratori marittimi ingaggiati come cuochi delle navi siano formati, qualificati e che risultino competenti per la posizione ricoperta 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 copre la cucina pratica, l'igiene alimentare e personale, la conservazione del cibo, il controllo degli stock, la tutela ambientale e la salute e la sicurezza nella ristorazione.
5. Sulle navi che operano con un equipaggio inferiore a dieci, cui l'autorità non richiede 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 prossimo porto di approdo conveniente o per un periodo non superiore a un mese, a condizione che la persona cui è rilasciata la dispensa sia

formata in settori come l'igiene alimentare e personale, nonché 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) le scorte 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 18 anni può essere occupato o ingaggiato come cuoco di una nave.

#### TITOLO 4. TUTELA DELLA SALUTE, ASSISTENZA SANITARIA E BENESSERE

##### *Regolamento 4.1 – Assistenza sanitaria a bordo e a terra*

1. Ogni Stato membro garantisce che tutti i lavoratori marittimi a bordo navi battenti la sua bandiera siano coperti da misure adeguate per la tutela della salute e che abbiano accesso ad un'assistenza sanitaria tempestiva e adeguata quando lavorano a bordo.

2. Ogni Stato membro può garantire che ai lavoratori marittimi a bordo le navi nel suo territorio che abbiano bisogno di cure mediche immediate sia dato accesso alle strutture mediche dello Stato a terra.

3. Le prescrizioni per la tutela della salute e l'assistenza sanitaria a bordo includono standard per le misure volte a garantire ai marittimi una tutela della salute e un'assistenza sanitaria comparabili il più possibile a quelle generalmente disponibili 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 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 specifiche al lavoro a bordo una nave;
- (b) garantire ai marittimi una tutela della salute e un'assistenza sanitaria comparabile il più possibile a quelle generalmente disponibili ai lavoratori a terra, incluso l'accesso tempestivo ai medicinali necessari, alle attrezzature e strutture mediche per la diagnosi e il trattamento, nonché alle informazioni e all'esperienza mediche;
- (c) concedere ai lavoratori marittimi il diritto di consultare un medico o un dentista qualificato senza indugio nei porti di approdo, dove possibile;

- (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 il trattamento del lavoratore marittimo.

3. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari che istituiscono prescrizioni per un ospedale e strutture di assistenza sanitaria a bordo, nonché le attrezzature e la 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 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 la natura, destinazione e durata dei viaggi, nonché degli standard medici pertinenti raccomandati a livello nazionale e internazionale;
- (b) le navi con 100 o più persone a bordo 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 altre 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 incaricato dell'assistenza sanitaria e della somministrazione dei medicinali quale parte delle proprie mansioni regolari 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 designati a 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 inoltre il livello di formazione approvata necessario per tenere 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 deve garantire 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 gratuito a tutte le navi indipendentemente dalla loro bandiera.

#### *Regolamento 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 finanziarie della malattia, dell'infortunio del decesso avvenuto mentre erano a servizio nel quadro di un contratto di lavoro dei marittimi o derivante dalla loro occupazione nel quadro di un tale contratto.
2. Il presente regolamento lascia impregiudicate gli altri mezzi di ricorso di cui dispone il marittimo.

#### *Norma A4.2 – Responsabilità dell'armatore*

1. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari che impongono 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 le navi conformemente alle seguenti norme minime:

- (a) l'armatore sostiene 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 la sicurezza finanziaria per garantire l'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine del marittimo dovuto ad un infortunio sul lavoro, una malattia o un rischio professionale conformemente alla legislazione nazionale, il contratto di lavoro del marittimo o il contratto collettivo;
- (c) l'armatore prende a suo carico le spese dell'assistenza sanitaria, incluse le cure mediche e la messa a disposizione di farmaci necessarie e dei dispositivi terapeutici necessari nonché il vitto l'alloggio lontano da casa finché il marittimo ammalato o infortunato non si abbia rimesso o la malattia o disabilità è stata dichiarata permanente; e
- (d) l'armatore prende a suo carico i costi del funerale 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 al costo dell'assistenza medica e del vitto e alloggio ad un periodo non inferiore a 16 settimane dalla data dell'infortunio o dell'inizio della malattia.

3. Se la malattia o l'infortunio risulta nell'incapacità lavorativa l'armatore deve:

- (a) versare per intero la remunerazione finché il marittimo ammalato o infortunato rimane a bordo o finché non è stato rimpatriato conformemente al presente accordo; e
- (b) versare per intero o in parte la remunerazione 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 avviene prima,

fino a quando ha 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 remunerazione di un marittimo che non è più a bordo ad un periodo non inferiore a 16 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 è avvenuto nel corso di servizio sulla nave;
- (b) un infortunio o una malattia dovuto al dolo 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 sua responsabilità di prendere a suo carico le spese di assistenza sanitaria, vitto e alloggio e di funerale nella misura in cui esse siano prese a carico dalle autorità pubbliche.

7. L'armatore o il suo rappresentante prende le misure necessarie per salvaguardare la proprietà lasciata a bordo dal marittimo ammalato, infortunato o deceduto e restituirla ad esso o ai suoi parenti più prossimi.

#### *Regolamento 4.3 – Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni*

1. Ogni Stato membro prende le misure necessarie per garantire ai marittimi a bordo le 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 le 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, le amministrazioni nazionali e le organizzazioni dell'industria marittima.

3. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari, nonché altre misure per disciplinare le questioni specificate nel presente accordo tenendo conto dei pertinenti accordi internazionali e fissa le norme attinenti alla sicura e alla tutela della salute sul lavoro, nonché alla prevenzione degli infortuni a bordo le navi battenti la sua bandiera.

#### *Norma A4.3 – Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni*

1. Le disposizioni legislative e regolamentari, nonché le altre misure da adottare a norma del regolamento 4.3, paragrafo 3 devono includere quanto segue:

- (a) l'adozione, l'applicazione e la promozione efficace di politiche di sicurezza e salute sul lavoro e di programmi sulle navi battenti la bandiera dello Stato membro, inclusa la valutazione dei rischi, 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 dell'individuo; 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) devono tener conto degli strumenti internazionali riguardanti la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute in generale e in presenza di rischi specifici e trattare tutte le questioni pertinenti alla prevenzione degli infortuni, delle lesioni e delle malattie professionali che possono essere applicabili al lavoro dei marittimi, in particolare quelli che sono specifiche all'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'applicazione e per il rispetto della politica e del programma della nave riguardante la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute; e
- (c) specificare 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, nonché le altre misure di cui al regolamento 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 conto 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'applicazione delle politiche e dei programmi delle navi sulla sicurezza e la salute sul lavoro.

5. L'autorità competente si assicura che:

- (a) siano denunciate adeguatamente gli infortuni, le lesioni e la malattie sul lavoro;
- (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 portano 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 di condurre valutazioni dei rischi 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.

#### *Regolamento 4.4 – Accesso alle strutture di terra per i marittimi*

Ogni Stato membro assicura che le strutture 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 di terra per i marittimi*

1. Ogni Stato membro prescrive che le strutture sociali sul suo territorio devono essere 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.

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 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

#### *Regolamento 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 penalizza qualsiasi tipo di ritorsione contro un marittimo che ha presentato un reclamo.

3. Le disposizioni del presente regolamento lasciano impregiudicato il diritto del marittimo di avvalersi di qualsiasi strumento di tutela che egli ritiene appropriato.

#### *Norma A5.1.5 – Procedure relative ai reclami a bordo*

1. Fatto salvo il campo 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 presumibilmente costituisce una violazione delle prescrizioni della convenzione (inclusi i diritti dei marittimi).

2. Ogni Stato membro garantisce che le sue leggi o i suoi regolamenti prevedano procedure di reclami a bordo conformi alle disposizioni del regolamento 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 reclami 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 presa da un'altra persona nei confronti del marittimo per avere presentato un reclamo che non è manifestamente vessatorio o doloso.

4. Oltre alla copia del contratto 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 esso è diverso, nello stato di residenza del marittimo, il nome delle persone a bordo che possono, in maniera riservata, fornire al marittimo consulenza imparziale sul suo ricorso e assisterlo nel seguire le procedure di reclamo disponibili sulla nave.

## DISPOSIZIONI FINALI

Successivamente ad eventuali modifiche delle disposizioni della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e su richiesta di una delle parti firmatarie dell'accordo, è effettuata una revisione del presente accordo.

Le parti sociali firmano questo accordo a condizione che esso non entri in vigore prima dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo dell'OIL del 2006; tale data corrisponde a 12 mesi dopo la data in cui sono state registrate presso l'Organizzazione internazionale del lavoro ratifiche di almeno 30 membri con una quota totale della stazzatura mondiale del 33 per cento.

Gli Stati membri e/o le parti sociali possono mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli per i marittimi rispetto a quelle incluse nel presente accordo.

Il presente accordo lascia impregiudicata l'attuale legislazione comunitaria più severa o specifica.

Il presente accordo non pregiudica leggi, costumi o accordi che offrono condizioni più favorevoli per i marittimi interessati. Ad esempio, i termini di questo accordo lasciano impregiudicata la direttiva 1989/391 del Consiglio concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, la direttiva 1992/29 del Consiglio riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per promuovere una migliore assistenza medica a bordo delle navi e alla direttiva 1999/63 del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

L'applicazione del presente accordo non costituisce un motivo valido per ridurre il livello generale di tutela offerto ai marittimi nel settore disciplinato dall'accordo stesso.

FEDERAZIONE EUROPEA DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI (ETF)

ASSOCIAZIONE ARMATORI DELLA COMUNITÀ EUROPEA (ECSA)

PRESIDENTE DEL COMITATO DI DIALOGO NEL SETTORE DEI TRASPORTI MARITTIMI

BRUXELLES, 19 MAGGIO 2008

## ALLEGATO A

### **MODIFICHE ALL' ACCORDO DEL 30 SETTEMBRE 1998 SULL'ORGANIZZAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO DELLA GENTE DI MARE**

Nelle discussioni che hanno portato alla conclusione dell'accordo sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 le parti sociali hanno anche rivisto l'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso il 30 settembre 1998, in modo da verificare che sia coerente con le disposizioni corrispondenti della convenzione e concordare le eventuali modifiche necessarie.

Quindi le parti sociali hanno concordato le seguenti modifiche all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare:

#### **1. Clausola 1**

Inserire un nuovo paragrafo 3:

“3. In caso di dubbio sull'appartenenza di altre 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° sessione (marittima) della conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro riguardante informazioni sulle categorie professionali.”

#### **2. Clausola 2, lettera c)**

Sostituire la clausola 2, lettera c) con:

"(c)il termine "marittimo" s'intende qualsiasi persona occupata, ingaggiata o che lavora in qualsiasi funzione a bordo di una nave cui si applica il presente accordo;"

#### **3. Clausola 2, lettera d)**

Sostituire la clausola 2, lettera d) con:

"(d) il termine "armatore" s'intende il proprietario della nave o qualsiasi persona fisica o giuridica, in particolare il gerente, il locatario o il noleggiatore a scafo nudo, che dal proprietario abbia assunto la responsabilità dell'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi a norma del presente accordo, indipendentemente dal fatto che un'altra persona fisica o giuridica assolva taluni dei compiti o obblighi a nome del proprietario della nave.”

#### **4. Clausola 6**

Sostituire la clausola 6 con:

“1. È vietato il lavoro di notte ai marittimi minori di 18 anni. Ai fini di questa clausola la "notte" è definita conformemente alle leggi e alle pratiche nazionali. Essa deve coprire un

periodo minimo di nove ore consecutive, compreso l'intervallo dalla mezzanotte alle cinque del mattino.

2. Una deroga all'osservazione della restrizione riguardante il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente se:

- (a) potrebbe essere compromessa la formazione effettiva dei marittimi in questione, conformemente ai programmi e ai piani di studio stabiliti; oppure
- (b) la natura specifica del compito o del programma di formazione riconosciuto richiede che i marittimi interessati dalla deroga lavorino di notte e l'autorità decide, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei lavoratori marittimi interessati, che tale lavoro non nuocerà alla loro salute o benessere.

3. L'occupazione, l'impegno o il lavoro dei marittimi minori di 18 anni sono vietati se 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.

## **5. Clausola 13**

Sostituire la clausola 13, paragrafo 1 con:

“1. I marittimi non possono lavorare a bordo di una nave se non dispongono certificato medico attestante l'idoneità al lavoro per quanto riguarda le loro mansioni.

2. Le eccezioni possono essere consentite solo nel rispetto delle prescrizioni del presente accordo.

3. L'autorità competente richiede ai marittimi, prima di iniziare il lavoro a bordo di una nave, di essere in possesso di un certificato medico attestante la loro idoneità ad eseguire i loro compiti in mare.

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 paragrafi 1 e 2 della presente clausola. Nel caso dei lavoratori marittimi non coperti dal STCW è accettato un certificato medico che soddisfa 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 loro valutazione medica per quanto riguarda le procedure dell'esame medico.

7. Ai lavoratori marittimi cui è stato rifiutato un certificato o cui è stata imposta una limitazione della loro capacità lavorativa, in particolare per quanto riguarda l'orario, il campo d'attività o la zona geografica, devono avere l'opportunità di sottoporsi ad un esame da parte di un altro medico indipendente o da un medico arbitro.

8. Il certificato medico deve indicare in particolare che:

- (a) sono soddisfacenti l'udito e la vista del lavoratore 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, rendere il lavoratore non idoneo a tale compito oppure mettere a rischio la salute delle altre persone a bordo.

9. Se non è richiesto un periodo più breve a ragione delle mansioni specifiche del lavoratore 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 18 anni, nel qual caso il periodo di validità massimo 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 a un lavoratore marittimo di lavorare senza un certificato medico valido fino al prossimo porto di approdo dove egli 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 data recente.

11. Se il periodo di validità di un certificato scade nel corso di un viaggio, il certificato continua ad essere valido fino al prossimo porto di approdo dove il lavoratore marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che il periodo in questione sia inferiore a tre mesi.

12. I certificati medici per i marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali devono come minimo essere forniti in inglese."

Le frasi successive della clausola 13, paragrafi 1 e 2 diventano paragrafi da 13 a 15.

## **6. Clausola 16**

Sostituire la prima frase con:

"Ogni lavoratore 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."