

DIRETTIVA 1999/95/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 13 dicembre 1999****concernente l'applicazione delle disposizioni relative all'orario di lavoro della gente di mare a bordo delle navi che fanno scalo nei porti della Comunità**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) l'azione della Comunità nel settore della politica sociale mira tra l'altro al miglioramento della salute e della sicurezza dei lavoratori nel loro ambiente di lavoro;
- (2) l'azione della Comunità nel settore dei trasporti marittimi mira tra l'altro al miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro della gente di mare a bordo delle navi, alla sicurezza in mare e alla prevenzione dell'inquinamento dovuto ai sinistri marittimi;
- (3) la conferenza dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), nell'ottantaquattresima sessione tenuta dall'8 al 22 ottobre 1996, ha adottato la «convenzione OIL n. 180» sull'orario di lavoro della gente di mare e sulla composizione dell'equipaggio del 1996, in prosieguo denominata «convenzione OIL n. 180» e il protocollo relativo alla convenzione sulla marina mercantile (norme minime) del 1996, in prosieguo denominato «protocollo della convenzione OIL n. 147»;
- (4) 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 degli armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei lavoratori dei trasporti dell'Unione europea (FST) ⁽⁴⁾, adottata a norma dell'articolo 139, paragrafo 2 del trattato, è finalizzata all'attuazione di tale accordo, concluso il 30 settembre 1998, in prosieguo denominato «accordo»; il contenuto dell'accordo rispecchia quello di talune disposizioni della convenzione OIL n. 180; esso si applica al personale navigante a bordo di qualsiasi nave marittima, appartenente ad una compagnia pubblica o privata, iscritta nel registro di uno Stato membro e adibita normalmente ad operazioni commerciali marittime;

(5) la presente direttiva è diretta ad applicare a tutte le navi che fanno scalo in un porto della Comunità a prescindere dalla loro bandiera le disposizioni della direttiva 1999/63/CE che si basano su quelle della convenzione OIL n. 180, al fine di individuare e porre fine alle situazioni manifestamente pericolose per la sicurezza o la salute della gente di mare; mentre la direttiva 1999/63/CE comprende requisiti non contemplati nella convenzione OIL n. 180 e non devono pertanto essere applicati a bordo delle navi che non battono bandiera di uno Stato membro;

(6) la direttiva 1999/63/CE si applica alla gente di mare a bordo di tutte le navi marittime iscritte nel registro di uno Stato membro; gli Stati membri devono verificare che le navi battenti la loro bandiera rispettino l'insieme delle disposizioni della suddetta direttiva;

(7) ai fini della sicurezza, e per evitare distorsioni della concorrenza, gli Stati membri devono poter verificare l'osservanza delle pertinenti disposizioni della direttiva 1999/63/CE da parte di tutte le navi marittime che fanno scalo nei loro porti, a prescindere dallo Stato in cui esse sono immatricolate;

(8) in particolare, le navi battenti bandiera di uno Stato che non è parte della convenzione OIL n. 180, né del protocollo della convenzione OIL n. 147, non devono ottenere un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato che è parte della convenzione e del protocollo o di uno dei due;

(9) per controllare la corretta applicazione della direttiva 1999/63/CE, gli Stati membri devono svolgere ispezioni a bordo delle navi, in particolare in caso di denuncia del comandante, di un membro dell'equipaggio o di qualsiasi persona od organismo che abbia un interesse legittimo per la sicurezza della nave in servizio, la vita di bordo, le condizioni di lavoro o la prevenzione dell'inquinamento;

(10) ai fini della presente direttiva, gli Stati membri possono, ove necessario, designare di propria iniziativa gli ispettori preposti al controllo dello Stato di approdo per l'ispezione delle navi che fanno scalo in un porto della Comunità;

(11) l'inosservanza delle disposizioni della direttiva 1999/63/CE può essere comprovata in seguito a una verifica delle condizioni del lavoro a bordo e dei registri in cui sono riportate le ore di lavoro e le ore di riposo oppure quando l'ispettore ha fondati motivi di ritenere che la gente di mare sia eccessivamente affaticata;

⁽¹⁾ GU C 43 del 17.2.1999, pag. 16.

⁽²⁾ GU C 138 del 18.5.1999, pag. 33.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 aprile 1999 (GU C 219 del 30.7.1999, pag. 240), posizione comune del Consiglio del 12 luglio 1999 (GU C 249 dell'1.9.1999, pag. 7) e decisione del Parlamento europeo del 4 novembre 1999 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 167 del 2.7.1999, pag. 37.

- (12) quando la situazione a bordo della nave risulta manifestamente pericolosa per la sicurezza o la salute, l'autorità competente dello Stato membro nel cui porto la nave ha fatto scalo può dichiararne il fermo fino a eliminazione degli inadempimenti o finché l'equipaggio abbia riposato a sufficienza;
- (13) poiché la direttiva 1999/63/CE riprende le disposizioni della convenzione OIL n. 180, la verifica del rispetto delle disposizioni di tale direttiva a bordo delle navi iscritte nel registro di un paese terzo può essere effettuata solo dopo l'entrata in vigore della suddetta convenzione,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo e ambito d'applicazione

1. Scopo della presente direttiva è istituire un sistema di verifica e di controllo dell'osservanza delle disposizioni della direttiva 1999/63/CE da parte delle navi che fanno scalo nei porti degli Stati membri al fine di migliorare la sicurezza in mare e le condizioni di lavoro, sanitarie e di sicurezza della gente di mare a bordo delle navi.
2. Gli Stati membri adottano misure adeguate affinché le navi che non sono registrate nel loro territorio o che non battono la loro bandiera rispettino le clausole da 1 a 12 dell'accordo che figura nell'allegato della direttiva 1999/63/CE.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

- a) «nave»: ogni nave marittima, sia essa di proprietà pubblica o privata, impegnata normalmente in operazioni commerciali marittime. I pescherecci non rientrano in questa definizione;
- b) «autorità competente»: l'autorità incaricata dagli Stati membri di svolgere le funzioni contemplate dalla presente direttiva;
- c) «ispettore»: un dipendente pubblico o altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente di uno Stato membro a verificare le condizioni di lavoro a bordo che risponde a tale autorità;
- d) «reclamo»: qualsiasi informazione o rapporto trasmesso da un membro dell'equipaggio, un organismo professionale, un'associazione, un sindacato o, in generale, da chiunque sia interessato alla sicurezza della nave, in particolare alla sicurezza o alla salute dell'equipaggio.

Articolo 3

Elaborazione di relazioni

Fatto salvo l'articolo 1, paragrafo 2, qualora uno Stato membro nel cui porto una nave abbia fatto scalo volontario nel normale esercizio delle proprie attività commerciali oppure per ragioni operative, riceva un reclamo da esso non ritenuto manifesta-

mente infondato o acquisisca prova del fatto che la nave non rispetta le norme previste dalla direttiva 99/63/CE, elabora una relazione che invia al governo del paese di registrazione della nave e, allorché un'ispezione effettuata a norma dell'articolo 4 fornisca le prove in merito, tale Stato membro adotta tutte le misure necessarie per fare modificare le condizioni a bordo che risultano manifestamente pericolose per la sicurezza o la salute dell'equipaggio.

L'identità della persona che presenta il reclamo non deve essere resa nota al comandante né al proprietario della nave in questione.

Articolo 4

Ispezione e ispezione più dettagliata

1. L'ispettore, quando effettua un'ispezione, per acquisire la prova che la nave non rispetta le prescrizioni della direttiva 1999/63/CE, verifica se:
 - sia stata elaborata una tabella dell'organizzazione del lavoro a bordo, nella lingua o nelle lingue di lavoro utilizzate sulla nave e in lingua inglese conforme al modello riprodotto nell'allegato I, o ad altro equivalente, e che essa sia affissa a bordo in un luogo di facile accesso;
 - sia tenuto un registro delle ore di lavoro o di riposo della gente di mare, nella lingua o nelle lingue di lavoro utilizzate a bordo e in lingua inglese conforme al modello riprodotto nell'allegato II o ad altro equivalente, conservato a bordo e debitamente vidimato dall'autorità competente dello Stato in cui la nave è registrata.

2. A norma del paragrafo 1, allorché un reclamo sia stato ricevuto o l'ispettore ritenga, in base alle sue osservazioni a bordo, che i lavoratori si trovino in stato di eccessivo affaticamento, egli effettua un'ispezione più dettagliata per determinare se le ore di lavoro prestate o i periodi di riposo iscritti nel registro corrispondano alle norme stabilite dalla direttiva 1999/63/CE nel settore marittimo e se essi siano stati debitamente osservati, tenendo conto di altri registri concernenti il funzionamento della nave.

Articolo 5

Eliminazione delle irregolarità

1. Qualora l'ispezione o l'ispezione più dettagliata rivelino che la nave non è conforme ai requisiti della direttiva 1999/63/CE, lo Stato membro adotta le misure necessarie per far sì che vengano modificate le condizioni a bordo che comportano un pericolo manifesto per la sicurezza o la salute della gente di mare imbarcata. Tali misure possono consistere in un divieto di lasciare il porto fino a che non siano state eliminate le irregolarità constatate o fino a che la gente di mare non si sia sufficientemente riposata.

2. Allorché esistano prove evidenti che i membri dell'equipaggio incaricati del primo turno di guardia o dei turni successivi si trova in uno stato di affaticamento eccessivo, lo Stato membro provvede affinché la nave non lasci il porto prima che siano state eliminate le irregolarità constatate o che l'equipaggio si sia sufficientemente riposato.

Articolo 6

Misure successive

1. Nel caso in cui sia stato prescritto ad una nave il fermo in un porto a norma dell'articolo 5, l'autorità competente dello Stato membro informa il comandante, il proprietario o l'armatore della nave, le autorità dello Stato di bandiera o dello Stato di immatricolazione della nave o le autorità consolari, oppure, in mancanza di queste, la rappresentanza diplomatica più vicina di tale Stato dei risultati delle ispezioni di cui all'articolo 4, delle decisioni dell'ispettore o delle eventuali misure correttive richieste.

2. In caso di ispezione a norma della presente direttiva occorre evitare nella misura del possibile indebiti ritardi alla nave. Qualora una nave subisca indebiti ritardi, il proprietario o l'armatore ha diritto di richiedere un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti. In tutti i casi in cui si faccia valere un ritardo indebito, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.

Articolo 7

Diritto di ricorso

1. Il proprietario o l'armatore di una nave o il suo rappresentante in uno Stato membro ha il diritto di ricorrere contro una decisione di fermo adottata dall'autorità competente. Il ricorso non sospende il fermo.

2. A tal fine gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure di ricorso, secondo le rispettive legislazioni nazionali.

3. L'autorità competente informa adeguatamente il comandante della nave di cui al paragrafo 1 del diritto di ricorso.

Articolo 8

Cooperazione tra amministrazioni

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per garantire una cooperazione tra le proprie autorità competenti e le autorità competenti degli Stati membri per l'effettiva attuazione della presente direttiva, in condizioni compatibili con quelle previste dall'articolo 14 della direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari o che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo) ⁽¹⁾. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni adottate.

2. Le informazioni relative alle misure adottate a norma degli articoli 4 e 5 sono pubblicate secondo modalità identiche a quelle previste al primo comma dell'articolo 15 della direttiva 95/21/CE.

Articolo 9

Divieto di trattamento più favorevole

Gli Stati membri devono assicurare che in caso di ispezione di una nave immatricolata o battente bandiera di uno Stato che non è parte della convenzione OIL n. 180, o del protocollo della convenzione OIL n. 147, dopo l'entrata in vigore di detti strumenti il trattamento riservato a tale nave e al suo equipaggio non sia più favorevole di quello riservato ad una nave battente bandiera di uno Stato che è parte della convenzione n. 180 dell'OIL o del protocollo della convenzione OIL n. 147 o di entrambi.

Articolo 10

Disposizioni finali

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 2002.

2. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, 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.

3. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione tutte le disposizioni di diritto nazionale da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione informa gli altri Stati membri al riguardo.

Articolo 11

Navi di Stati terzi

Le disposizioni della presente direttiva si applicano a navi non iscritte nel registro o non battenti la bandiera di uno Stato membro soltanto dopo l'entrata in vigore della convenzione OIL n. 180 e del protocollo della convenzione OIL n. 147.

Articolo 12

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 13 dicembre 1999.

Per il Parlamento europeo

La Presidente

N. FONTAINE

Per il Consiglio

Il Presidente

S. HASSI

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/42/CE (GU L 184 del 27.6.1998, pag. 40).

ALLEGATO I

MODELLO DI TABELLA DELL'ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO A BORDO ⁽¹⁾

Nome della nave: _____ Bandiera: _____ Eventuale codice IMO: _____

Ultimo aggiornamento della tabella: _____ () di () pagine.

Il numero massimo di ore di lavoro o il numero di ore di riposo sono conformi alle prescrizioni di: _____ (legge/regolamento nazionale) emanata/o conformemente alla convenzione OIL n. 180 sull'orario di lavoro della gente di mare e sulla composizione dell'equipaggio (1996) e nel rispetto del contratto di lavoro collettivo registrato o autorizzato in conformità della suddetta convenzione e della convenzione internazionale relativa all'addestramento, all'abilitazione e alla tenuta della guardia dei marittimi del 1978 (convenzione STCW), nella versione riveduta ⁽²⁾.

Numero massimo delle ore di lavoro/numero minimo delle ore di riposo ⁽³⁾: _____

Altre prescrizioni: _____

Categorie/grado ⁽⁴⁾	Ore di lavoro giornaliero in mare		Ore di lavoro giornaliero in porto		Osservazioni	Totale ore di lavoro/riposo ⁽⁵⁾	
	Turni di guardia (da-a)	Mansioni diverse dai turni di guardia (da-a) ⁽⁶⁾	Turni di guardia (da-a)	Mansioni diverse dai turni di guardia (da-a)		in mare	in porto

Firma del comandante: _____

⁽¹⁾ I termini utilizzati nel presente modello devono figurare nella/e lingua/e di lavoro a bordo e in lingua inglese.

⁽²⁾ Cfr. a tergo gli articoli estratti dalla convenzione OIL n. 180 e dalla convenzione STCW.

⁽³⁾ Cancellare la dicitura non pertinente.

⁽⁴⁾ Per le categorie o i gradi che figurano anche nella documentazione relativa alla composizione dell'equipaggio dovrebbe essere utilizzata la medesima terminologia.

⁽⁵⁾ Per il personale che svolge i turni di guardia, nella colonna «osservazioni» possono essere annotate in via preventiva le ore probabilmente destinate allo svolgimento di mansioni non programmate; queste ore dovrebbero essere incluse nel totale relativo alle ore di lavoro svolte giornalmente.

ESTRATTI DALLA CONVENZIONE OIL N. 180 E DALLA CONVENZIONE STCW

Convenzione OIL n. 180

Articolo 5

1. L'orario di lavoro o di riposo è soggetto ai seguenti vincoli: a) il numero massimo di ore di lavoro non può superare: i) le 14 ore su un arco di tempo di 24 ore e ii) le 72 ore su un arco di tempo di 7 giorni; ovvero b) il numero minimo delle ore di riposo non può essere inferiore a: i) 10 ore su un arco di tempo di 24 ore e ii) 77 ore su un arco di tempo di 7 giorni.
2. Le ore di riposo non possono essere frazionate in più di due periodi, uno dei quali deve comprendere almeno sei ore consecutive; l'intervallo tra periodi consecutivi di riposo non può superare le 14 ore.
6. I punti 1 e 2 non ostano tuttavia che la parte preveda leggi o regolamenti o una procedura della competente autorità per autorizzare o registrare contratti collettivi che consentano deroghe ai limiti prescritti. Tali deroghe dovrebbero per quanto possibile attenersi alle norme stabilite, pur contemplando tuttavia la possibilità di intensificare la frequenza o prolungare i periodi di congedo oppure di concedere un congedo compensativo per il personale di guardia o che lavora a bordo di navi in servizio su brevi distanze.

Articolo 7

1. La presente convenzione lascia impregiudicato il diritto del comandante di una nave di imporre al personale di svolgere le ore di lavoro necessarie per salvaguardare la sicurezza della nave, del carico o delle persone imbarcate, oppure per soccorrere navi o persone in pericolo in mare.
3. Non appena la situazione sia tornata alla normalità, il comandante assegna un periodo adeguato di riposo al personale di bordo che ha lavorato durante un periodo in origine previsto per il riposo.

Convenzione STCW

Sezione A-VIII/1 del codice STCW (norme vincolanti)

1. Tutte le persone che svolgono mansioni di ufficiale responsabile dei turni di guardia hanno diritto a un minimo di 10 ore di riposo su un arco di tempo di 24 ore.
2. Le ore di riposo non possono essere frazionate in più di due periodi, uno dei quali non può avere durata inferiore a 6 ore consecutive.
3. Le disposizioni di cui ai punti 1 e 2 in materia di ore di riposo possono essere disattese in caso di emergenza o esercitazione o in altre situazioni operative urgenti o prioritarie.
4. Fatte salve le disposizioni di cui ai punti 1 e 2, il periodo minimo di 10 ore consecutive può essere ridotto a non meno di 6 ore consecutive di riposo, a condizione che tale riduzione non si prolunga per oltre due giorni e che siano comunque assegnate almeno 70 ore di riposo ogni 7 giorni.
5. Le autorità nazionali prescrivono di affiggere l'orario dei turni di guardia in un luogo facilmente accessibile.

Sezione B-VIII/1 del codice STCW (raccomandazioni)

3. In applicazione della regola VIII/1, occorre tenere conto dei seguenti aspetti:

- 1) le disposizioni adottate per evitare l'eccessivo affaticamento del personale dovrebbero impedire lo svolgimento di un numero esorbitante di ore di lavoro senza motivi validi. In particolare, i periodi minimi di riposo di cui alla sez. A-VIII/1 non dovrebbero essere interpretati in modo da dedicare tutte le restanti ore ai turni di guardia o altre mansioni;
- 2) la frequenza e durata dei periodi di congedo e la concessione di congedi compensativi sono fattori concreti atti ad impedire l'accumulo di eccessivo affaticamento nell'arco di un certo periodo di tempo;
- 3) tale disposizione può essere modificata per le navi in servizio su piccole distanze, a condizione che siano adottati provvedimenti di sicurezza speciali.

ALLEGATO II

MODELLO PER LA REGISTRAZIONE DELLE ORE DI LAVORO E DI RIPOSO DELLA GENTE DI MARE ⁽¹⁾

pag. 1 di 2

Nome della nave: _____ Eventuale codice IMO: _____ Bandiera: _____

Nome e cognome del marittimo: _____ Categoria/grado: _____

Mese e anno: _____ Addetto ai turni di guardia ⁽²⁾: sì ☐ no ☐

Registrazione delle ore di lavoro/riposo ⁽³⁾

indicare i periodi di lavoro o di riposo con una X oppure una linea continua.

COMPLETARE LA TABELLA RIPORTATA A TERGO

A questa nave si applicano le seguenti disposizioni del diritto nazionale e/o dei contratti collettivi che disciplinano il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo delle ore di riposo: _____

Dichiaro che le informazioni registrate nel presente formulario relative alle ore di lavoro o di riposo del marittimo indicato corrispondono al vero.

Nome del comandante o della persona da questi autorizzata a firmare il presente formulario: _____

Firma del comandante o della persona autorizzata: _____ Firma del marittimo: _____

Copia del presente formulario va consegnata al marittimo interessato.

Il presente formulario è soggetto a verifica e vidimazione secondo le procedure stabilite da:

_____ (denominazione dell'autorità competente)

⁽¹⁾ I termini utilizzati nel presente modello devono figurare nella/e lingua/e a bordo e in lingua inglese.

⁽²⁾ Indicare con ✓ la risposta corretta.

⁽³⁾ Cancellare una delle due voci.

