

Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999 del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e della Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione Europea (FST).

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La materia dell'orario di lavoro dei marittimi impiegati sul naviglio mercantile è stata recentemente disciplinata da una serie di norme sia internazionali che nazionali.

In particolare, in ambito internazionale, la Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (O.I.L.) n. 180, adottata a Ginevra nel 1996 ed attualmente in corso di ratifica, contiene l'accordo raggiunto dalle parti sociali, rappresentanti degli armatori e dei lavoratori, in materia di orario di lavoro a bordo delle navi.

In ambito comunitario, invece, anche al fine di accelerare la ratifica della Convenzione O.I.L. n. 180 tra i Paesi membri, è stata emanata in data 21 giugno 1999 la Direttiva 1999/63 del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso tra l'Associazione degli Armatori della Comunità Europea (ECSA) e la Federazione dei Sindacati dei trasportatori dell'Unione Europea (FST).

In merito, occorre evidenziare che la direttiva 99/63/CE è stata inserita nella legge comunitaria 31 ottobre 2003, n. 306 e che nella stessa legge comunitaria è stata prevista l'emanazione di un apposito decreto legislativo di recepimento della suddetta direttiva entro il termine del 15 maggio 2005.

In campo nazionale, nel 1999, nell'ambito di un intervento normativo organico finalizzato alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori marittimi, si è ritenuto opportuno dettare anche disposizioni relative all'organizzazione del lavoro a bordo; in particolare nel decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 – relativo all'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali – sono state parzialmente riportate le disposizioni relative all'orario di lavoro contenute nella sopra citata Convenzione O.I.L. 180.

L'articolo 6 del suddetto decreto 271/99 ha dettato gli obblighi principali a carico dell'armatore della nave, in relazione alle caratteristiche tecnico-operative della nave stessa e ha stabilito, tra l'altro, al comma 5 lettera d) che l'armatore deve organizzare il lavoro a bordo, nel rispetto della durata dell'orario di lavoro secondo quanto previsto dallo stesso decreto.

Al riguardo, l'articolo 11 del decreto legislativo 271/1999 ha definito, in particolare, i limiti dell'orario di lavoro nonché di quello di riposo a bordo della nave.

Il comma 3 dell'articolo suddetto indica che la durata del lavoro a bordo, in via ordinaria, è stabilita in 8 ore giornaliere con un giorno di riposo a settimana.

Il comma 4 dello stesso articolo specifica inoltre che:

a) il numero massimo di ore di lavoro a bordo non deve superare:

- 14 ore in un periodo di 24 ore;
- 72 ore per un periodo di sette giorni;

ovvero:

b) il numero minimo delle ore di riposo non deve essere inferiore a:

- 10 ore in un periodo di 24 ore;
- 77 ore per un periodo di sette giorni;

Le ore di riposo, inoltre, non possono essere suddivise in più di due periodi distinti di cui uno è almeno di 6 ore consecutive, e l'intervallo tra i due periodi consecutivi di riposo non deve superare le 14 ore.

Il comma 8 dello stesso articolo 11, infine, prevede che per le navi impiegate in "viaggi di breve durata" e per particolari tipologie di navi impiegate in servizi portuali, la contrattazione collettiva può derogare a quanto previsto in materia di orario massimo di lavoro e minimo di riposo, tenendo conto di periodi di riposo più frequenti o più lunghi oppure della concessione di riposi compensativi ai lavoratori che operano a bordo di navi impiegati nel servizio di guardia o ai marittimi che operano a bordo.

Tale possibilità di deroga riprende fedelmente quanto già previsto dall'articolo 5 comma 6 della sopra citata Convenzione O.I.L. 180.

I periodi minimi di riposo per il personale di guardia impiegato a bordo delle navi mercantili sono quelli stabiliti all'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324.

In merito si evidenzia il fatto che il testo del decreto legislativo elaborato prevede una nuova formulazione delle norme relative all'orario di lavoro con la conseguente sostituzione dell'articolo 11 del citato decreto n. 271/99, al fine di operare una più omogenea ed armonica regolamentazione degli aspetti connessi alle modalità di effettuazione dell'orario di lavoro a bordo; regolamentazione che tiene conto sia della necessità di un coerente recepimento della direttiva 99/63 che dell'esigenza di armonizzare lo stesso testo all'interno del provvedimento primario (d.lgs. 271/99) relativo a norme di tutela della salute e di sicurezza del lavoro a bordo.

Si evidenzia, infine, che dal presente provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, pertanto non viene redatta la relativa relazione tecnica.

Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999 del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e della Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione Europea (FST).

ANALISI TECNICO NORMATIVA

1) Aspetti tecnico-normativi

- a) analisi del quadro normativo e dell'impatto delle norme proposte sulla legislazione vigente

La finalità di tale provvedimento scaturisce all'esigenza di adeguare la normativa di settore per tener conto delle indicazioni contenute nelle più recenti direttive internazionali e comunitarie; i soggetti destinatari risultano essere i lavoratori imbarcati a bordo delle navi o unità mercantili e delle unità veloci nazionali.

- b) analisi della compatibilità con l'ordinamento comunitario

Il provvedimento risponde all'esigenza di adeguare la normativa nazionale alla normativa comunitaria, nonché alle analoghe disposizioni emanate in materia in ambito internazionale (I.L.O. International Labour Organization).

c) analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni a statuto ordinario o speciale

Il provvedimento non pone alcuna questione in merito alla compatibilità con le competenze istituzionali delle regioni a statuto ordinario ed a statuto speciale.

d) verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali

Il provvedimento risulta in coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali.

2) Valutazione dell'impatto amministrativo

a) ricognizione degli obiettivi del provvedimento e analisi dei mezzi e dei tempi individuati per il loro perseguimento

Il provvedimento si prefigge lo scopo di dare attuazione alla direttiva 1999/63/CE ed è diretto a regolamentare alcuni profili della disciplina del rapporto di lavoro dei lavoratori marittimi connessi all'organizzazione dell'orario di lavoro. In particolare i lavoratori marittimi risultano essere tutti coloro che prestano servizio a bordo di tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana ed adibite a navigazione marittima..

Ulteriore finalità del provvedimento è quello di individuare e specificare la tipologia di naviglio cui deve essere applicata la direttiva 99/63/CE (e quindi indirettamente anche la tipologia di lavoratori marittimi) nonché quella che può operare in regime di deroga rispetto ai limiti generali di orario di lavoro stabiliti dalla stessa direttiva.

b) Valutazione dell'esistenza di oneri organizzativi a carico della Pubblica Amministrazione anche in relazione alla loro ripartizione tra strutture centrali e periferiche dello stato, regioni ed enti locali

Non si individuano oneri organizzativi a carico della Pubblica Amministrazione.

c) Valutazione dell'eventuale previsione della creazione di nuove strutture amministrative e del coordinamento delle strutture esistenti

Non è prevista la creazione di nuove strutture amministrative. E' previsto il concerto tra il Ministero del lavoro e delle politiche sociali con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'autorizzazione di contratti collettivi che consentano di derogare, entro i limiti fissati nel decreto, ai limiti generali di orario di lavoro ivi previsti.

d) Elementi di *drafting* e linguaggio normativo

Si è ricorso alla tecnica della novella legislativa per il solo articolo 3 del presente decreto. Tale procedura è stata eseguita per armonizzare le disposizioni contenute nell'articolo 11 "Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca" a quanto previsto invece dalla clausola dell'Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare allegato alla direttiva in oggetto. A seguito di tale modifica è prevista la completa sostituzione dell'articolo 11 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 con il citato articolo 3.