

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**

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 dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST)

(GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33)

Modificata da:

Gazzetta ufficiale

► **M1**

Direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009

n.	pag.	data
L 124	30	20.5.2009

**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 dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST)**

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) che, in seguito all'entrata in vigore del trattato di Amsterdam, le disposizioni dell'accordo in materia di politica sociale allegato al protocollo (n. 14) sulla politica sociale, allegato al trattato che istituisce la Comunità europea, quale modificato dal trattato di Maastricht, sono state incorporate negli articoli da 136 a 139 del trattato che istituisce la Comunità europea;
- (2) che 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;
- (3) che il Consiglio ha adottato la direttiva 93/104/CE, del 23 novembre 1993, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro ⁽¹⁾; che il trasporto marittimo è uno dei settori di attività esclusi dall'ambito di applicazione di tale direttiva;
- (4) che si dovrebbe tener conto delle convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro in materia di organizzazione dell'orario di lavoro, tra cui in particolare quelle relative all'orario di lavoro della gente di mare;
- (5) che la Commissione, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2 dell'accordo sulla politica sociale, ha consultato le parti sociali sul possibile orientamento di un'azione comunitaria riguardo ai settori ed alle attività esclusi dalla direttiva 93/104/CE;
- (6) che a seguito di tale consultazione la Commissione ha giudicato auspicabile un'azione comunitaria in materia e ha nuovamente consultato le parti sociali a livello comunitario sul contenuto della proposta in questione, a norma dell'articolo 3, paragrafo 3 di detto accordo;
- (7) che l'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e la Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) hanno informato la Commissione del proprio desiderio di iniziare negoziati, ai sensi dell'articolo 4 dell'accordo sulla politica sociale;
- (8) che il 30 settembre 1998 dette organizzazioni hanno concluso l'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare; che tale accordo contiene una richiesta alla Commissione, formulata congiuntamente, di applicare l'accordo attraverso una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2 dell'accordo sulla politica sociale;
- (9) che nella risoluzione del 6 dicembre 1994 relativa ad alcune prospettive di una politica sociale dell'Unione europea: contributo

⁽¹⁾ GU L 307 del 13.12.1993, pag. 18.

▼B

alla convergenza economica e sociale dell'Unione ⁽¹⁾ il Consiglio ha invitato le parti sociali a sfruttare le possibilità di concludere convenzioni, poiché esse sono di norma più vicine alla realtà sociale e ai problemi sociali;

- (10) che l'accordo si applica alla gente di mare a bordo di tutte le navi marittime, sia di proprietà pubblica che privata, registrate nel territorio di qualsiasi Stato membro e normalmente destinate ad operazioni di marina mercantile;
- (11) che lo strumento idoneo per l'attuazione dell'accordo è una direttiva ai sensi dell'articolo 249 del trattato; che, pertanto, essa vincola gli Stati membri per quanto riguarda i risultati da raggiungere, lasciando alle autorità nazionali la scelta della forma e dei metodi;
- (12) che, secondo i principi di sussidiarietà e di proporzionalità di cui all'articolo 5 del trattato, gli obiettivi della presente direttiva non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario; che la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi;
- (13) che, 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;
- (14) che 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 contraenti e della legalità di ciascuna clausola dell'accordo;
- (15) che 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;
- (16) che l'attuazione dell'accordo contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 136 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'obiettivo della presente direttiva è l'attuazione dell'accordo, riportato in allegato, relativo all'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso il 30 settembre 1998 tra le organizzazioni rappresentanti i datori di lavoro e i lavoratori del settore marittimo (ECSA e FST).

Articolo 2

Requisiti minimi

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli di quelle previste nella presente direttiva.
2. L'attuazione delle disposizioni della presente direttiva non costituisce in nessun caso motivo sufficiente per giustificare una riduzione del livello generale di protezione dei lavoratori nell'ambito coperto dalla

⁽¹⁾ GU C 368 del 23.12.1994, pag. 6.

▼B

stessa, fatto comunque salvo il diritto degli Stati membri e/o delle parti sociali di sviluppare, alla luce dell'evolversi della situazione, disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali diverse rispetto a quelle esistenti al momento dell'adozione della presente direttiva, a patto che i requisiti minimi previsti nella presente direttiva siano rispettati.

*Articolo 3***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 2002 o si assicurano che entro tale data le organizzazioni padronali e sindacali pongano in atto le disposizioni necessarie mediante accordi. Gli Stati membri devono adottare tutte le disposizioni necessarie che consentano loro di essere sempre in grado di garantire i risultati imposti dalla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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.

*Articolo 4***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B*ALLEGATO***ACCORDO EUROPEO****sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare**

Visto l'accordo sulla politica sociale accluso al trattato che istituisce la Comunità europea e in particolare gli articoli 3.4 e 4.2;

considerando che l'articolo 4, paragrafo 2 dell'Accordo sulla politica sociale prevede che gli accordi conclusi a livello europeo siano attuati a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base a una decisione del Consiglio su proposta della Commissione,

considerando che le parti firmatarie avanzano richiesta in tal senso,

LE PARTI FIRMATARIE HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Clausola 1

1. L'accordo si applica alla gente di mare presente a bordo di ogni nave marittima, di proprietà pubblica o privata, registrata nel territorio di uno Stato membro e impegnata normalmente in operazioni di marina mercantile. Ai fini del presente accordo una nave iscritta sul registro di due Stati è ritenuta registrata nel territorio dello Stato di cui batte bandiera.
2. In caso di dubbio se una nave vada considerata nave marittima o impegnata in operazioni di marina mercantile ai fini del presente accordo, la questione sarà risolta dalle autorità competenti dello Stato membro. Andranno consultate le organizzazioni interessate degli armatori e della gente di mare.

▼M1

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

▼B**Clausola 2**

Ai fini del presente accordo:

- a) per «ore di lavoro» si intende il periodo durante il quale la gente di mare è tenuta a svolgere un lavoro sulla nave;
- b) per «ore di riposo» si intende il periodo libero dalle ore di lavoro; questo termine non include brevi interruzioni;

▼M1

- c) «marittimo» o «lavoratore marittimo» o «gente di mare» ogni persona occupata, ingaggiata o che lavora a qualsiasi titolo a bordo di una nave cui si applica il presente accordo;
- d) «armatore» proprietario della nave o ogni altro organismo o persona, quali il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi a norma del presente accordo, indipendentemente dal fatto che altri organismi o persone assolvano taluni dei compiti o obblighi a nome dell'armatore.

▼B**Clausola 3**

Entro i limiti definiti nella clausola 5 si dovrà stabilire sia un numero massimo di ore di lavoro da non superare in un dato lasso di tempo ovvero un numero minimo di ore di riposo che dovrà essere concesso in un dato lasso di tempo.

Clausola 4

Fatta salva la clausola 5, il modello normale di orario di lavoro della gente di mare si basa in linea di massima su una durata di otto ore al giorno con un giorno di riposo per settimana e riposo nei giorni festivi. Gli Stati membri possono introdurre procedure per autorizzare o registrare accordi collettivi che stabiliscono l'orario normale di lavoro della gente di mare sulla base di modalità che non devono essere meno favorevoli di detto modello.

▼B**Clausola 5**

1. La durata dell'orario di lavoro o di riposo si configura come segue:
 - a) il numero massimo di ore di lavoro non deve superare:
 - i) 14 ore su un periodo di 24 ore; e
 - ii) 72 ore su un periodo di 7 giorni;

o
 - b) il numero minimo di ore di riposo non dev'essere inferiore a:
 - i) 10 ore su un periodo di 24 ore; e
 - ii) 77 ore su un periodo di 7 giorni.
2. Le ore di riposo possono essere ripartite in non più di due periodi, uno dei quali dovrà essere almeno della durata di 6 ore e l'intervallo tra periodi consecutivi di riposo non dovrà superare 14 ore.
3. Gli appelli, le esercitazioni antincendio e di salvataggio e le esercitazioni prescritte da regolamenti e normative nazionali e da testi internazionali sono svolti in modo da ridurre al minimo il disturbo nei periodi di riposo e non provocare affaticamento.
4. Riguardo a situazioni in cui la gente di mare è a disposizione, come nel caso di un reparto macchine incustodito, essa beneficia di un periodo compensativo di riposo qualora il normale periodo di riposo sia disturbato da ordini di lavoro.
5. Riguardo ai paragrafi 3 e 4, in assenza di accordi collettivi e di arbitrati ovvero se le autorità competenti stabiliscono che le disposizioni nell'accordo o nell'arbitrato sono inadeguate, spetta alle autorità competenti definire dette disposizioni per garantire che la gente di mare interessata benefici di sufficiente riposo.
6. Col dovuto rispetto dei principi generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, gli Stati membri possono applicare normative nazionali, regolamenti o procedure che consentono alle autorità competenti di autorizzare o registrare contratti collettivi che consentono deroghe ai limiti fissati ai paragrafi 1 e 2. Tali deroghe debbono, nella misura del possibile, rispettare i modelli fissati ma possono tener conto di congedi più frequenti o più lunghi o della concessione di congedi compensativi per la gente di mare addetta alla guardia o operante a bordo di navi su brevi rotte.
7. In un posto facilmente accessibile, unitamente alle modalità di lavoro a bordo, è apposta una tabella indicante per ciascuna mansione almeno:
 - a) il programma di servizio in mare e in porto; nonché
 - b) il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo richiesti da normative, regolamenti o accordi collettivi vigenti negli Stati membri.
8. La tabella di cui al paragrafo 7 è configurata secondo un modello standard nella lingua o nelle lingue di lavoro della nave, oltre che in inglese.

Clausola 6**▼M1**

1. È vietato il lavoro di notte ai marittimi minori di diciotto anni. Ai fini della presente clausola la «notte» è definita conformemente alle leggi e alle prassi nazionali. Essa deve coprire un periodo di almeno nove ore consecutive, compreso l'intervallo dalla mezzanotte alle cinque del mattino.
2. Una deroga alla puntuale osservanza della restrizione riguardante il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente ove:
 - a) possa 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 un programma di formazione riconosciuto richieda che i marittimi interessati dalla deroga lavorino di notte e l'autorità decida, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati, che tale lavoro non nuocerà alla loro salute o al loro benessere.
3. L'occupazione, l'ingaggio o il lavoro dei marittimi minori di diciotto anni sono vietati qualora il lavoro possa compromettere la loro salute o sicurezza. I

▼ M1

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.

▼ B**Clausola 7**

1. Il comandante di una nave ha il diritto di esigere dalla gente di mare lo svolgimento di ore di lavoro necessarie per la sicurezza immediata della nave, delle persone imbarcate e del carico o per fornire assistenza ad altre navi o persone in pericolo in mare.
2. In conformità del paragrafo 1 il comandante può sospendere il programma di ore di lavoro o di ore di riposo ed esigere dalla gente di mare lo svolgimento delle ore di lavoro necessarie fino al ristabilimento della situazione normale.
3. Non appena possibile dopo che è stata ristabilita la situazione normale, il comandante deve far sì che la gente di mare che ha svolto lavoro in un periodo previsto di riposo benefici di un adeguato periodo di riposo.

Clausola 8

1. Si devono tenere registri su cui riportare le ore giornaliere di lavoro o le ore giornaliere di riposo della gente di mare per verificare il rispetto delle disposizioni di cui alla clausola 5. La gente di mare riceve una copia del registro che la riguarda, che dovrà essere firmata dal comandante o dalla persona da lui autorizzata e dal membro della gente di mare.
2. Si devono definire procedure per la tenuta di tali registri a bordo, nonché gli intervalli con cui rilevare le informazioni. Il modello dei registri delle ore di lavoro o di riposo della gente di mare è stabilito tenendo conto degli orientamenti internazionali vigenti. Il modello è nella lingua o nelle lingue di cui alla clausola 5, paragrafo 8.
3. Una copia delle disposizioni pertinenti della normativa nazionale riguardante il presente accordo e i relativi accordi collettivi dev'essere tenuta a bordo ed essere facilmente accessibile per l'equipaggio.

Clausola 9

I registri di cui alla clausola 8 saranno esaminati e vistati a intervalli adeguati per verificare il rispetto delle disposizioni che disciplinano le ore di lavoro o di riposo in attuazione del presente accordo.

Clausola 10

1. Nel determinare, approvare o rivedere gli effettivi dell'equipaggio, è necessario tener conto della necessità di evitare o ridurre al minimo, per quanto possibile, orari eccessivi di lavoro al fine di garantire riposo sufficiente e limitare l'affaticamento.
2. Se i registri o altri indizi evidenziano la violazione delle disposizioni relative all'orario di lavoro o ai periodi di riposo, sono adottati provvedimenti per evitare ulteriori violazioni, compresa, se necessaria, la revisione degli effettivi della nave.
3. Tutte le navi cui si applica il presente accordo devono disporre di sufficienti membri dell'equipaggio per garantire la sicurezza e l'efficienza in conformità del documento riguardante gli effettivi minimi di sicurezza o documento equivalente rilasciato dalle competenti autorità.

Clausola 11

Sulla nave non devono lavorare persone di età inferiore a 16 anni.

Clausola 12

L'armatore fornisce al comandante le necessarie risorse per poter ottemperare agli obblighi derivanti dal presente accordo, compresi quelli riguardanti l'equipaggiamento adeguato della nave. Il comandante adotta tutti i provvedimenti necessari per far sì che le prescrizioni riguardanti l'orario di lavoro della gente di mare e i periodi di riposo derivanti dal presente accordo siano rispettate.

Clausola 13**▼ M1**

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.

▼M1

2. Le eccezioni possono essere consentite solo nel rispetto delle prescrizioni del presente accordo.
3. L'autorità competente richiede che i marittimi, prima di iniziare il lavoro a bordo di una nave, siano 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 punti 1 e 2 della presente clausola. Analogamente, 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 idoneità al lavoro, in particolare per quanto riguarda l'orario, il campo d'attività o la zona geografica, è concessa la possibilità di sottoporsi ad un ulteriore esame da parte di un altro medico indipendente o di un medico arbitro indipendente.
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 di 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 diciotto 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 successivo porto di approdo appropriato dove il marittimo 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 successivo porto di approdo appropriato dove il marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che il periodo in questione non sia superiore a tre mesi.
12. I certificati medici per i marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali devono essere forniti almeno in inglese.
13. La natura della valutazione della salute da effettuare e i dettagli da inserire nel certificato medico devono essere stabiliti previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.
14. Tutti i marittimi devono sottoporsi a esami periodici della salute. Gli addetti ai turni di guardia che presentano problemi di salute imputati da un medico

▼ M1

al fatto che svolgono lavoro notturno sono assegnati, nella misura del possibile, al lavoro diurno a loro idoneo.

15. L'esame della salute di cui ai punti 13 e 14 è gratuito e rispetta il segreto medico. Questo tipo di esame può essere svolto nell'ambito del sistema sanitario nazionale.

▼ B**Clausola 14**

Gli armatori devono fornire informazioni riguardo agli addetti ai turni di guardia e ad altri lavoratori notturni alle autorità nazionali competenti, qualora esse lo chiedano.

Clausola 15

La gente di mare beneficia di una tutela della salute e della sicurezza adeguata alla natura delle sue mansioni. Devono essere disponibili servizi o strutture equivalenti di protezione e di prevenzione riguardo alla salute e alla sicurezza della gente di mare che svolge lavoro diurno o notturno.

Clausola 16**▼ M1**

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, salvo in caso di cessazione del rapporto di lavoro.