

RAPPORTO DEL GOVERNO ITALIANO SULL'APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE N. 147/1976 (MARINA MERCANTILE - NORME MINIME).

In merito all'applicazione, nella legislazione nazionale e nella pratica, della Convenzione in esame e, in particolare, in riferimento all'osservazione e alla domanda diretta della Commissione di Esperti, si precisa quanto segue.

Osservazione.

In ordine al 1° punto dell'osservazione riguardante la previsione di cui all'art.2 a) i) della Convenzione, si comunica che tale previsione trova applicazione per effetto dell'art.11 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, a cui si rinvia, il quale definisce i limiti dell'orario di lavoro e di riposo a bordo delle navi mercantili e da pesca.

Il 3° comma di tale articolo dispone che "fatte salve le disposizioni presenti nei contratti collettivi nazionali di categoria, la durata dell'orario di lavoro del lavoratore marittimo a bordo delle navi mercantili e delle navi da pesca è stabilita in otto ore giornaliere, con un giorno di riposo a settimana, oltre ai giorni di ferie".

L'art. 16 del contratto collettivo nazionale di lavoro del 5 agosto 1999 dispone che "l'orario di lavoro è stabilito in 8 ore giornaliere".

Per quanto riguarda i limiti dell'orario di lavoro e di riposo, il 4° comma del precitato art. 11 stabilisce che 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;

e, che 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.

Il 5° comma stabilisce, altresì, che le ore di riposo non possono essere suddivise in più di due periodi, uno dei quali deve avere una durata di almeno 6 ore consecutive, e che l'intervallo tra i due periodi consecutivi di riposo non deve superare le 14 ore.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di fornire uno strumento operativo per l'applicazione uniforme su tutto il naviglio nazionale delle disposizioni riguardanti la prevenzione della fatica e la tutela della salute del lavoratore marittimo, ha ritenuto opportuno predisporre un "modello di tabella dell'organizzazione del lavoro a bordo" e "un modello per la registrazione delle ore di lavoro e di riposo dei lavoratori

marittimi", inviati a tutte le Capitanerie di Porto con lettera circolare del 24 luglio 2002, a cui si rinvia.

In merito al 2° punto dell'osservazione relativo all'art. 2 f) della Convenzione, si fa presente che le ispezioni a bordo delle navi sono effettuate dalle autorità marittime locali (Capitanerie di Porto), le quali si avvalgono di ispettori debitamente autorizzati e formalmente incaricati dall'autorità competente centrale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) a svolgere le ispezioni di controllo dello Stato di approdo nei porti nazionali.

Per quanto riguarda la disciplina relativa agli obblighi ispettivi e alle procedure di ispezione, si rinvia al decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 ottobre 2003, n. 305, e al Protocollo d'intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo ("Paris Memorandum of Understanding on Port State Control"), firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.

La Section 7 del Memorandum (pagine 36 e 37) fa riferimento alle procedure di controllo sull'applicazione della Convenzione in esame.

In merito alle ispezioni effettuate, si inviano i prospetti elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comando Generale delle Capitanerie di Porto - riguardanti:

- il numero di ispezioni effettuate nel 2003 nei porti degli Stati Membri che hanno aderito al Memorandum di Parigi, tra cui l'Italia, il numero di ispezioni con defezioni, il numero di detenzioni, e i grafici di riferimento;
- il raffronto, relativo agli anni 2002-2003, delle ispezioni effettuate nei porti nazionali, delle ispezioni con defezioni e delle detenzioni, e il grafico di riferimento;
- i grafici relativi al raffronto, relativo agli anni 2000-2003, del numero di ispezioni e di detenzioni effettuate nei porti degli Stati Membri che hanno aderito al Memorandum di Parigi;
- il numero di ispezioni e detenzioni effettuate nei porti nazionali nel 2003, distinte per singola Direzione marittima e singolo Porto, e il relativo grafico;
- il numero delle navi bandite dalle Capitanerie di Porto italiane nell'anno 2003 e nei primi quattro mesi dell'anno 2004, e il grafico di riferimento;
- il numero delle navi italiane ispezionate e detenute nell'ambito del Paris MOU negli anni 1999 - 2003, e il grafico di riferimento.

In merito al 3° punto dell'osservazione, relativo alla previsione di cui all'art. 2 g) della Convenzione, si fa presente che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Interno ha comunicato che dal 1° gennaio 1999 al 31 luglio 2004 sono state effettuate 332 inchieste sommarie e formali relative a infortuni occorsi su navi immatricolate in Italia.

A tale proposito, si inviano, in visione, copie di verbali relativi a inchieste sommarie e formali espletate nel periodo 2001 - 2004.

Domanda diretta.

In riferimento alla domanda diretta, si precisa che la legge 27 febbraio 1998, n. 30 (di conversione, con modificazioni, del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457), articoli da 1 a 6, a cui si rinvia, ha istituito il registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, denominato "Registro internazionale", nel quale sono iscritte le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

Articolato della Convenzione.

In merito ai quesiti di cui all'art.1, si fa presente che, conformemente alla previsione di cui al punto 1 di tale articolo, si considera nave adibita alla navigazione marittima qualsiasi nave adibita per fini commerciali al trasporto marittimo di merci o passeggeri, o a qualsiasi altro fine di natura commerciale.

Per quanto riguarda il campo d'applicazione delle disposizioni della Convenzione, si rinvia all'art.2 del precitato decreto n.305/2003.

In merito ai quesiti di cui all'art.2 si comunica quanto segue.

Per quanto riguarda la richiesta di informazioni di cui alla lettera a) in ordine alle disposizioni di legge e ai regolamenti nazionali che disciplinano le materie trattate nell'articolo in esame, si rinvia a quanto già comunicato dal Governo italiano con i rapporti sull'applicazione delle Convenzioni di seguito indicate:
n.22/1926, n.23/1926, n.55/1936, n.68/1946, n.92/1949, n.138/1973, n.87/1948 e n.98/1949, ed inoltre, n.9/1920, n.16/1921, n.53/1936, n.71/1946, n.73/1946, n.74/1946, n.134/1970 e n. 164/1987.

Per quanto riguarda il quesito di cui alla lettera b), si ribadisce che il controllo sull'applicazione di leggi e regolamenti relativi agli aspetti menzionati nella presente lettera è effettuato dalle autorità marittime locali (Capitanerie di Porto) in base alle procedure previste dal precitato decreto n. 305/2003.

Per quanto riguarda il quesito di cui alla lettera c), si precisa che la previsione di cui alla presente lettera riguardante il controllo effettivo delle condizioni di impiego e di vita a bordo, trova applicazione per effetto della disciplina di cui al precitato decreto n. 305/2003.

Per quanto riguarda i quesiti di cui alla lettera d) in ordine ai procedimenti previsti per l'arruolamento della gente di mare, si rinvia a quanto già comunicato con il rapporto sull'applicazione della Convenzione n. 22/1926.

In merito ai procedimenti relativi ai reclami riguardanti l'arruolamento di marittimi a bordo di navi immatricolate in Italia, si rinvia alle disposizioni di cui all'art. 14 del contratto collettivo nazionale di lavoro del 5 agosto 1999 nonché agli articoli 603 e seguenti del Codice della navigazione.

In merito, invece, ai procedimenti relativi ai reclami riguardanti l'arruolamento, in Italia, di marittimi di nazionalità italiana, a bordo di navi immatricolate in un Paese straniero, si fa presente che detti reclami vengono presentati tramite la Federazione internazionale dei lavoratori del trasporto (ITF) ed inviati all'autorità marittima del Porto in cui si trova la nave sulla quale è imbarcato il marittimo che ha inoltrato il reclamo.

La supervisione generale in ordine alle misure riguardanti l'arruolamento dei marittimi è esercitata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Direzione Generale della Navigazione e del Trasporto Marittimo e Interno.

Per quanto riguarda la richiesta di informazioni di cui alla lettera e) in ordine alle misure adottate per assicurare che i marittimi arruolati su navi immatricolate in Italia abbiano la qualificazione o la formazione adeguata per svolgere i compiti per i quali sono stati assunti, si fa presente che la materia è disciplinata dalle disposizioni di cui al D.M. 5 ottobre 2000 e D.M. 22 dicembre 2000, nonché al D.P.R. 9 maggio 2001, n. 324, a cui si rinvia.

Per quanto riguarda i quesiti di cui alla lettera f), si rinvia a quanto sopra specificato in merito al 2° punto dell'osservazione della Commissione di Esperti.

Per quanto riguarda i quesiti di cui alla lettera g) in ordine al procedimento di inchiesta relativo all'infortunio grave, si ribadisce che la materia è disciplinata dagli articoli 25 e 26 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.271.

In particolare, l'art.25, 1° comma, dispone che in caso di infortunio, indipendentemente dalla durata del periodo di inattività del lavoratore marittimo, l'armatore è tenuto a segnalare l'infortunio all'autorità marittima ed all'Istituto assicuratore, ai sensi di quanto previsto dalla normativa vigente, nonché all'Azienda Unità Sanitaria Locale del Compartimento di iscrizione della nave.

Il 2° comma dello stesso articolo dispone, altresì, che gli elementi significativi relativi all'infortunio a bordo devono essere annotati su un apposito "registro degli infortuni" conforme al modello approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e che il registro deve essere tenuto a bordo della nave a disposizione degli organi di vigilanza.

L'art.26, 1° comma, stabilisce che, ai fini dell'elaborazione di specifiche statistiche, ogni infortunio verificatosi a bordo, indipendentemente dalla durata del conseguente periodo di inattività del lavoratore marittimo, deve essere segnalato dall'autorità marittima (Capitaneria di Porto) che ha svolto l'inchiesta sommaria o formale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il 2° comma dello stesso articolo stabilisce, altresì, che l'autorità competente (Capitaneria di Porto), entro un mese dalla fine dell'anno di riferimento, deve inviare al Ministero statistiche sul numero, la natura, le cause e le conseguenze degli infortuni sul lavoro, specificando in quale parte della nave (ponte, sala macchine o locali adibiti ai servizi generali) ed in quale luogo (in mare o in porto) gli incidenti si sono verificati.

Per quanto riguarda le inchieste effettuate nel periodo di riferimento del presente rapporto, si rinvia a quanto sopra precisato in merito al 3° punto dell'osservazione della Commissione di Esperti.

In riferimento a quanto previsto dall'art. 3 della Convenzione in ordine all'obbligo degli Stati ratificanti di informare i marittimi nazionali sui problemi che potrebbero derivare dall'arruolamento a bordo di una nave registrata in uno Stato che non abbia ratificato la Convenzione in esame, si precisa che per i marittimi italiani il problema non sussiste, in quanto gli stessi non possono essere arruolati a bordo di navi immatricolate in Paesi che non abbiano ratificato la Convenzione di cui trattasi.

In merito alla previsione di cui all'art. 4 della Convenzione, si precisa che la stessa trova applicazione per effetto delle disposizioni di cui al decreto n. 305/2003, a cui si rinvia.

Il presente rapporto è stato inviato alle Organizzazioni datoriali e sindacali riportate nell'elenco allegato.

ALLEGATI:

1. Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271;
2. Articolo 16 del contratto collettivo nazionale di lavoro del 5 agosto 1999;
3. Lettera circolare del 24 luglio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
4. Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 ottobre 2003, n. 305;
5. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control;

6. Prospetti elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comando Generale delle Capitanerie di Porto (10 pagine);
7. Legge 27 febbraio 1998, n. 30;
8. Articoli 14 e 15 del contratto collettivo nazionale di lavoro del 5 agosto 1999;
9. Articoli 603 e seguenti del Codice della navigazione;
10. D.M. 5 ottobre 2000;
11. D.M. 22 dicembre 2000;
12. D.P.R. 9 maggio 2001, n. 324;
13. Articoli 25 e 26 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.271;
14. Verbali delle richieste formali e sommarie per il periodo 2001-2004.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.