

Articolo 11

(Delega al Governo per il riordino della normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nel settore delle navi da pesca- Procedura di infrazione 2011/2098)

L'**articolo 11** delega il Governo ad adottare, **entro quattro mesi** dalla data di entrata in vigore della legge in esame, un decreto legislativo in materia di **tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori per il settore delle navi da pesca**, al fine di coordinare le relative disposizioni speciali di cui al D.Lgs. 17 agosto 1999, n. 298, con le disposizioni del D.Lgs. 81/2008 (**comma 1**).

Contestualmente, a fini di coordinamento con la normativa vigente, il **comma 6** provvede a **sopprimere** i richiami alle disposizioni del D.Lgs. 298/1999, in materia di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca, contenuti nell'articolo 3, commi 2 e 3, del D.Lgs. 81/2008.

Si ricorda che l'articolo 3, comma 2, del D.Lgs. 81/2008 ha disposto, in relazione alla peculiarità di determinati settori lavorativi, che le disposizioni del medesimo decreto si applicassero tenendo conto delle effettive particolari esigenze connesse al servizio espletato o alle peculiarità organizzative. Inoltre, per appositi ambiti (tra i quali rientra il settore delle navi da pesca di cui al D.Lgs. 298/1999) ad appositi D.P.R. (cioè regolamenti governativi) è stata altresì demandata la definizione delle disposizioni di coordinamento con la disciplina generale, disponendo altresì (comma 3) che fino all'emanazione dei richiamati regolamenti restino in vigore le norme speciali di settore.

Si fa presente che le disposizioni dell'articolo in esame comportano una rilegificazione della disciplina per il settore delle navi da pesca di cui al D.Lgs. 298/1997 (disciplina che ai sensi del richiamato articolo 3, comma 2, del D.Lgs. 81/2008, avrebbe dovuto essere ridefinita attraverso D.P.R. ex articolo 17, comma 2, della L. 400/1988).

Il decreto legislativo deve essere adottato (**comma 2**) in conformità all'articolo 117 della Costituzione e agli statuti delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano (e relative norme di attuazione), garantendo l'uniformità della tutela dei lavoratori nel territorio nazionale attraverso il rispetto dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali (anche con riguardo alle differenze di sesso e alla condizione dei lavoratori immigrati), nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi (**comma 3**):

- a) **riordino e coordinamento** delle disposizioni vigenti, tenendo conto della normativa nazionale, comunitaria ed internazionale in materia di sicurezza

- del lavoro nel settore delle navi da pesca in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 117 della Costituzione;
- b) **garanzia** dei livelli di protezione, di sicurezza e di tutela nonché dei diritti e delle prerogative dei lavoratori e delle loro rappresentanze già previsti dalle disposizioni vigenti;
 - c) **applicazione** della normativa in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro a tutte le tipologie di rischio, anche tenendo conto delle peculiarità o della particolare pericolosità degli stessi e della specificità di settori e ambiti lavorativi;
 - d) **definizione delle misure di sicurezza tecniche**, organizzative e procedurali volte alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, nonché dei contenuti relativi alla pianificazione dell'emergenza;
 - e) **determinazione degli obblighi**, dei ruoli, delle funzioni e delle responsabilità propri di ciascuno dei soggetti coinvolti nelle attività di prevenzione;
 - f) **applicazione** delle disposizioni del D.Lgs. 81/2008, per quanto non disciplinato dal decreto legislativo di attuazione;
 - g) **reformulazione dell'apparato sanzionatorio**, penale e amministrativo, e **adeguamento** delle relative sanzioni alle peculiarità del settore delle navi da pesca nel rispetto dei seguenti principi e criteri:
 - 1. coordinamento delle disposizioni del D.Lgs. 81/2008, con la peculiare disciplina della responsabilità e delle funzioni di ciascun soggetto, con particolare riguardo:
 - I. alla disciplina del lavoro nel settore delle navi da pesca;
 - II. alla figura del comandante, nei casi in cui non rivesta il ruolo di datore di lavoro, dirigente o preposto.
 - 2. razionalizzazione e rimodulazione delle sanzioni secondo i seguenti criteri:
 - I. previsione della sanzione dell'ammenda da un minimo di euro 500 fino ad un massimo di euro 4.500 per le infrazioni formali, dell'arresto da un minimo di tre mesi fino a un massimo di sei mesi per le infrazioni che ledono più gravemente la salute e la sicurezza dei lavoratori marittimi e dell'arresto da un minimo di due mesi fino a un massimo di 4 mesi ovvero dell'ammenda da euro 750 fino a euro 6.400 negli altri casi;
 - II. rimodulazione del sistema sanzionatorio amministrativo prevedendo il pagamento di una somma di denaro da un minimo di 50 euro a un massimo di 6.600 euro;
 - h) **semplificazione** degli adempimenti formali nel rispetto dei livelli di tutela;
 - i) **abrogazione espressa** delle norme incompatibili.

Ai sensi del **comma 4**, lo schema del citato decreto legislativo è trasmesso alle Commissioni parlamentari competenti per materia, che devono esprimere il relativo parere entro **quaranta giorni** dalla trasmissione; scaduto inutilmente tale termine, si può comunque procedere all'adozione del decreto. Nel caso in cui la scadenza del termine per l'espressione del suddetto parere cade nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine di quattro mesi (dalla data di entrata in vigore della legge in esame) per l'adozione del richiamato decreto legislativo, o successivamente, il termine per l'adozione del decreto è prorogato di tre mesi.

E' inoltre prevista la possibilità (**comma 5**), da parte del Governo, di **integrare e correggere** il richiamato decreto legislativo entro **12 mesi** dalla sua entrata in vigore.

Infine, dall'adozione del richiamato decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (**comma 7**).

Procedura di contenzioso

La norma è volta a chiudere la **procedura di infrazione n. 2011/2098**, aperta dalla Commissione europea, con lettera di **messaggio in mora** del 30 maggio 2013, per il non corretto recepimento della **Direttiva [93/103/CE](#)** in materia di **prescrizioni minime di sicurezza e salute a bordo delle navi da pesca**.

La procedura di infrazione fa seguito ad una **procedura EU-Pilot**⁶ (222/08/EMPL) avviata dalla Commissione europea nel novembre 2008 per avere dalle autorità italiane informazioni e chiarimenti circa il recepimento, operato con il decreto legislativo n. 298/1999, di alcune disposizioni della medesima direttiva 93/103/CE, relative: alla **responsabilità del capitano e la sua eventuale limitazione** dovuta alle condizioni tecniche operative della nave, prevista dalla normativa italiana e non anche dalla direttiva europea; ai controlli periodici delle navi; alle informazioni dei lavoratori: la normativa italiana appare restrittiva con riferimento al contenuto delle informazioni che i lavoratori hanno diritto a ricevere a bordo; alla formazione ed aggiornamento dei lavoratori in materia di prevenzione degli incendi; alla consultazione e partecipazione dei lavoratori; alle vie e uscite di sicurezza; alle attrezzature antincendio azionate manualmente; al pronto soccorso.

Il Governo italiano, dopo aver trasmesso alla Commissione risposte che essa non ha giudicato esaustive, nell'agosto 2010 ha inviato alla Commissione stessa un **progetto di**

⁶ Il sistema EU PILOT (strumento informatico EU pilot - IT application) dal 2008 è lo strumento principale di comunicazione e cooperazione tramite il quale la Commissione, mediante il Punto di contatto nazionale - che in Italia è la struttura di missione presso il Dipartimento Politiche UE della Presidenza del Consiglio -, trasmette le richieste di informazione agli Stati membri (tutti gli Stati membri hanno aderito a questo strumento di pre-contenzioso) al fine di assicurare la corretta applicazione della legislazione UE e prevenire possibili procedure d'infrazione. Il sistema viene utilizzato quando per la Commissione la conoscenza di una situazione di fatto o di diritto all'interno di uno Stato membro è insufficiente e non permette il formarsi di un'opinione chiara sulla corretta applicazione del diritto UE e in tutti i casi che potrebbero essere risolti senza dovere ricorrere all'apertura di una vera e propria procedura di infrazione.

regolamento per la fusione dei decreti legislativi n. 271/1999 e 298/1999 e per l'adeguamento della normativa vigente. La Commissione, dopo avere sommariamente **valutato in senso positivo** la conformità di tale progetto alla direttiva europea, con successive lettere del settembre e dicembre 2010 e aprile 2011, ha richiesto precise **informazioni circa i tempi di adozione delle nuove disposizioni**.

Tale **termine** è risultato **più volte prorogato** e, non essendo esplicitamente applicabile al settore marittimo la normativa generale del decreto legislativo n. 81/2008, ad avviso della Commissione la mancata adozione del progetto di regolamento avrebbe comportato una **lacuna giuridica**.

Nella lettera di messa in mora, la Commissione contesta la **mancanza di chiarezza delle richiamate disposizioni** dell'ordinamento italiano e la **mancanza di certezza giuridica**. Pertanto, ad avviso della Commissione, che fa riferimento ad una costante giurisprudenza della Corte di giustizia, le norme italiane in questione violerebbero diversi **principi fondamentali del diritto UE**, in quanto non permettono agli interessati di conoscere i propri diritti ed obblighi in modo chiaro e preciso e ai giudici di garantirne l'osservanza.

Il Governo ha replicato alla messa in mora con una **lettera del 29 luglio 2013**, con la quale si ribadisce la **organicità delle norme di recepimento** della direttiva, affermando, nel contempo, che al fine di evitare lacune normative, con il decreto-legge n. 57/2012, si è disposto che, fino all'emanazione dei regolamenti di coordinamento, **resteranno in vigore le discipline speciali di settore**.

Con riferimento ai rilievi specifici formulati dalla Commissione, le autorità italiane hanno precisato quanto segue:

- **responsabilità del capitano**: l'assimilazione della figura del capitano, quale è definita dalla direttiva europea, alla figura del **comandante**, definita dal codice italiano della navigazione consente di ricondurre a tale ultimo ruolo i **compiti e le responsabilità previste dalla direttiva 93/103/CE**, garantendone il corretto recepimento. Inoltre, il riferimento alle **specifiche tecniche della nave**, invece di limitare la responsabilità del capitano, al contrario **garantisce ulteriormente la sicurezza**, in linea con le intenzioni del legislatore europeo e italiano;
- **controlli periodici**: la normativa italiana (decreti legislativi n. 298/1999 e 271/1999), non solo prevede **verifiche periodiche** delle navi, ma prescrivono anche un'apposita **certificazione in esito a tali verifiche**;
- **informazione, formazione e partecipazione dei lavoratori**: le autorità italiane ribadiscono la presenza nel nostro ordinamento di disposizioni, generali e di settore, che garantiscono **la corretta e chiara informazione dei lavoratori la formazione nonché la loro partecipazione**;
- **vie d'uscita e sicurezza e attrezzature antincendio**: il rinvio alla normativa vigente anziché alla direttiva, considerato dalla Commissione europea indizio di un non corretto recepimento della direttiva stessa, costituisce, al contrario, la **garanzia dell'automatica applicazione della**

regolamentazione vigente, anche se modificata, senza che si renda necessario ricorrere all'aggiornamento delle disposizioni di riferimento;

- **ambito di applicazione e pronto soccorso**: le autorità italiane confermano la **compatibilità della normativa nazionale** con le disposizioni della direttiva.