

**Convenzione 186**

**CONVENZIONE DEL LAVORO MARITTIMO, 2006<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Traduzione italiana non ufficiale a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO  
MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE**

**CONVENZIONE INTERNAZIONALE  
SUL LAVORO MARITTIMO  
(ILO – MLC, 2006)**

*Traduzione non ufficiale*



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **Progetto A.3.1: Traduzione non ufficiale della Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention MLC) del 2006**

*realizzata a cura della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne*

<i>Coordinamento Progetto:</i>	ing. Giuseppe ALATI	Dirigente - Divisione 4 "Sistemi di Gestione Integrati"
<i>Revisione linguistica e tecnico-giuridica:</i>	dott.ssa Stefania MOLTONI	Dirigente - Divisione 1 "Personale marittimo"
<i>Traduzione del Testo:</i>	dott.ssa Gioconda MIELE	Traduttore interprete - Divisione 4 "Sistemi di Gestione Integrati"
<i>Verifica linguistico-normativa</i>	dott.ssa Cinzia VOSO	Funzionario amministrativo - Divisione 1 "Personale marittimo"
<i>Grafica Progetto:</i>	Sig.ra Francesca FERRETTI	Funzionario amministrativo - Divisione 4 "Sistemi di gestione integrati"

La stampa della Traduzione non ufficiale è stata effettuata presso il Centro Stampa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, viale dell'Arte, 16 - 00144 ROMA

**Prima edizione, aprile 2010**

## CONVENZIONE DEL LAVORO MARITTIMO 2006

### PREAMBOLO

La Conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (in seguito denominata ILO),

Convocata a Ginevra dal Consiglio di amministrazione dell'Ufficio Internazionale del lavoro, e ivi riunita il 7 febbraio 2006 nella sua 84<sup>a</sup> sessione,

Desiderando creare uno strumento unico e coerente che comprenda il più possibile tutte le norme aggiornate contenute nelle attuali convenzioni e raccomandazioni internazionali del lavoro marittimo nonché i principi fondamentali riportati nelle altre convenzioni internazionali del lavoro, in particolare:

- la Convenzione (n.29) sul lavoro forzato, 1930;
- la Convenzione (n.87) sulla libertà sindacale e la tutela del diritto sindacale, 1948;
- la Convenzione (n.98) sul diritto di organizzazione e di contrattazione collettiva, 1949;
- la Convenzione (n.100) sull'eguaglianza di remunerazione, 1951;
- la Convenzione (n.105) sull'abolizione del lavoro forzato, 1957;
- la Convenzione (n.111) sulla discriminazione in materia di impiego e occupazione, 1958;
- la Convenzione (n.138) sull'età minima, 1973;
- la Convenzione (n.182) sulle peggiori forme di lavoro minorile, 1999;

Considerato il mandato fondamentale dell'Organizzazione di promuovere condizioni di lavoro dignitose,

Richiamando la Dichiarazione dell'ILO sui principi e diritti fondamentali sul luogo di lavoro, 1998,

Considerato altresì che i marittimi sono protetti dalle disposizioni di altri strumenti dell'ILO e godono di diritti e libertà fondamentali riconosciute a tutte le persone,

Considerato che, date le caratteristiche globali delle attività connesse al settore marittimo, la gente di mare deve beneficiare di una protezione particolare,

Considerate altresì le norme internazionali sulla sicurezza delle navi e delle persone e sulla qualità della gestione delle navi contenute nella Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia delle vite umane in mare, come modificata, e nella Convenzione del 1972 sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, come modificata, nonché le prescrizioni riguardanti la formazione e le competenze richieste alla gente di mare secondo la Convenzione Internazionale del 1978 sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia nella sua versione aggiornata,

Ricordando che la Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare stabilisce un quadro giuridico generale che governa l'insieme delle attività sui mari e gli oceani, che essa riveste un'importanza strategica come base di azione e cooperazione nazionale, regionale e mondiale nel settore marittimo e che la sua integrità deve essere preservata,

Richiamando l'articolo 94 della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare che definisce i doveri e gli obblighi incombenti sullo Stato di bandiera, specialmente per quello che riguarda le condizioni di lavoro, il personale e le questioni sociali a bordo delle navi che battono la sua bandiera,

Richiamando il paragrafo 8 dell'articolo 19 della Costituzione dell'ILO che dispone che l'adozione di una Convenzione o di una Raccomandazione da parte della Conferenza o la ratifica di una Convenzione da parte di qualsiasi Stato Membro non devono, in alcun caso, esser considerate in grado di influenzare ogni legge, sentenza, consuetudine o accordo che assicurano condizioni più favorevoli ai lavoratori interessati di quelle previste dalla Convenzione o dalla Raccomandazione,

Determinata a far sì che questo nuovo strumento sia concepito in modo da raccogliere la più ampia accettazione possibile da parte dei governi, degli armatori e della gente di mare legati ai principi del lavoro dignitoso, e che possa essere facilmente aggiornato nonché effettivamente applicato e rispettato,

Avendo deciso di adottare alcune proposte relative all'elaborazione di tale strumento, che costituisce l'unico punto all'ordine del giorno della sessione,

Avendo deciso che tali proposte debbano assumere la forma di una Convenzione internazionale,

Adotta oggi ventitré febbraio duemilasei la seguente convenzione, che sarà denominata Convenzione sul lavoro marittimo, 2006.

## OBBLIGHI GENERALI

### *Articolo I*

1. Ogni Stato Membro che ratifica la presente Convenzione si impegna a dare pieno effetto alle sue disposizioni conformemente alle prescrizioni dell'articolo VI al fine di garantire il diritto di tutta la gente di mare ad un impiego dignitoso.
2. Gli Stati Membri cooperano tra loro per garantire l'effettiva applicazione ed il pieno rispetto della presente Convenzione.

## DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE

### *Articolo II*

1. Ai fini della presente Convenzione, e ove non altrimenti previsto in una disposizione particolare, l'espressione:
  - a) *autorità competente* indica il ministro, l'ufficio statale o ogni altra autorità competente ad emanare e far rispettare regolamenti, decreti o altre istruzioni aventi forza di legge riguardo alla disposizione in questione;
  - b) *dichiarazione di conformità del lavoro marittimo* indica la dichiarazione riportata nella Regola 5.1.3;

- c) *stazza lorda* indica la stazza lorda di una nave misurata conformemente alle disposizioni pertinenti contenute nell'Allegato I della Convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi e successive modificazioni. Per le navi interessate dalle disposizioni transitorie di stazzatura adottate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), la stazza lorda è quella indicata nella rubrica OSSERVAZIONI del Certificato internazionale di stazza delle navi (1969);
- d) *certificato di lavoro marittimo* indica il certificato riportato nella Regola 5.1.3;
- e) *prescrizioni della presente Convenzione* rinviano alle prescrizioni degli Articoli, delle Regole e della parte A del Codice che fanno parte della presente Convenzione;
- f) *gente di mare o marittimo* indica le persone impiegate o ingaggiate o lavoranti a qualsiasi titolo a bordo di una nave alla quale si applica la presente Convenzione;
- g) *contratto di ingaggio marittimo* rinvia al contratto di lavoro del marittimo e al contratto di arruolamento del marittimo;
- h) *servizio di reclutamento e collocamento della gente di mare* designa ogni persona, società, istituzione, agenzia o altra organizzazione del settore pubblico o privato che si occupa del reclutamento della gente di mare per conto di armatori o del loro collocamento presso armatori;
- i) *nave* indica ogni unità che non navighi esclusivamente nelle acque interne o in acque situate all'interno o in prossimità di acque riparate o in aree dove si applica un regolamento portuale;
- j) *armatore* designa il proprietario della nave o ogni altra organizzazione o persona, quale il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'utilizzo della nave e che, nell'assumere tale responsabilità, ha accettato di farsi carico dei compiti e degli obblighi imposti agli armatori ai sensi della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altre organizzazioni o persone assolvano alcuni compiti o responsabilità per conto dell'armatore.
2. Salvo disposizioni contrarie espresse, la presente Convenzione si applica a tutti i marittimi.
3. Ai fini della presente Convenzione, in caso di dubbio circa l'appartenenza di una categoria di persone alla gente di mare, la questione è decisa dall'autorità competente di ogni Stato Membro previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati.
4. Salvo disposizioni contrarie espresse, la presente Convenzione si applica a tutte le navi, appartenenti a soggetti pubblici o privati impiegate normalmente in attività commerciali, con l'eccezione delle navi dedicate alla pesca o attività analoga e delle navi tradizionali quali sambuchi e giunche. La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra né alle navi da guerra ausiliarie.
5. Nel caso di dubbio sull'applicabilità della presente Convenzione a una categoria di navi la questione è decisa dall'autorità competente di ciascuno Stato Membro previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.
6. Qualora l'autorità competente decida che non sia ragionevole o possibile applicare alcuni elementi particolari del Codice riportato all'articolo VI del paragrafo 1, a una nave o a particolari categorie di navi battenti la bandiera dello Stato Membro, le disposizioni pertinenti di codesto Codice non si applicano in quanto la questione trattata è disciplinata differentemente dalla legislazione nazionale, dai contratti collettivi o altre misure. L'autorità competente potrà decidere in consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati e solo per le navi di stazza lorda inferiore a 200 che non effettuano viaggi internazionali.

7. Ogni decisione presa da uno Stato Membro in applicazione dei paragrafi 3, 5 o 6 deve essere comunicata al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro che informerà gli Stati Membri dell'Organizzazione.
8. Salvo disposizioni contrarie espresse, ogni riferimento alla presente Convenzione si riferisce ugualmente sia alle Regole sia al Codice.

## DIRITTI E PRINCIPI FONDAMENTALI

### *Articolo III*

Ogni Stato Membro verifica che le disposizioni della sua legislazione rispettino, nel contesto della presente convenzione, i seguenti diritti fondamentali:

- a) la libertà di associazione e il riconoscimento effettivo del diritto di contrattazione collettiva;
- b) l'eliminazione di ogni forma di lavoro forzato o obbligatorio;
- c) l'abolizione effettiva del lavoro minorile;
- d) l'eliminazione della discriminazione in materia di impiego e di occupazione.

## DIRITTI IN MATERIA DI IMPIEGO E DIRITTI SOCIALI DELLA GENTE DI MARE

### *Articolo IV*

1. Tutta la gente di mare ha diritto a un luogo di lavoro sicuro e senza pericolo dove le norme di sicurezza siano rispettate.
2. Tutta la gente di mare ha diritto a condizioni di impiego eque.
3. Tutta la gente di mare ha il diritto a dignitose condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi.
4. Tutta la gente di mare ha diritto alla tutela della salute, alle cure mediche, a misure previdenziali ed altre forme di protezione sociale.
5. Ogni Stato Membro vigila, nell'ambito della sua giurisdizione, che i diritti in materia di impiego e i diritti sociali della gente di mare, come enunciati nei paragrafi che precedono, siano pienamente rispettati secondo le prescrizioni della presente Convenzione. Il rispetto di questi diritti può essere assicurato dalla legislazione nazionale, dai contratti collettivi applicabili, da altre misure o dalla pratica, salvo disposizioni specifiche nella presente Convenzione.

## RESPONSABILITA' PER L'APPLICAZIONE E IL RISPETTO DELLE DISPOSIZIONI

### *Articolo V*

1. Ogni Stato Membro applica e fa rispettare la legislazione o le altre misure adottate al fine di adempiere gli obblighi derivanti dalla presente Convenzione per quello che riguarda le unità e la gente di mare rientranti sotto la sua giurisdizione.
2. Ogni Stato Membro esercita efficacemente la sua giurisdizione e il suo controllo sulle navi battenti la sua bandiera dotandosi di un sistema proprio per assicurare il rispetto delle disposizioni della presente Convenzione, incluse ispezioni regolari, rapporti, monitoraggi e procedimenti amministrativi conformemente alla legislazione applicabile.

3. Ogni Stato Membro vigila affinché le navi battenti la sua bandiera siano in possesso di un certificato di lavoro marittimo e di una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, come prescritto dalla presente Convenzione.
4. Ogni nave alla quale si applica la presente Convenzione può, conformemente al diritto internazionale, essere soggetta ad ispezione da parte di uno Stato Membro diverso da quello dello Stato di bandiera, quando si trova in uno dei suoi porti, allo scopo di verificare che detta nave rispetti le prescrizioni della presente Convenzione.
5. Ogni Stato Membro esercita efficacemente la sua giurisdizione e il suo controllo sui servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare eventualmente presenti sul suo territorio.
6. Ogni Stato Membro proibisce le violazioni delle prescrizioni della presente Convenzione e stabilisce, conformemente al diritto internazionale, le sanzioni o esige l'adozione di misure correttive, in virtù della sua legislazione, atte a scoraggiare ogni tipo di violazione.
7. Ogni Stato Membro deve adempiere le proprie responsabilità assunte ai sensi della presente Convenzione facendo in modo che le navi battenti la bandiera di qualsiasi Stato che non abbia ratificato la Convenzione non possano beneficiare di un trattamento più favorevole rispetto a quelle navi che battono la bandiera di uno Stato che l'ha ratificata.

## REGOLE E PARTI A e B DEL CODICE

*Articolo VI*

1. Le Regole e le disposizioni della parte A del Codice hanno efficacia obbligatoria. Le disposizioni della parte B del Codice non sono obbligatorie.
2. Ogni Stato Membro si impegna a rispettare i diritti ed i principi enunciati nelle Regole e ad applicare ciascuna di esse come indicato nelle disposizioni corrispondenti alla parte A del Codice. Inoltre, deve adeguatamente assolvere i suoi obblighi come prescritto nella parte B del Codice.
3. Uno Stato Membro che non è grado di attuare i diritti ed i principi nel modo indicato nella parte A del Codice, può, salvo disposizione contraria espressa dalla presente Convenzione, applicare le prescrizioni per mezzo di disposizioni legislative, regolamenti o altro, che siano sostanzialmente equivalenti alle disposizioni della parte A.
4. Ai soli fini delle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo, una legge, un regolamento, un contratto collettivo o ogni altra misura applicativa sono considerati sostanzialmente equivalenti nel contesto della presente Convenzione, se lo Stato Membro verifica che:
  - a) favorisce la piena realizzazione dell'obiettivo generale e dello scopo della disposizione o delle disposizioni relative alla parte A del Codice;
  - b) dà attuazione alla disposizione o alle disposizioni relative alla parte A del Codice.

CONSULTAZIONI CON LE ORGANIZZAZIONI DEGLI ARMATORI  
E DELLA GENTE DI MARE*Articolo VII*

Deroghe, esenzioni o altra applicazione flessibile della presente Convenzione che richiedano, ai sensi di quest'ultima, la consultazione con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare, possono essere decise dal Paese stesso, in caso di assenza di tali organizzazioni sul suo territorio, solo previa consultazione con la Commissione di cui all'articolo XIII.

## ENTRATA IN VIGORE

*Articolo VIII*

1. Le ratifiche formali della presente Convenzione sono comunicate al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro ai fini della registrazione.
2. La presente Convenzione è vincolante solo per quegli Stati Membri dell'ILO la cui ratifica è stata registrata dal Direttore Generale.
3. La Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo che sarà registrata la ratifica di almeno 30 Stati Membri rappresentanti un totale pari al 33 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale.
4. Di conseguenza, la presente Convenzione entrerà in vigore per ogni Stato Membro dodici mesi dopo la data di registrazione della sua ratifica.

## DENUNCIA

*Articolo IX*

1. Uno Stato Membro che ha ratificato la presente Convenzione può denunciarla allo scadere di un periodo di dieci anni a partire dalla data di entrata in vigore iniziale della Convenzione, con un atto comunicato al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro ai fini della sua registrazione. La denuncia ha effetto soltanto un anno dopo la sua registrazione.
2. Ogni Stato Membro che, nell'anno successivo al periodo dei dieci anni menzionati al paragrafo 1 del presente articolo, non si è avvalso della facoltà di denuncia ivi prevista, sarà vincolato per un ulteriore periodo di dieci anni e potrà, in seguito, denunciare la presente Convenzione allo scadere di ogni nuovo periodo di dieci anni alle condizioni previste dal presente articolo.

## EFFETTO DELL'ENTRATA IN VIGORE

*Articolo X*

La presente Convenzione comporta la revisione delle seguenti convenzioni:

Convenzione (n.7) sull'età minima (lavoro marittimo), 1920

Convenzione (n.8) sull'indennità di disoccupazione (naufragio), 1920

Convenzione (n.9) sul collocamento dei marittimi, 1920

Convenzione (n.16) sugli esami medici dei giovani (lavoro marittimo), 1921

Convenzione (n.22) sul contratto di arruolamento dei marittimi, 1926

Convenzione (n.23) sul rimpatrio dei marittimi, 1926

Convenzione (n.53) sui certificati di competenza degli ufficiali, 1936

Convenzione (n.54) relativa sulle ferie annuali retribuite ai marittimi, 1936

Convenzione (n.55) sugli obblighi dell'armatore in caso di malattia o infortunio di marittimi, 1936

Convenzione (n.56) sull'assicurazione-malattie della gente di mare, 1936

Convenzione (n.57) sulla durata del lavoro a bordo e gli effettivi, 1936

Convenzione (n.58) (revisionata) sull'età minima (lavoro marittimo), 1936

Convenzione (n.68) sull'alimentazione e il servizio di mensa a bordo delle navi, 1946

Convenzione (n.69) sulla certificazione dei cuochi di bordo, 1946

Convenzione (n.70) sulla sicurezza sociale della gente di mare, 1946

Convenzione (n.72) sulle ferie annuali retribuite ai marittimi, 1946

- Convenzione (n.73) sugli esami medici della gente di mare, 1946  
Convenzione (n.74) sui certificati di marinaio qualificato, 1946  
Convenzione (n.75) sugli alloggi dell'equipaggio, 1946  
Convenzione (n.76) sui salari, la durata del lavoro a bordo e gli effettivi, 1946  
Convenzione (n.91) sui congedi pagati dei marittimi (revisionata), 1949  
Convenzione (n.92) sugli alloggi dell'equipaggio (revisionata), 1949  
Convenzione (n.93) sui salari, la durata del lavoro a bordo e gli effettivi (revisionata), 1949  
Convenzione (n.109) sui salari, la durata dell'orario di lavoro a bordo e gli effettivi (revisionata), 1958  
Convenzione (n.133) sugli alloggi dell'equipaggio (disposizioni complementari), 1970  
Convenzione (n.134) sulla prevenzione degli infortuni (gente di mare), 1970  
Convenzione (n.145) sulla continuità dell'impiego (gente di mare), 1976  
Convenzione (n.146) sulle ferie annuali retribuite (gente di mare), 1976  
Convenzione (n.147) sulla marina mercantile (norme minime), 1976  
Protocollo del 1996 relativo alla Convenzione (n.147) sulla marina mercantile (norme minime), 1976  
Convenzione (n.163) relativa al miglioramento delle condizioni di vita della gente di mare, 1987  
Convenzione (n.164) sulla tutela della salute e le cure mediche (gente di mare), 1987  
Convenzione (n.165) sulla sicurezza sociale della gente di mare (revisionata), 1987  
Convenzione (n.166) sul rimpatrio dei marittimi (revisionata), 1987  
Convenzione (n.178) sull'ispezione del lavoro (gente di mare), 1996  
Convenzione (n.179) relativa al reclutamento e collocamento della gente di mare, 1996  
Convenzione (n.180) sulla durata dell'orario di lavoro dei marittimi e sull'equipaggio delle navi, 1996

## FUNZIONI DI DEPOSITO

### *Articolo XI*

1. Il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro notifica a tutti gli Stati Membri dell'ILO la registrazione di ogni ratifica, accettazione e denuncia che gli saranno comunicate in virtù della presente Convenzione.
2. Quando le condizioni enunciate al paragrafo 3 dell'articolo VIII saranno state adempiute, il Direttore Generale richiamerà l'attenzione degli Stati Membri dell'Organizzazione sulla data di entrata in vigore della Convenzione.

### *Articolo XII*

Il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro comunicherà al Segretario Generale delle Nazioni Unite, ai fini della registrazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite, le informazioni complete su ciascuna ratifica, accettazione e denuncia registrate in virtù della presente Convenzione.

## COMITATO TRIPARTITO SPECIALE

*Articolo XIII*

1. Il Consiglio di amministrazione dell'Ufficio Internazionale del Lavoro segue permanentemente all'applicazione della presente Convenzione tramite un Comitato appositamente istituito e dotato di una competenza speciale nel campo delle norme (in seguito denominate "Standard") del lavoro marittimo.
2. Per trattare le questioni rilevanti ai fini della presente Convenzione, il suddetto Comitato è composto da due rappresentanti designati dal Governo di ciascuno degli Stati Membri che ha ratificato la presente Convenzione e dai rappresentanti degli armatori e della gente di mare designati dal Consiglio di amministrazione previa consultazione con la Commissione paritetica marittima.
3. I rappresentanti governativi degli Stati Membri che non hanno ancora ratificato la presente Convenzione possono partecipare ai lavori del Comitato ma senza diritto di voto sulle questioni rilevanti ai fini della presente Convenzione. Il Consiglio di amministrazione può invitare altre organizzazioni o entità a farsi rappresentare in commissione da osservatori.
4. I voti di ogni rappresentante degli armatori e della gente di mare nel Comitato sono ponderati in modo da garantire che ciascuno di questi due gruppi possieda la metà dei diritti di voto di cui dispone l'insieme dei governi rappresentati alla riunione e autorizzati a votare.

## EMENDAMENTI ALLA PRESENTE CONVENZIONE

*Articolo XIV*

1. La Conferenza Generale dell'ILO può adottare emendamenti per ogni disposizione della presente Convenzione ai sensi dell'articolo 19 della Costituzione dell'ILO e delle regole e procedure dell'Organizzazione relative all'adozione delle convenzioni. Emendamenti al Codice possono ugualmente essere adottati conformemente alle procedure di cui all'articolo XV.
2. Il testo di tali emendamenti è comunicato per la ratifica agli Stati Membri i cui strumenti di ratifica della presente Convenzione sono stati registrati prima della loro adozione.
3. Il testo della Convenzione modificata è comunicato agli altri Stati Membri dell'Organizzazione per la ratifica ai sensi dell'articolo 19 della Costituzione.
4. Un emendamento è ritenuto accettato alla data in cui sono state registrate le ratifiche di detto emendamento o, secondo i casi, della Convenzione modificata da almeno 30 Stati Membri il cui totale rappresenta il 33 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale.
5. Un emendamento adottato nel quadro dell'articolo 19 della Costituzione ha efficacia obbligatoria soltanto per gli Stati Membri dell'Organizzazione la cui ratifica è stata registrata dal Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro.
6. Per gli Stati Membri indicati al paragrafo 2 del presente articolo, un emendamento entra in vigore dodici mesi dopo la data di accettazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo, o dodici mesi dopo la data di registrazione della loro ratifica, se questa data è posteriore.
7. Fatte salve le disposizioni al paragrafo 9, per gli Stati Membri di cui al paragrafo 3 del presente articolo, la Convenzione modificata entra in vigore dodici mesi dopo la data di accettazione indicata al paragrafo 4 del presente articolo, o dodici mesi dopo la data di registrazione della loro ratifica, se questa è posteriore.

8. Per quegli Stati Membri la cui la ratifica della Convenzione è stata registrata prima dell'adozione di un emendamento che non è stato quindi ratificato, la presente Convenzione resta in vigore senza l'emendamento in questione.
9. Ogni Stato Membro il cui strumento di ratifica della presente Convenzione viene registrato dopo l'adozione dell'emendamento ma prima della data indicata al paragrafo 4 del presente articolo può precisare, in una dichiarazione che accompagna detto strumento, che ratifica la Convenzione ma non l'emendamento. Se la ratifica è accompagnata da tale dichiarazione, la Convenzione entra in vigore per lo Stato Membro interessato 12 mesi dopo la data di registrazione della ratifica. Laddove uno strumento di ratifica non dovesse essere corredato da tale dichiarazione o se esso è registrato alla data o dopo la data indicata al paragrafo 4, la Convenzione entra in vigore per lo Stato Membro interessato 12 mesi dopo la data di registrazione della ratifica; dall'entrata in vigore della Convenzione modificata conformemente al paragrafo 7 del presente articolo, l'emendamento ha efficacia obbligatoria per lo Stato Membro interessato, salvo disposizione contraria di detto emendamento.

## EMENDAMENTI AL CODICE

*Articolo XV*

1. Il Codice può essere emendato secondo la procedura enunciata all'articolo XIV, o, salvo disposizione contraria espressa, secondo la procedura descritta nel presente articolo.
2. Un emendamento al Codice può essere proposto al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro, dal Governo di uno Stato Membro dell'Organizzazione, dal gruppo dei rappresentanti degli armatori oppure dal gruppo dei rappresentanti della gente di mare nominati dal Comitato ai sensi dell'articolo XIII. Un emendamento proposto da un Governo deve essere stato presentato o appoggiato da almeno cinque Governi di Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione o dal gruppo dei rappresentanti degli armatori o della gente di mare su indicati.
3. Dopo aver verificato che la proposta di emendamento soddisfa le condizioni al paragrafo 2 del presente articolo, il Direttore Generale la comunica tempestivamente, con osservazioni o suggerimenti ritenuti opportuni, a tutti gli Stati Membri dell'Organizzazione invitandoli a fargli conoscere le eventuali osservazioni o suggerimenti in merito alla proposta in un arco di tempo di sei mesi o compreso tra i tre e i nove mesi, fissato dal Consiglio di amministrazione.
4. Alla scadenza del periodo di tempo indicato al paragrafo 3 del presente articolo, la proposta accompagnata da una sintesi delle osservazioni o suggerimenti proposti in base allo stesso paragrafo, è trasmessa alla Comitato perché sia vagliata nel corso di una riunione. Un emendamento si ritiene adottato nel caso in cui:
  - a) almeno la metà dei Governi degli Stati Membri che hanno ratificato la presente Convenzione sono rappresentati alla riunione nel corso della quale la proposta è esaminata;
  - b) una maggioranza di almeno due terzi dei membri del Comitato vota a favore dell'emendamento;
  - c) detta maggioranza consiste di almeno la metà dei voti dei membri governativi, la metà dei voti dei rappresentanti degli armatori e la metà dei voti dei rappresentanti della gente di mare iscritti alla riunione quando la proposta è messa ai voti.

5. Un emendamento adottato conformemente alle disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo è presentato alla sessione successiva della Conferenza per l'approvazione. Per essere approvato, esso deve ricevere la maggioranza di due terzi dei voti dei delegati presenti. Se questa maggioranza non è raggiunta, l'emendamento proposto è rinviato al Comitato perché lo riesamini, se lo ritiene opportuno.
6. Il Direttore Generale notifica gli emendamenti approvati dalla Conferenza a ciascuno Stato Membro la cui ratifica della presente Convenzione è stata registrata prima della data di approvazione della Conferenza. Questi Stati Membri sono qui di seguito riportati come gli "Stati Membri che hanno già ratificato la Convenzione". La notifica che riceveranno farà riferimento al presente articolo e definirà il periodo di tempo loro concesso per esprimere formalmente l'eventuale disaccordo. Detto periodo è di due anni a decorrere dalla data di notifica a meno che, al momento dell'approvazione dell'emendamento, la Conferenza non abbia fissato un periodo diverso che deve essere almeno di un anno. Una copia della notifica è comunicata, a titolo informativo, agli altri Stati Membri dell'Organizzazione.
7. Un emendamento approvato dalla Conferenza è ritenuto accettato salvo che, prima della fine del periodo prescritto, più del 40 per cento degli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione e che rappresentano non meno del 40 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale degli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione esprimano formalmente il loro disaccordo presso il Direttore Generale.
8. Un emendamento ritenuto accettato entra in vigore sei mesi dopo la fine del periodo fissato per tutti gli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione, salvo quelli che hanno formalmente espresso il proprio disaccordo conformemente alle disposizioni del paragrafo 7 del presente articolo e non hanno ritirato detto disaccordo conformemente a quanto indicato nel paragrafo 11. Tuttavia:
  - a) prima della fine del periodo fissato, ciascuno Stato Membro, che abbia già ratificato la Convenzione, può informare il Direttore Generale che non sarà vincolato dall'emendamento fino a quando non avrà notificato espressamente la sua accettazione;
  - b) prima della data di entrata in vigore dell'emendamento, ciascuno Stato Membro, che abbia già ratificato la convenzione, può informare il Direttore Generale che non applicherà tale emendamento per un periodo di tempo determinato.
9. Un emendamento che è oggetto della notifica menzionata al paragrafo 8 a) del presente articolo entra in vigore per lo Stato Membro che ha già notificato la sua accettazione, sei mesi dopo la data in cui ha informato il Direttore Generale che accetta l'emendamento o la data in cui l'emendamento entra in vigore per la prima volta, se questa è posteriore.
10. Il periodo indicato al paragrafo 8 b) del presente articolo non dovrà superare un anno a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'emendamento ovvero prolungarsi oltre il periodo più lungo fissato dalla Conferenza al momento dell'approvazione dell'emendamento.
11. Uno Stato Membro che ha espresso formalmente il suo disaccordo su un emendamento può ritirarlo in qualsiasi momento. Se la notifica di questo ritiro perviene al Direttore Generale dopo l'entrata in vigore del suddetto emendamento, questo entra in vigore per lo Stato Membro sei mesi dopo la data in cui è stata registrata detta notifica.
12. Dopo l'entrata in vigore di un emendamento, la Convenzione può essere ratificata soltanto nella versione modificata.
13. Se il certificato di lavoro marittimo verte su questioni trattate da un emendamento alla Convenzione che è entrato in vigore:

- a) uno Stato Membro che ha accettato tale emendamento non è tenuto ad estendere il beneficio della Convenzione ai certificati di lavoro marittimo rilasciati a navi battenti la bandiera di un altro Stato Membro che:
- i) secondo il paragrafo 7 del presente articolo abbia espresso formalmente un disaccordo nei confronti dell'emendamento e non l'abbia ritirato; o
  - ii) secondo il paragrafo 8 a) del presente articolo abbia notificato che la sua accettazione è subordinata ad ulteriore notifica espressa da parte sua e non abbia accettato l'emendamento;
- b) uno Stato Membro che ha accettato l'emendamento estende il beneficio della Convenzione ai certificati rilasciati a navi battenti la bandiera di un altro Stato Membro che ha notificato, secondo il paragrafo 8 b) del presente articolo, ma non applicherà l'emendamento per il periodo indicato al paragrafo 10 del presente articolo.

## LINGUE UFFICIALI

*Articolo XVI*

Le versioni in francese e in inglese del testo della presente Convenzione fanno fede entrambe.

**NOTE ESPLICATIVE SULLE REGOLE E IL CODICE  
DELLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO**

1. La presente nota non fa parte della Convenzione sul lavoro marittimo. Essa ha il solo scopo di facilitarne la lettura.
2. La Convenzione si compone di tre parti distinte ma collegate fra loro: gli Articoli, le Regole e il Codice.
3. Gli articoli e le regole enunciano i diritti e i principi fondamentali nonché gli obblighi principali degli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione. Solo la Conferenza può modificare Articoli e Regole in base all'articolo 19 della Costituzione dell'ILO (cfr. articolo XIV della Convenzione)
4. Il Codice fornisce indicazioni su come applicare le regole. Esso si compone di una parte A (Standard obbligatori) e di una parte B (Linee Guida non obbligatorie). Il Codice può essere modificato seguendo la procedura semplificata descritta nell'articolo XV della Convenzione. Poiché esso contiene indicazioni dettagliate sulla maniera in cui le disposizioni devono essere applicate, le modifiche eventualmente apportate non dovranno ridurre la portata generale degli Articoli e delle Regole.
5. Le Regole ed il Codice sono articolati secondo aree generali identificate con i seguenti cinque titoli:  
*Titolo 1:* Requisiti minimi per il lavoro dei marittimi a bordo delle navi  
*Titolo 2:* Condizioni di impiego  
*Titolo 3:* Alloggi, strutture ricreative, alimentazione e servizio mensa  
*Titolo 4:* Tutela della salute, assistenza sanitaria, tutela del benessere e sicurezza sociale  
*Titolo 5:* Verifica di Conformità e applicazione delle disposizioni
6. Ogni titolo contiene dei gruppi di disposizioni connesse a un diritto o un principio (o a una misura di implementazione del titolo 5), con una numerazione corrispondente. In questo modo, il primo gruppo del Titolo 1 comprende la Regola 1.1, lo Standard A1.1 e la Linea Guida B1.1 relativa all'età minima.
7. La Convenzione ha i tre seguenti obiettivi:
  - a) stabilire, negli articoli e nelle regole, un insieme solido di diritti e di principi;
  - b) lasciare agli Stati Membri, grazie alle disposizioni del Codice, una maggiore flessibilità nel modo in cui attuare questi principi e diritti;
  - c) vigilare, attraverso il titolo 5, che i principi ed i diritti siano correttamente rispettati ed applicati.
8. La flessibilità di applicazione risulta essenzialmente da due elementi: il primo è la facoltà data a ogni Stato Membro, se necessario (cfr. articolo VI, paragrafo 3) di dare attuazione alle prescrizioni dettagliate nella parte A del Codice mettendo in opera misure equivalenti (come definito all'articolo VI, paragrafo 4.)
9. Il secondo elemento di flessibilità si rileva dalla formulazione, alquanto generale, delle prescrizioni obbligatorie delle numerose disposizioni della Parte A, in modo da lasciare maggiore spazio a determinate misure che dovranno essere prese a livello nazionale. In questo caso, sono forniti orientamenti per la loro attuazione nella Parte B, non obbligatoria, del Codice. In tal modo, gli Stati Membri che hanno ratificato la presente Convenzione possono verificare il tipo di misure che si prevede applichino in virtù dell'obbligo generale enunciato nella Parte A, nonché le misure non necessariamente richieste. Ad esempio, lo Standard A4.1 prescrive che tutte le navi devono permettere un accesso rapido ai medicinali necessari per le cure mediche a bordo delle navi (paragrafo 1.b) e che "dispongano di una farmacia di bordo" (paragrafo 4.a).

Per assolvere in tutta buona fede a questo obbligo, non è chiaramente sufficiente mostrare di avere una farmacia a bordo di ogni nave. Un'indicazione più precisa di quello che è necessario per garantire che il contenuto della farmacia sia correttamente immagazzinato, utilizzato e conservato, è indicato nella Linea Guida B4.1.1 (paragrafo 4).

10. Gli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione non sono vincolati dalle relative Linee Guida e, come è precisato nel Titolo 5 a proposito del controllo da parte dello Stato di approdo, le ispezioni riguarderanno solamente le prescrizioni pertinenti della presente Convenzione (articoli, regole e standard della parte A). Tuttavia, gli Stati Membri sono tenuti, ai termini del paragrafo 2 dell'articolo VI, a prevedere in modo adeguato a soddisfare gli obblighi che loro incombono in base alla parte A del Codice secondo le indicazioni contenute nella Parte B. Nel caso in cui, dopo aver opportunamente valutato le Linee Guida corrispondenti, uno Stato Membro decidesse di dare disposizioni differenti per l'immagazzinamento, l'utilizzazione e la conservazione del contenuto della farmacia, per prendere l'esempio già citato, secondo lo Standard della Parte A, allora tale sua decisione è accettabile. D'altro canto, nel seguire le Linee Guida della Parte B, lo Stato Membro interessato, così come gli organismi dell'ILO incaricati di controllare l'applicazione delle convenzioni internazionali sul lavoro, possono essere certi, senza ulteriori valutazioni, che le disposizioni prese dagli Stati Membri soddisfano in maniera adeguata gli obblighi enunciati nella parte A a cui si riferisce la linea guida.





# *Le regole e il codice*



## TITOLO I

### CONDIZIONI MINIME RICHIESTE PER IL LAVORO DEI MARITTIMI <sup>1</sup> A BORDO DI UNA NAVE

#### Regola 1.1 - Età Minima

*Scopo: assicurare che nessuna persona al di sotto dell'età minima lavori a bordo di una nave*

1. Nessuna persona di età inferiore all'età minima può essere impiegata o ingaggiata o lavorare a bordo di una nave.
2. L'età minima al momento dell'entrata in vigore iniziale della presente Convenzione è di 16 anni.
3. Per casi specifici il Codice prevede un'età minima superiore.

#### *Standard A1.1 – Età minima*

1. E' vietato l'impiego, l'ingaggio o il lavoro a bordo di una nave di qualsiasi persona al di sotto dei 16 anni.
2. E' vietato il lavoro notturno per un marittimo che abbia meno di 18 anni. Ai fini del presente Standard, il termine "notturno" è definito conformemente alla legislazione e alla pratica nazionale. Esso copre un periodo di almeno nove ore consecutive a partire da mezzanotte e che termina, al più tardi, alle 5 del mattino.
3. Una deroga alla stretta osservanza della restrizione concernente il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente quando:
  - a) la formazione effettiva della gente di mare interessata nel quadro di programmi e piani di studio stabiliti potrebbe essere compromessa; oppure
  - b) la natura particolare di una mansione o un programma di formazione concordato, esige che la gente di mare interessata dalla deroga, lavori di notte e l'autorità decide, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, che questo lavoro non arrechi pregiudizio alla loro salute o al loro benessere.
4. E' proibito l'impiego, l'ingaggio o il lavoro della gente di mare con meno di 18 anni quando il lavoro potrebbe compromettere la loro salute o sicurezza. Le tipologie di lavoro in questione saranno determinate dalla legislazione nazionale o dall'autorità competente, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, conformemente agli standard internazionali applicabili.

<sup>1</sup> I termini "marittimo" e "gente di mare" saranno utilizzati come sinonimi nel testo.

*Linea guida B1.1 Età Minima*

1. Gli Stati Membri nello stabilire i regolamenti relativi alle condizioni di lavoro e di vita dovranno prestare particolare attenzione alle esigenze dei giovani di età inferiore ai 18 anni.

**Regola 1.2 Certificato medico**

*Scopo: assicurare che tutta la gente di mare sia idonea, dal punto di vista medico, ad esercitare le proprie funzioni in mare*

1. Nessun marittimo può lavorare a bordo di una nave se non è in possesso di un certificato medico attestante che egli è idoneo, dal punto di vista medico, ad esercitare le proprie funzioni.
2. Non sono previste eccezioni se non nei casi specificati dal Codice.

*Standard A1.2 Certificato Medico*

1. L'autorità competente esigerà che prima di iniziare a lavorare a bordo di una nave il marittimo sia in possesso di un certificato medico valido, che ne attesti l'idoneità dal punto di vista medico ad esercitare le proprie funzioni in mare.
2. Allo scopo di assicurare l'assoluta fedeltà dei certificati medici sullo stato di salute del marittimo riguardo alle funzioni da svolgere, l'autorità competente, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate e tenendo debitamente conto delle linee guida internazionali applicabili menzionate nella parte B del presente codice, determina la natura dell'esame medico e del certificato corrispondente.
3. Il presente Standard non pregiudica le disposizioni contenute nella Convenzione sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia, STCW'78 nella sua versione aggiornata. Un certificato medico emesso conformemente alle prescrizioni della STCW è accettato dall'autorità competente ai fini della Regola 1.2. Un certificato medico conforme nella sostanza a tali prescrizioni, nel caso di marittimi non coperti dalla STCW, è egualmente accettato.
4. Il certificato medico deve essere rilasciato da un medico debitamente qualificato o, nei casi di un certificato concernente unicamente la capacità visiva, da una persona riconosciuta dall'autorità competente come persona qualificata ad emettere tali certificati. I medici devono avere completa indipendenza professionale nell'esercitare la loro valutazione medica seguendo le procedure previste per l'esame specifico.

5. In caso di rifiuto di emissione di un certificato o di limitazione imposta sull'attitudine al lavoro in particolare per quanto riguarda la durata, il campo di attività o la zona geografica, il marittimo può farsi esaminare nuovamente da un altro medico generico indipendente oppure da un arbitrato medico indipendente.
6. Il certificato medico attesta in particolare che:
  - a) l'udito e la vista dell'interessato, così come la percezione dei colori, se si tratta di un marittimo al quale devono essere affidati compiti per i quali l'idoneità al lavoro rischia di essere diminuita dal daltonismo, sono tutti soddisfacenti;
  - b) il soggetto interessato non è colpito da nessun problema medico che rischi di essere aggravato dal servizio in mare o di renderlo inadatto a questo servizio o di mettere in pericolo la salute delle altre persone a bordo.
7. A meno che non sia prescritto un periodo più breve, in ragione delle specifiche funzioni che l'interessato dovrà svolgere o in virtù della STCW'78, nella sua versione aggiornata:
  - a) un certificato medico resta valido per un periodo massimo di due anni, a meno che il marittimo non abbia meno di 18 anni, nel qual caso la durata massima di validità è pari ad un anno;
  - b) un certificato attinente alla percezione dei colori resta valido per un periodo massimo di sei anni.
8. Nei casi di urgenza, l'autorità competente può autorizzare un marittimo a lavorare senza certificato medico valido fino al porto di scalo successivo dove potrà farsi rilasciare un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che:
  - a) la durata di validità di questa autorizzazione non superi i tre mesi;
  - b) l'interessato sia in possesso di un certificato medico scaduto in data recente.
9. Se il periodo di validità di un certificato scade nel corso di un viaggio, il certificato resta valido fino al porto di scalo successivo dove il marittimo potrà farsi rilasciare un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che questo periodo non ecceda i tre mesi.
10. I certificati medici dei marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali devono essere rilasciati anche in inglese.

### *Linea guida B1.2 Certificato medico*

#### *Linea guida B1.2.1 – Linee guida internazionali*

1. L'autorità competente, i medici, gli esaminatori, gli armatori, i rappresentanti della gente di mare e tutte le altre persone coinvolte nello svolgimento delle visite mediche destinate a determinare l'attitudine fisica della futura gente di mare e della gente di mare già operativa, dovrebbero seguire le *Linee guida relative alla condotta degli esami medici di attitudine precedenti l'imbarco e degli esami medici periodici della gente di mare (ILO/OMS)* comprese le ulteriori versioni e tutte le altre linee guida internazionali applicabili pubblicate dall'ILO, dall'IMO e dall'OMS (Organizzazione mondiale della sanità).

### Regola 1.3 Formazione e qualificazioni

*Scopo: assicurare che la gente di mare sia formata o qualificata per svolgere le proprie funzioni a bordo delle navi*

1. Per lavorare a bordo di una nave, un marittimo deve aver seguito una formazione professionale, essere titolare di un certificato di competenza o essere qualificato da altro titolo per svolgere le sue funzioni.
2. Il marittimo non deve essere autorizzato a lavorare a bordo di una nave se non ha completato con successo un corso individuale sulla sicurezza personale a bordo delle navi.
3. La formazione e i certificati conformi agli strumenti aventi efficacia obbligatoria adottati dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) sono considerati rispondenti alle prescrizioni dei paragrafi 1 e 2 della presente Regola.
4. Ogni Stato Membro che, al momento della ratifica della presente Convenzione, è vincolato dalle disposizioni della Convenzione (n. 74) sui certificati di marinaio qualificato del 1946, deve continuare a soddisfare gli obblighi derivanti da questo strumento, salvo che disposizioni a carattere obbligatorio siano state adottate dall'IMO e siano entrate in vigore, o fino a quando non siano trascorsi cinque anni dall'entrata in vigore della presente Convenzione, conformemente al paragrafo 3 dell'articolo VIII, se questa data è precedente.

### Regola 1.4 – Reclutamento e collocamento

*Scopo: assicurare che la gente di mare abbia accesso a un sistema efficiente e ben regolamentato di reclutamento e collocamento della gente di mare*

1. Tutta la gente di mare deve poter aver accesso a un sistema efficiente, adeguato ed affidabile per trovare un impiego a bordo di una nave senza spese.
2. I servizi di reclutamento e di collocamento della gente di mare operanti sul territorio di un Stato Membro devono conformarsi agli Standard enunciati nel Codice.
3. Ogni Stato Membro deve esigere, per quanto riguarda i marittimi che lavorano a bordo delle navi battenti la sua bandiera, che gli armatori che utilizzano servizi di reclutamento e di collocamento della gente di mare situati in paesi o territori ai quali la presente Convenzione non si applica, garantiscano che questi servizi siano conformi alle prescrizioni enunciate nel Codice.

#### *Standard A1.4 – Reclutamento e collocamento*

1. Ogni Stato Membro che ha avviato un servizio pubblico di reclutamento e collocamento della gente di mare assicura che questo servizio sia gestito in maniera sistematica in modo da proteggere e promuovere i diritti della gente di mare in materia di impiego come enunciato nella presente Convenzione.

2. Laddove uno Stato Membro utilizzi servizi privati di reclutamento e di collocamento della gente di mare, operanti sul suo territorio, il cui scopo principale è il reclutamento e il collocamento della gente di mare oppure servizi che reclutano e collocano un numero non trascurabile di marittimi, essi non possono esercitare la propria attività se non in virtù di un sistema regolamentato di licenza o di certificazione o di altra forma di regolamentazione. Un tale sistema è stabilito, modificato o sostituito soltanto in seguito a consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate. In caso di dubbio sull'applicabilità della presente Convenzione a un dato servizio privato di reclutamento e collocamento, la questione deve essere decisa dall'autorità competente di ogni Stato Membro dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate. Si conviene di non incoraggiare una proliferazione eccessiva di questi servizi privati di reclutamento e collocamento.
3. Le disposizioni del punto 2 della presente norma si applicano anche, nella misura in cui sono definite adeguate dall'autorità competente dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, ai servizi di reclutamento e collocamento assicurati da una organizzazione di gente di mare operante sul territorio di un Stato Membro per fornire marittimi provenienti da quello Stato Membro, a navi che battono la sua bandiera. I servizi interessati da questo paragrafo sono quelli che soddisfano le seguenti condizioni:
  - a) il servizio di reclutamento e collocamento è gestito conformemente a un contratto collettivo concluso tra detta organizzazione e un armatore;
  - b) sia l'organizzazione della gente di mare che l'armatore si trovano sul territorio dello Stato Membro;
  - c) lo Stato Membro dispone di una legislazione nazionale o di una procedura per autorizzare o registrare il contratto collettivo che permette l'esercizio del servizio di reclutamento e di collocamento;
  - d) il servizio di reclutamento e di collocamento è gestito in maniera sistematica attraverso misure comparabili a quelle previste al paragrafo 5 del presente Standard, atte a proteggere e promuovere i diritti della gente di mare in materia di impiego.
4. Nessuna disposizione contenuta nella presente norma o nella Regola 1.4 può:
  - a) impedire ad un Stato Membro di garantire un servizio pubblico gratuito di reclutamento e di collocamento della gente di mare nel quadro di una politica volta a soddisfare le esigenze dei marittimi e degli armatori, sia che questo servizio faccia parte o sia collegato ad un servizio pubblico di impiego aperto a tutti i lavoratori e datori di lavoro o che agisca in coordinamento con loro,
  - b) imporre a un Stato Membro l'obbligo di introdurre un sistema per la gestione dei servizi privati di reclutamento e di collocamento della gente di mare sul suo territorio.
5. Uno Stato Membro che adotta il sistema menzionato al paragrafo 2 del presente Standard deve almeno, per mezzo di leggi o altre misure:
  - a) vietare ai servizi di reclutamento e di collocamento della gente di mare di fare ricorso a mezzi, meccanismi o liste volte ad impedire o dissuadere i marittimi dall'ottenere un impiego per il quale possiedono i requisiti richiesti;

**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE**

- b) impedire che onorari o altre spese siano fatturate al marittimo, direttamente o indirettamente, per il reclutamento, il collocamento o l'ottenimento di un impiego, al di fuori del costo che il marittimo deve sostenere per ottenere un certificato medico nazionale obbligatorio, il libretto di navigazione nazionale e un passaporto oppure altro documento personale di viaggio, salvo il costo dei visti che dovranno essere a carico dell'armatore;
- c) assicurarsi che i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare operanti sul suo territorio:
- i) tengano a disposizione, ai fini ispettivi da parte dell'autorità competente, un registro aggiornato di tutta la gente di mare da loro reclutata o collocata;
  - ii) si assicurino che, prima dell'arruolamento o nel corso del processo di arruolamento, il marittimo sia informato dei diritti e dei doveri enunciati nel loro contratto di lavoro e che siano prese le disposizioni necessarie perché questi possa esaminare il proprio contratto prima e dopo la firma e che una copia del contratto gli venga consegnata;
  - iii) verifichino che la gente di mare da loro reclutata o collocata posseda i requisiti richiesti e abbia i documenti necessari per l'impiego in questione, e che i contratti di arruolamento marittimo siano conformi alla legislazione e a ogni contrattazione collettiva inclusa nel contratto;
  - iv) si assicurino, ove possibile, che l'armatore abbia i mezzi per evitare che la gente di mare rimanga bloccata in un porto straniero;
  - v) esaminino e rispondano a qualsiasi reclamo relativo alla loro attività e avvisino l'autorità competente dei reclami per i quali non è stata trovata alcuna soluzione;
  - vi) creino un sistema di protezione, sotto forma di assicurazione o misura equivalente appropriata, per indennizzare il marittimo che abbia subito perdite pecuniarie dovute al mancato servizio di reclutamento e di collocamento o al fatto che l'armatore, in virtù del contratto di arruolamento marittimo, non abbia adempiuto ai propri obblighi verso di essa.
6. L'autorità competente deve sorvegliare e controllare attentamente tutti i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare operanti sul suo territorio. Ogni licenza o certificato oppure altra autorizzazione che permetta di gestire un servizio privato sul territorio è concessa o rinnovata soltanto se soddisfa la legislazione nazionale vigente in materia di reclutamento e collocamento.
7. L'autorità competente deve garantire che sussistano adeguati meccanismi e procedure al fine di indagare, se necessario, sui reclami relativi alle attività dei servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi, con il concorso, se del caso, dei rappresentanti degli armatori e della gente di mare.
8. Ogni Stato Membro che abbia ratificato la presente Convenzione, deve, ove possibile, informare il suo personale marittimo sui problemi che possono derivare dall'arruolamento su una nave battente la bandiera di uno Stato che non ha ratificato questa Convenzione, finché non è accertato che siano stati applicati Standard equivalenti a quelli fissati dalla Convenzione stessa. Le misure prese a questo scopo dallo Stato Membro che ha ratificato la Convenzione non devono essere in contrasto con il principio della libera circolazione dei lavoratori stipulato dai trattati ai quali hanno aderito i due Paesi interessati.

9. Ogni Stato Membro che ha ratificato la presente Convenzione deve esigere che gli armatori di navi battenti la sua bandiera che utilizzano servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare situati in paesi o territori ai quali non è applicata la presente Convenzione, devono assicurarsi, ove possibile, che questi servizi rispettino le prescrizioni del presente Standard.
10. Nessuna disposizione del presente Standard può ridurre gli obblighi e le responsabilità degli armatori o di uno Stato Membro per quanto concerne le navi battenti la sua bandiera.

*Linea guida B1.4 – Reclutamento e collocamento*

*Linea guida B1.4.1 – Linee guida organizzative e operative*

1. Nell'adempiere ai suoi obblighi ai sensi del paragrafo 1 dello Standard A1.4, l'autorità competente dovrebbe:
  - a) adottare le misure necessarie per promuovere una cooperazione efficace tra i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare sia pubblici sia privati;
  - b) considerare le esigenze dell'industria marittima a livello nazionale e internazionale, con la partecipazione degli armatori, della gente di mare e dei centri di formazione interessati, durante l'elaborazione di programmi di formazione dei marittimi che, a bordo, ricoprono responsabilità correlate alla sicurezza della navigazione ed alla prevenzione dell'inquinamento;
  - c) stipulare opportuni accordi volti alla cooperazione delle organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare per l'organizzazione e il funzionamento dei servizi pubblici di reclutamento e collocamento della gente di mare, laddove esse esistano;
  - d) determinare, rispettando il diritto alla privacy e la necessità di proteggere la riservatezza, condizioni secondo le quali i dati personali relativi ai marittimi possono essere trattati dai servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare, ivi compresi la raccolta, la conservazione, il controllo e la comunicazione di tali dati a terzi;
  - e) creare un meccanismo per la raccolta ed analisi di tutte le informazioni pertinenti al mercato del lavoro marittimo, inclusa l'offerta attuale e prevedibile della gente di mare facente parte dell'equipaggio, classificata per età, sesso, grado e qualifiche di bordo, secondo le esigenze del settore, considerando la raccolta dei dati sull'età o il sesso ammissibile soltanto a fini statistici o se utilizzata nel quadro di un programma volto a prevenire qualsiasi tipo di discriminazione fondata sull'età o sul sesso;
  - f) vigilare che il personale responsabile della supervisione dei servizi pubblici e privati di reclutamento e collocamento dei marittimi che a bordo ricopre responsabilità relative alla sicurezza della navigazione ed alla prevenzione dell'inquinamento sia opportunamente formato, abbia una esperienza riconosciuta di servizio in mare e possieda una conoscenza adeguata dell'industria marittima, anche in relazione agli strumenti internazionali marittimi sulla formazione, i certificati di competenza e gli standard del lavoro;
  - g) stabilire standard operativi ed adottare codici di condotta e pratiche etiche per i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare;
  - h) esercitare un controllo del sistema di licenze o certificazioni nel quadro di un sistema di standard di qualità.

2. Al momento dell'introduzione del sistema menzionato al paragrafo 2 dello Standard A1.4, ogni Stato Membro dovrebbe esigere dai servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare, situati sul suo territorio, che sviluppino e mantengano procedure operative verificabili. Dette procedure operative per i servizi privati di reclutamento e collocamento della gente di mare e, nella misura in cui esse sono applicabili, per i servizi pubblici di reclutamento e collocamento della gente di mare dovrebbero riguardare i seguenti punti:
- a) gli esami medici, i documenti di identità della gente di mare e tutte le altre formalità richieste ad un marittimo per ottenere un impiego;
  - b) la tenuta, nel rispetto della privacy e della riservatezza, di registri completi e dettagliati della gente di mare coperti dal loro sistema di reclutamento e collocamento, i quali dovrebbero almeno includere le seguenti informazioni:
    - i) le qualifiche della gente di mare;
    - ii) il loro stato di servizio;
    - iii) i dati personali relativi all'impiego;
    - iv) i dati medici relativi all'impiego;
  - c) la tenuta aggiornata delle liste delle navi alle quali i servizi di reclutamento e collocamento forniscono i marittimi e la garanzia dell'esistenza di un mezzo per contattare questi servizi in qualsiasi momento in caso di urgenza;
  - d) le procedure atte ad assicurare che i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare o il loro personale non sfruttino la gente di mare allorché si tratta di ottenere un ingaggio a bordo di specifiche navi o da parte di specifiche compagnie;
  - e) le procedure volte ad evitare i rischi di sfruttamento della gente di mare derivanti dalla rimessa di anticipi sul salario o di ogni altra transazione finanziaria conclusa tra l'armatore e la gente di mare e trattata con i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare;
  - f) la necessità di fare conoscere chiaramente le spese che la gente di mare deve eventualmente sostenere a proprio carico per il reclutamento;
  - g) la necessità di vigilare che marittimi siano informati su tutte le condizioni particolari applicabili al lavoro per cui devono essere ingaggiati, nonché sulle politiche adottate dall'armatore per quello che concerne il loro impiego;
  - h) le procedure stabilite per trattare i casi di incompetenza o di indisciplina conformemente ai principi di giustizia secondo la legislazione e la pratica nazionale e, ove applicabile, le contrattazioni collettive;
  - i) le procedure atte ad assicurare, ove possibile, che tutti i certificati e documenti obbligatori presentati dalla gente di mare per ottenere un impiego siano aggiornati e non ottenuti fraudolentemente e che siano altresì verificati requisiti professionali;
  - j) le procedure atte ad assicurare che le richieste di informazione o di notizie formulate dai parenti del marittimo, quando è imbarcato, siano trattate senza indugio, con benevolenza e senza spese;

- k) la verifica che le condizioni di lavoro a bordo delle navi sulle quali è collocato il marittimo siano conformi ai contratti collettivi applicabili conclusi tra un armatore e una organizzazione rappresentativa della gente di mare, e, quale linea di condotta, la messa a disposizione di marittimi per i soli armatori che offrono loro condizioni di impiego conformi alla legislazione o ai contratti collettivi applicabili.
3. La cooperazione internazionale tra gli Stati Membri e le organizzazioni pertinenti dovrebbe essere incoraggiata, specialmente per quanto riguarda:
- a) lo scambio sistematico di informazioni sull'industria e sul mercato del lavoro marittimo, su base bilaterale, regionale e multilaterale;
  - b) lo scambio di informazioni sulla legislazione del lavoro marittimo;
  - c) l'armonizzazione delle politiche, dei metodi di lavoro e della legislazione relativa al reclutamento ed al collocamento della gente di mare;
  - d) il miglioramento delle procedure e delle condizioni di reclutamento e di collocamento della gente di mare sul piano internazionale;
  - e) la pianificazione della manodopera, tenuto conto della offerta e della domanda di marittimi e delle esigenze dell'industria marittima.

## TITOLO 2

### CONDIZIONI DI IMPIEGO

#### Regola 2.1 – Contratto di arruolamento marittimo

*Obiettivo: Assicurare alla gente di mare un contratto di arruolamento marittimo equo*

1. Le condizioni di impiego di un marittimo sono definite o menzionate in un contratto redatto in termini chiari avente efficacia obbligatoria e devono essere conformi alle norme enunciate nel Codice.
2. Il contratto di arruolamento deve essere accettato dal marittimo a condizioni tali che l'interessato abbia il tempo disponibile di esaminarne le clausole e le condizioni, di chiedere consiglio e di accettarle liberamente prima della sua sottoscrizione.
3. Compatibilmente con la legislazione e la pratica dello Stato Membro, il contratto di arruolamento del marittimo si intende comprensivo delle norme contenute nelle contrattazioni collettive applicabili.

#### *Standard A2.1 – Contratto di arruolamento marittimo*

1. Ogni Stato Membro adotta una legislazione che preveda che le navi che battono la sua bandiera rispettino le seguenti prescrizioni:
  - a) a bordo delle navi battenti la sua bandiera, la gente di mare deve essere in possesso di un contratto di arruolamento marittimo firmato dal marittimo e dall'armatore o da un suo rappresentante (o per coloro che non sono dipendenti, di un documento attestante l'esistenza di un accordo contrattuale o a questo assimilabile) che garantisca condizioni di lavoro e di vita a bordo dignitose, così come previsto dalla presente Convenzione;
  - b) il marittimo che sottoscrive un contratto di arruolamento deve poter esaminare il documento in questione e chiedere consiglio prima di firmarlo e disporre di ogni altra adeguata facilitazione atta a garantire che egli abbia liberamente stipulato l'accordo e sia debitamente informato sui propri diritti e responsabilità;
  - c) l'armatore e il marittimo interessati conservano entrambi una copia originale firmata del contratto di arruolamento marittimo;
  - d) sono adottate misure per assicurare che la gente di mare, incluso il comandante della nave, possa ottenere a bordo, senza difficoltà, informazioni chiare sulle condizioni del loro impiego e che i funzionari delle autorità competenti, comprese quelle dei porti dove fa scalo la nave, possano accedere anch'essi a tali informazioni, ivi compresa la copia del contratto di arruolamento marittimo;
  - e) i marittimi ricevono un documento in cui è riportato il loro stato di servizio a bordo della nave.
2. Laddove il contratto di arruolamento marittimo sia costituito in tutto o in parte da una contrattazione collettiva, una copia di tale contrattazione deve essere disponibile a bordo.

Quando il contratto di arruolamento marittimo e i contratti collettivi applicabili non sono in lingua inglese, i seguenti documenti devono essere disponibili anche in inglese (fatta eccezione delle navi che effettuano solo traffico nazionale):

- a) una copia del contratto;
  - b) le parti del contratto collettivo di categoria soggette ad ispezione da parte dello Stato del Porto, conformemente alle disposizioni della Regola 5.2 della presente Convenzione.
3. Il documento di cui al paragrafo 1 e) del presente Standard non fa riferimento alla qualità del lavoro del marittimo né fornisce informazioni riguardo al salario. La legislazione nazionale determina la forma, le annotazioni da riportare e le modalità da registrare nel documento.
4. Ogni Stato Membro definisce le annotazioni da includere in tutti i contratti di arruolamento marittimo secondo la legislazione nazionale. Il contratto di arruolamento marittimo conterrà, in ogni caso, le seguenti indicazioni:
- a) il nome completo del marittimo, la sua data di nascita o età, nonché il luogo di nascita;
  - b) il nome e l'indirizzo dell'armatore;
  - c) il luogo e la data della stipula del contratto di arruolamento marittimo;
  - d) la funzione alla quale il marittimo deve essere destinato;
  - e) l'importo del salario del marittimo o la formula eventualmente utilizzata per calcolarlo;
  - f) l'importo delle ferie annuali retribuite o la formula eventualmente utilizzata per calcolarlo;
  - g) la modalità di cessazione del contratto e le relative condizioni, in particolare:
    - i.) se il contratto è stipulato a tempo indeterminato, le condizioni secondo le quali ciascuna parte potrà recedere come il periodo di preavviso, che non deve essere più breve per l'armatore rispetto al marittimo;
    - ii.) se il contratto è stipulato a tempo determinato, la data di scadenza;
    - iii.) se il contratto è stipulato per un viaggio, il porto di destinazione e la data di scadenza dell'arruolamento del marittimo dopo l'arrivo in porto;
  - h) le prestazioni in materia di tutela della salute e della sicurezza sociale che devono essere assicurate ai marittimi da parte dell'armatore;
  - i) il diritto del marittimo al rimpatrio;
  - j) laddove possibile, il richiamo agli accordi della contrattazione collettiva;
  - k) ogni altra annotazione che la legislazione nazionale richiede.
5. Ogni Stato Membro adotta una legislazione che stabilisce la durata minima di preavviso da parte del marittimo e dell'armatore per la cessazione anticipata del contratto di arruolamento marittimo. Questi periodi di preavviso sono stabiliti a seguito di consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessata e non potranno essere inferiori ai 7 giorni.

6. E' possibile dare un preavviso di durata inferiore al minimo nelle circostanze riconosciute dalla legislazione nazionale o dai contratti collettivi applicabili che giustificano la cessazione del contratto di lavoro con un preavviso più breve o senza preavviso. Nel determinare queste circostanze, lo Stato Membro si assicura che sia presa in considerazione l'esigenza del marittimo di recedere, senza penalità, dal contratto di arruolamento con un preavviso più breve o senza preavviso, per gravi motivi di famiglia o personali.

### *Linea guida B2.1 – Contratto di arruolamento marittimo*

#### *Linea guida B2.1.1 – Stato di servizio*

1. Nel determinare le principali informazioni che devono figurare nello stato di servizio indicato al paragrafo 1 e) dello Standard A2.1, ogni Stato Membro dovrebbe assicurarsi che il documento in oggetto contenga informazioni sufficienti, accompagnate dalla traduzione in inglese, per agevolare l'acquisizione di un altro impiego o per soddisfare le condizioni di servizio in mare richieste ai fini dell'avanzamento o della promozione. Un libretto di navigazione può soddisfare le prescrizioni del paragrafo 1 e).

### **Regola 2.2 Salari**

#### *Obiettivo: Assicurare ai marittimi la retribuzione per il loro servizio*

1. Tutti i marittimi devono essere retribuiti regolarmente e integralmente per il lavoro eseguito, conformemente al proprio contratto di arruolamento.

#### *Standard 2.2 – Salari*

1. Ogni Stato Membro deve esigere che le somme dovute al marittimo che lavora a bordo di navi battenti la sua bandiera siano versate a intervalli non superiori a un mese in conformità alle disposizioni dei contratti collettivi applicabili.
2. Il marittimo riceve un estratto conto mensile degli importi che gli sono dovuti e di quanto gli è stato versato; su tale estratto devono figurare i salari, i pagamenti supplementari e il tasso di cambio applicato, se il versamento è stato effettuato in una valuta o ad un tasso diverso da quelli convenuti.
3. Ogni Stato Membro deve esigere che l'armatore prenda misure, quali quelle indicate al paragrafo 4 del presente Standard, per dare al marittimo la possibilità di far pervenire una parte o la totalità della sua retribuzione alla propria famiglia, o a persone a suo carico oppure agli aventi diritto.
4. Le misure da prendere per assicurare che il marittimo possa far pervenire la propria retribuzione alle famiglie includono:

## DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- a) un sistema che permetta al marittimo di richiedere, all'inizio o durante il proprio servizio, che una parte del salario sia regolarmente versato alla propria famiglia, mediante bonifici bancari o mezzi analoghi;
  - b) l'obbligo che questi versamenti siano effettuati alla scadenza convenuta e direttamente alla persona o alle persone indicate dal marittimo.
5. Qualsiasi spesa relativa al servizio indicato ai paragrafi 3 e 4 del presente Standard deve essere di un importo ragionevole e, salvo disposizioni contrarie, il tasso di cambio applicato dovrà, conformemente alla legislazione nazionale, corrispondere al tasso corrente del mercato o al tasso ufficiale pubblicato e non potrà essere sfavorevole al marittimo.
6. Ogni Stato Membro che adotta leggi o regolamenti che disciplinano i salari della gente di mare deve tenere in debita considerazione le Linee Guida enunciate nella parte B del Codice.

*Linea guida B2.2 – Salari*

## Linea guida B2.2.1 – Definizioni particolari

1. Ai fini della presente linea guida l'espressione:
  - a) *marinaio qualificato* designa qualsiasi marittimo che si ritiene posseda la competenza professionale necessaria per assolvere compiti la cui esecuzione può essere richiesta a un marinaio destinato al servizio di coperta, diverso dai compiti del personale addetto alla sorveglianza o specializzato, oppure ad ogni marittimo definito come tale dalla legislazione o pratica nazionale o in virtù di una contrattazione collettiva;
  - b) *salario o paga base* indica la remunerazione percepita, quali che ne siano gli elementi, per l'orario normale di lavoro, con l'esclusione del pagamento delle ore di lavoro straordinario, premi, gratifiche, indennità, congedi pagati ed altri emolumenti complementari;
  - c) *salario forfettario* indica un salario composto dal salario base e da altre prestazioni collegate al salario; il salario forfettario può includere la remunerazione di tutte le ore di lavoro straordinario effettuato e tutte le altre prestazioni collegate al salario, oppure solo alcune prestazioni in caso di *corresponsione parziale*;
  - d) *ore di lavoro* indica il tempo durante il quale la gente di mare è tenuta a lavorare per conto della nave;
  - e) *lavoro straordinario* indica le ore di lavoro effettuate oltre l'orario normale di lavoro.

*Linea guida B2.2.2 – Calcolo e pagamento*

1. Per il marittimo che riceve una remunerazione separata per le ore di straordinario effettuate:
  - a) la durata normale del lavoro in mare e in porto non dovrebbe, ai fini del calcolo del salario, essere superiore ad otto ore al giorno;

- b) ai fini del calcolo delle ore di straordinario, il numero di ore settimanali, remunerate dal salario o paga base, dovrebbe essere fissato dalla legislazione nazionale, se non è stato stabilito da contrattazioni collettive, ma non dovrebbe essere superiore alle 48 ore; le contrattazioni collettive possono prevedere un trattamento diverso ma non meno favorevole;
- c) la tariffa o le tariffe stabilite per la remunerazione delle ore di straordinario, che dovrebbero essere superiori di almeno il 25 per cento della tariffa oraria del salario o della paga base, dovrebbero essere stabilite dalla legislazione nazionale o da contratti collettivi, a seconda dei casi;
- d) il comandante, o una persona da lui designata, dovrebbe tenere un registro di tutte le ore di straordinario effettuate che dovrebbe essere controfirmato dal marittimo ad intervalli non superiori ad un mese.
2. Per il marittimo il cui salario è integralmente o parzialmente forfettario:
- a) il contratto di arruolamento marittimo dovrebbe chiaramente specificare, se del caso, il numero di ore di lavoro stabilite che il marittimo deve effettuare per la remunerazione prevista, nonché tutte le indennità supplementari che potrebbero essergli dovute oltre al salario forfettario e in quali circostanze;
- b) quando le ore di straordinario sono pagabili per le ore di lavoro effettuate al di fuori di quelle coperte dal salario forfettario, la tariffa oraria dovrebbe essere superiore al 25 per cento della tariffa oraria di base corrispondente alle ore normali di lavoro tale come definito al paragrafo 1 della presente linea guida; lo stesso principio dovrebbe essere applicato alle ore di straordinario incluse nel salario forfettario;
- c) per la parte del salario integralmente o parzialmente forfettario che corrisponde alle ore normali di lavoro, come definito al paragrafo 1 a) della presente linea guida, la remunerazione non dovrebbe essere inferiore al salario minimo applicabile;
- d) per il marittimo il cui salario è parzialmente forfettario dovrebbero essere tenuti e controfirmati come previsto al paragrafo 1 d) della presente linea guida, dei registri contenenti tutte le ore straordinario effettuate.
3. La legislazione nazionale o i contratti collettivi possono prevedere che le ore di straordinario o il lavoro effettuato nei giorni di riposo settimanali o in giorni festivi siano compensati almeno con un periodo equivalente di non servizio a bordo, o con un congedo supplementare al posto della retribuzione o qualsiasi altra indennità compensativa prevista.
4. La legislazione nazionale adottata dopo aver consultato le organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare o, secondo i casi, i contratti collettivi dovrebbero tenere conto dei seguenti principi:
- a) una remunerazione uguale per un lavoro di pari valore dovrebbe essere applicata a tutti i marittimi che lavorano sulla stessa nave, senza discriminazioni basate su razza, colore, sesso, religione, opinioni politiche, origine nazionale o origine sociale;

## DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- b) il contratto di arruolamento marittimo indicante i salari applicabili o le tariffe dei salari dovrebbe essere disponibile a bordo; informazioni sul totale dei salari o le relative tariffe dovrebbero essere a disposizione del marittimo consegnandogli almeno una copia firmata dell'informazione corrispondente scritta in una lingua a lui comprensibile oppure sistemando una copia del contratto in un luogo accessibile all'equipaggio oppure ricorrendo ad ogni altro mezzo appropriato;
  - c) i salari dovrebbero essere corrisposti in moneta a corso legale, all'occasione, con bonifici bancari, assegni bancari o postali o vaglia;
  - d) alla fine dell'arruolamento tutta la remunerazione dovuta dovrebbe essere corrisposta senza indebito ritardo;
  - e) sanzioni adeguate o altre misure appropriate dovrebbero essere imposte dall'autorità competente nei confronti di un armatore che indebitamente ritardi o non effettui il pagamento di tutta la remunerazione dovuta;
  - f) i salari dovrebbero essere versati direttamente sul conto bancario designato dal marittimo, a meno che non chieda egli stesso per iscritto di disporre diversamente;
  - g) fatte salve le disposizioni del punto h) del presente paragrafo, l'armatore non dovrebbe limitare in nessun modo la libertà del marittimo di disporre del proprio salario;
  - h) le ritenute sul salario dovrebbero essere consentite solo se:
    - i. espressamente previsto dalla legislazione nazionale o da un contratto collettivo applicabile e il marittimo sia stato informato, nel modo ritenuto il più appropriato dall'autorità competente, sulle modalità secondo le quali sono effettuate queste ritenute;
    - ii. dette ritenute non superano nella totalità un limite eventualmente stabilito dalla legislazione nazionale, dal contratto collettivo o da sentenze del giudice;
  - i) nessuna ritenuta dovrebbe essere effettuata sulla remunerazione del marittimo per l'ottenimento o la conservazione dell'impiego;
  - j) nei confronti del marittimo dovrebbero essere vietate ammende pecuniarie diverse da quelle autorizzate dalla legislazione nazionale, dal contratto collettivo o altre misure ;
  - k) l'autorità competente dovrebbe essere abilitata ad ispezionare i magazzini e i servizi disponibili a bordo al fine di assicurarsi che siano praticati prezzi equi e ragionevoli a beneficio della gente di mare interessata;
  - l) nella misura in cui i crediti dei marittimi relativi ai salari ed altre somme dovute per il loro impiego non fossero garantiti conformemente alla Convenzione Internazionale del 1993 sui privilegi ed ipoteche marittime, detti crediti dovrebbero essere protetti conformemente alla Convenzione (n. 173) del 1992 sulla protezione dei crediti dei lavoratori in caso di insolvenza del loro datore di lavoro.
5. Ogni Stato Membro, dopo aver consultato le organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare, dovrebbe stabilire delle procedure per istruire i reclami relativi a tutte le questioni contemplate dalla presente linea guida.

*Linea guida B2.2.3 – Salari minimi*

1. Fatto salvo il principio della libera contrattazione collettiva, ogni Stato Membro, dopo aver consultato le organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare, dovrebbe stabilire delle procedure per fissare i salari minimi della gente di mare. Le organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare dovrebbero partecipare alla definizione di queste procedure.
2. Nello stabilire tali procedure e nel fissare i salari minimi, si dovrebbero tenere in debito conto gli standard internazionali del lavoro relativi ai salari minimi nonché i seguenti principi:
  - a) il livello dei salari minimi dovrebbe tenere conto della natura dell'impiego marittimo, del livello di composizione dell'equipaggio delle navi e della durata normale dell'orario di lavoro della gente di mare;
  - b) il livello dei salari minimi dovrebbe essere proporzionato all'evoluzione del costo della vita e delle esigenze della gente di mare.
3. L'autorità competente dovrebbe assicurare che:
  - a) i salari corrisposti non siano inferiori a quanto stabilito nei contratti collettivi mediante un sistema di controllo e di sanzioni;
  - b) qualsiasi marittimo, remunerato ad una tariffa inferiore al salario minimo, possa recuperare, attraverso una procedura giudiziaria o di altra natura, rapida e poco onerosa, l'importo che gli è dovuto.

*Linea guida B2.2.4 – Importo mensile minimo del salario o della paga base dei marinai qualificati*

1. Il salario o la paga base per un mese civile di servizio di un marinaio qualificato non dovrebbe essere inferiore all'importo stabilito periodicamente dalla Commissione Marittima Paritetica o da altro organo autorizzato dal Consiglio di amministrazione dell'Ufficio Internazionale del Lavoro. Su decisione del Consiglio di amministrazione, il Direttore Generale notificherà agli Stati Membri dell'Organizzazione qualsiasi revisione dell'importo stabilito.
2. Nessuna disposizione indicata nella presente linea guida può condizionare gli accordi collettivi tra armatori, o le loro organizzazioni e le organizzazioni della gente di mare per quanto riguarda la regolamentazione delle condizioni minime di impiego, sempre che tali condizioni siano riconosciute dall'autorità competente.

**Regola 2.3 – Durata dell'orario di lavoro e di riposo**

*Obiettivo: garantire alla gente di mare che l'orario di lavoro e di riposo sia regolamentato*

1. Ogni Stato Membro assicura la regolamentazione dell'orario di lavoro o di riposo della gente di mare.
2. Ogni Stato Membro fissa il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo su un periodo stabilito conformemente alle disposizioni del Codice.

*Standard A2.3 – Durata dell'orario di lavoro e di riposo*

1. Ai fini del presente Standard per:
  - a) *orario di lavoro* s'intende il tempo durante il quale il marittimo è tenuto ad effettuare un lavoro a servizio della nave;
  - b) *orario di riposo* s'intende il tempo che non è compreso nelle ore di lavoro; questa espressione non include le interruzioni di breve durata.
2. Nei limiti indicati ai paragrafi da 5 a 8 del presente Standard, ogni Stato Membro fissa il numero massimo di ore di lavoro che non deve essere superato durante un periodo stabilito oppure il numero minimo di ore di riposo che deve essere concesso durante un periodo stabilito.
3. Ogni Stato Membro riconosce che lo standard relativo alla durata del lavoro per la gente di mare, come per gli altri lavoratori, è di otto ore con un giorno di riposo alla settimana, oltre al riposo corrispondente alle festività nazionali. Tuttavia, nulla impedisce ad uno Stato Membro di adottare disposizioni miranti ad autorizzare o registrare una contrattazione collettiva che fissi gli orari normali di lavoro della gente di mare più favorevoli rispetto a quanto indicato nello Standard stesso.
4. Nel definire le norme nazionali, ogni Stato Membro terrà conto dei pericoli che comporta un affaticamento eccessivo della gente di mare, specialmente per quelli i cui compiti incidono sulla sicurezza della navigazione e sulla gestione in sicurezza dell'esercizio della nave.
5. I limiti delle ore di lavoro o di riposo sono stabiliti come segue:
  - a) il numero massimo di ore di lavoro non deve superare:
    - i. 14 ore per un periodo di 24 ore
    - ii. 72 ore per un periodo di sette giornioppure
  - b) il numero minimo di ore di riposo non deve essere inferiore a:
    - i. 10 ore per un periodo di 24 ore
    - ii. 77 ore per un periodo di sette giorni.
6. Le ore di riposo possono essere ripartite in non più di due periodi distinti, uno dei quali dovrà essere almeno della durata di sei ore consecutive e l'intervallo tra due periodi consecutivi di riposo non dovrà superare le 14 ore.
7. Gli appelli, le esercitazioni antincendio e di salvataggio e le esercitazioni prescritte dai regolamenti e dalle normative nazionali sono svolti in modo da ridurre al minimo il disturbo nei periodi di riposo del lavoratore e non provocare affaticamento.
8. Nelle situazioni in cui il marittimo è in disponibilità di chiamate, ad esempio quando un locale macchine non è presidiato, egli beneficia di un periodo di riposo compensativo adeguato se la durata normale del suo riposo è stata interrotta da chiamate di lavoro.
9. Se non esiste né contrattazione collettiva né arbitrato oppure se l'autorità competente decide che le disposizioni della contrattazione collettiva o dell'arbitrato siano insufficienti per quello che riguarda i paragrafi 7 e 8 del presente Standard, l'autorità competente fissa le disposizioni miranti ad assicurare un riposo sufficiente alla gente di mare interessata.
10. Ogni Stato Membro deve esigere che in un locale di facile accesso sia affissa una tabella che riporti l'organizzazione del lavoro a bordo, contenente, per ogni funzione, almeno:

- a) il programma del servizio in navigazione e in porto;
  - b) il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo prescritte dalla legislazione nazionale o dalla contrattazione collettiva applicabile.
11. La tabella di cui al paragrafo 10 del presente Standard è definita secondo un modello standardizzato, nella o nelle lingue di lavoro della nave, nonché in lingua inglese.
12. Ogni Stato Membro deve esigere che siano tenuti aggiornati dei registri che riportino le ore quotidiane di lavoro o di riposo della gente di mare in modo da verificarne la conformità con i paragrafi da 5 a 11 del presente Standard. Tali registri seguono un modello standardizzato stabilito dall'autorità competente tenendo conto delle linee guida disponibili dell'ILO oppure qualsiasi modello standardizzato stabilito dall'ILO. Le lingue utilizzate per i registri sono quelle indicate al paragrafo 11 del presente articolo. Il marittimo riceve una copia del riepilogo individuale mensile del registro che lo riguarda, che deve essere firmata dal marittimo e dal comandante o da persona autorizzata da quest'ultimo.
13. Nessuna delle disposizioni contenute nei paragrafi 5 e 6 del presente Standard impedisce ad uno Stato Membro di adottare una legislazione nazionale o una procedura che consenta all'autorità competente di autorizzare o registrare contratti collettivi che prevedono deroghe ai limiti fissati. Tali deroghe devono, nella misura del possibile, essere conformi alle disposizioni del presente Standard ma possono tener conto di periodi di congedo più frequenti o più lunghi oppure concedere riposi compensativi ai marittimi di guardia o ai marittimi a bordo di navi che effettuano viaggi di breve durata.
14. Nulla del presente Standard inficia il diritto del comandante di una nave di esigere da un marittimo di effettuare delle ore di lavoro necessarie a garantire la sicurezza immediata della nave, delle persone a bordo o del carico oppure per portare soccorso ad altre navi o persone in pericolo in mare. All'occasione il comandante può sospendere gli orari normali di lavoro o di riposo ed esigere che un marittimo effettui delle ore di lavoro ritenute necessarie fino al ritorno della normalità. Una volta raggiunta una situazione di normalità, il comandante si assicurerà che il marittimo impegnato in attività lavorative in un periodo previsto di riposo, possa beneficiare di un adeguato periodo di riposo.

*Linea guida B2.3 – Durata dell'orario di lavoro e di riposo*

*Linea guida B2.3.1 – Giovani marittimi*

1. In mare come nei porti, si dovrebbero applicare le seguenti disposizioni a tutti i giovani marittimi di età inferiore ai 18 anni:
- a) l'orario di lavoro non dovrà superare le otto ore giornaliere e 40 ore settimanali; gli interessati non dovrebbero effettuare ore di lavoro straordinario salvo nei casi legati a motivi di sicurezza;
  - b) dovrebbe essere previsto per ciascun pasto un periodo di tempo adeguato ed una pausa di almeno un'ora garantita per il pasto principale;

- c) un periodo di riposo di 15 minuti dovrebbe essere concesso ogni due ore di lavoro consecutive.
2. Le disposizioni del paragrafo 1 della presente linea guida eccezionalmente non si applicano qualora:
  - a) non fossero conciliabili per i giovani marittimi addetti al servizio di guardia sul ponte o nella sala macchine o al servizio mensa o quando il lavoro organizzato a turni non dovesse permetterlo;
  - b) la formazione effettiva dei giovani marittimi, secondo programmi e piani di studio prestabiliti, potesse essere compromessa.
3. Tali situazioni di eccezionalità dovrebbero essere registrate, con l'indicazione delle motivazioni, e firmate dal comandante.
4. Il paragrafo 1 della presente linea guida non dispensa i giovani marittimi dall'obbligo generale, imposto a tutta la gente di mare, di lavorare durante qualsiasi situazione di emergenza, conformemente alle disposizioni del paragrafo 14 dello Standard A2.3.

#### **Regola 2.4 – Diritto alle ferie**

*Obiettivo: Garantire ai marittimi un periodo di ferie adeguato*

1. Ogni Stato Membro deve esigere che i marittimi arruolati su navi battenti la sua bandiera abbiano diritto a ferie annuali retribuite secondo adeguate condizioni, conformemente alle disposizioni del Codice.
2. Ai marittimi sono concessi permessi a terra per tutelare la loro salute e benessere purché siano compatibili con le esigenze pratiche delle loro funzioni.

#### *Standard A2.4 – Diritto alle ferie*

1. Ogni Stato Membro adotta una legislazione che stabilisca le norme minime sulle ferie annuali applicabili ai marittimi che prestano servizio a bordo delle navi battenti la sua bandiera, tenendo in debito conto le esigenze specifiche della gente di mare in materia di ferie.
2. Fatte salve le disposizioni dei CCNL o della legislazione vigente che prevedono un metodo di calcolo appropriato che tiene conto delle esigenze specifiche della gente di mare al riguardo, le ferie annuali retribuite sono calcolate sulla base di un minimo di 2,5 giorni civili per mese di impiego. Il metodo di calcolo del periodo di servizio è definito dall'autorità competente oppure tramite l'organo preposto in ciascun Stato. Le assenze giustificate dal lavoro non sono considerate come ferie annuali.
3. E' proibito, salvo i casi previsti dall'autorità competente, qualsiasi tipo di accordo che comporti la rinuncia alle ferie annuali minime retribuite previste dal presente Standard.

*Linea guida B2.4 – Diritto alle ferie**Linea guida B2.4.1 – Calcolo dei diritti*

1. Fatto salvo quanto stabilito dall'autorità competente o dall'organo preposto di ogni Stato, dai CCNL, dai regolamenti o dalla prassi nazionale, il servizio effettuato a bordo al di fuori del contratto di arruolamento marittimo dovrebbe essere calcolato come parte del periodo di servizio.
2. Secondo le condizioni stabilite dall'autorità competente o fissate da una contrattazione collettiva applicabile, le assenze dal lavoro per frequentare un corso di formazione professionale marittima oppure dovute a malattia o infortunio, o maternità, dovrebbero essere computate nel periodo di servizio.
3. Il livello di retribuzione durante le ferie annuali dovrebbe corrispondere a quello della retribuzione normale del marittimo come stabilito dalla legislazione nazionale o dal contratto di arruolamento marittimo applicabile. Qualora il marittimo fosse impiegato per periodi inferiori ad un anno oppure in caso di cessazione del rapporto di lavoro, la remunerazione delle ferie dovrebbe essere calcolata proporzionalmente al periodo di servizio.
4. Nelle ferie annuali retribuite non dovrebbero essere considerate:
  - a) le festività nazionali ed abituali riconosciute come tali nello Stato di bandiera, che cadano o meno durante il periodo di ferie annuali retribuite;
  - b) i periodi di inabilità al lavoro dovuti a malattie o infortuni o maternità, secondo le condizioni stabilite dall'autorità competente o dall'organo preposto di ogni Stato;
  - c) i permessi temporanei di scendere a terra accordati alla gente di mare come da contratto di arruolamento;
  - d) i riposi compensativi di qualsiasi natura, secondo le condizioni stabilite dall'autorità competente o dall'organo preposto di ogni Stato.

*Linea guida B2.4.2 – Fruizione delle ferie annuali*

1. Il periodo durante il quale saranno prese le ferie annuali dovrebbe essere stabilito dall'armatore previa consultazione e, per quanto possibile, con l'accordo dei marittimi interessati o con i loro rappresentanti, a meno che non sia fissato da regolamenti, contrattazione collettiva, sentenza arbitrale o in qualsiasi altro modo conforme alla prassi nazionale.
2. In linea di principio, la gente di mare dovrebbe avere il diritto di prendere le ferie annuali nel luogo in cui ha dei legami effettivi, che normalmente corrisponde al luogo in cui ha il diritto di essere rimpatriata. I marittimi non dovrebbero essere obbligati, senza il proprio consenso, a prendere le ferie annuali spettanti in un luogo diverso, salvo l'applicazione di disposizioni del contratto di arruolamento marittimo o della legislazione nazionale.
3. I marittimi che sono obbligati a prendere le ferie annuali in un luogo diverso da quello indicato al paragrafo 2 della presente Linea Guida dovrebbero avere diritto al trasporto gratuito fino al luogo più vicino al proprio domicilio, sia che si tratti del luogo di arruolamento sia del luogo del reclutamento; le spese di mantenimento e le altre spese direttamente connesse con questo viaggio dovrebbero essere a carico dell'armatore e la durata del viaggio non dovrebbe essere dedotta dalle ferie annuali retribuite loro spettanti.

4. I marittimi che sono in periodo di ferie annuali dovrebbero essere richiamati al lavoro solo in casi di estrema urgenza e con il proprio consenso.

*Linea guida B2.4.3 – Frazionamento e cumulo*

1. Il frazionamento delle ferie annuali retribuite o il cumulo delle ferie maturate nel corso di un anno con quello di un periodo di ferie seguente può essere autorizzato dall'autorità competente o dall'organo preposto di ogni Stato.
2. Subordinatamente alle disposizioni del paragrafo 1 della presente Linea Guida e salvo che non sia diversamente previsto mediante un accordo tra l'armatore e la gente di mare interessata, le ferie annuali retribuite consigliate nella presente Linea Guida dovrebbero consistere in un periodo ininterrotto.

*Linea guida B2.4.4 – Giovani marittimi*

1. Per i marittimi di età inferiore ai 18 anni che hanno prestato servizio per sei mesi o qualsiasi altro periodo di durata inferiore in applicazione di un CCNL o di un contratto di arruolamento marittimo senza ferie, a bordo di una nave che opera all'estero che non è ritornata nel loro Stato di residenza durante questo periodo e non vi ritornerà nei successivi tre mesi del viaggio sono previste misure speciali. Tali misure potrebbero consistere nel dar loro diritto ad essere rimpatriati, senza alcuna spesa a loro carico, nel luogo in cui è avvenuto l'arruolamento, nello Stato di residenza al fine di poter usufruire delle ferie maturate durante il viaggio.

### **Regola 2.5 Rimpatrio**

*Obiettivo: assicurare ai marittimi la possibilità di rientrare a casa*

1. I marittimi hanno diritto ad essere rimpatriati senza alcuna spesa a loro carico nei casi e alle condizioni specificate nel Codice.
2. Ogni Stato Membro deve esigere che le navi battenti la sua bandiera forniscano una garanzia finanziaria in modo da assicurare che la gente di mare sia debitamente rimpatriata, conformemente al Codice.

*Standard A2.5 – Rimpatrio*

1. Ogni Stato Membro garantisce che i marittimi imbarcati su navi battenti la sua bandiera abbiano il diritto di essere rimpatriati nei seguenti casi:
  - a) quando il contratto di arruolamento marittimo scade mentre si trovano all'estero;
  - b) quando il contratto di arruolamento marittimo è estinto:
    - i. dall'armatore; oppure
    - ii. dal marittimo per giustificati motivi;

## DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- c) quando il marittimo non è più in grado di svolgere le mansioni previste dal contratto di arruolamento oppure nel caso in cui non è possibile chiedergli di svolgerle in circostanze particolari.
2. Ogni Stato Membro garantisce che siano previste disposizioni adeguate nella propria legislazione o nelle contrattazioni collettive, che stabiliscano:
- a) i casi in cui la gente di mare ha diritto al rimpatrio, conformemente ai paragrafi 1b) e c) del presente Standard;
- b) la durata massima dei periodi di imbarco al termine dei quali il marittimo ha diritto al rimpatrio; tali periodi devono essere inferiori ai dodici mesi;
- c) l'elenco dei diritti che dovranno essere assicurati dall'armatore in materia di rimpatrio, compresa la destinazione del rimpatrio, la modalità di trasporto, le spese da coprire ed ogni altro accordo.
3. Ogni Stato Membro deve vietare all'armatore di richiedere al marittimo, all'inizio del suo arruolamento un anticipo che copra le spese del suo rimpatrio e, altresì recuperare le spese del rimpatrio dal suo salario o altri diritti, eccetto il caso in cui il marittimo è stato riconosciuto, conformemente alla legislazione nazionale o altre misure o contrattazioni collettive applicabili, essere in grave inadempienza riguardo agli obblighi del suo impiego.
4. La legislazione nazionale non dovrà creare ostacoli al diritto dell'armatore di recuperare le spese del rimpatrio a titolo di disposizioni contrattuali verso terzi.
5. Se un armatore omette di stipulare accordi per il rimpatrio di un marittimo avente diritto di essere rimpatriato o di assumersi le spese:
- a) l'autorità competente dello Stato di bandiera organizza il rimpatrio del marittimo interessato; nel caso in cui non lo faccia, lo Stato da cui il marittimo deve essere rimpatriato oppure lo Stato di cui egli è cittadino possono disporre del suo rimpatrio e recuperare le spese dallo Stato di bandiera;
- b) lo Stato di bandiera potrà recuperare dall'armatore le spese sostenute per il rimpatrio del marittimo;
- c) le spese di rimpatrio non devono, in nessun caso, essere a carico del marittimo, salvo quanto previsto al paragrafo 3 del presente Standard.
6. Tenendo conto degli strumenti internazionali applicabili, compresa la Convenzione internazionale del 1999 sul sequestro conservativo delle navi, uno Stato Membro che ha pagato le spese del rimpatrio conformemente alle disposizioni del Codice può sequestrare, o richiedere il sequestro delle navi dell'armatore interessato, fino a quando non sia effettuato il rimborso conformemente alle disposizioni del paragrafo 5 del presente Standard.
7. Ogni Stato Membro deve agevolare il rimpatrio della gente di mare che presta servizio sulle navi che fanno scalo nei suoi porti o attraversano le sue acque territoriali o interne, nonché la loro sostituzione a bordo.
8. In particolare, uno Stato Membro non deve negare a nessun marittimo il diritto di essere rimpatriato in ragione delle condizioni finanziarie dell'armatore o a causa dell'incapacità o rifiuto da parte dell'armatore di sostituire l'interessato.

- 9 Ogni Stato Membro deve esigere che sulle navi battenti la sua bandiera sia tenuta disponibile una copia delle disposizioni nazionali applicabili al rimpatrio della gente di mare nella lingua concordata.

*Linea Guida B2.5 – Rimpatrio*

*Linea guida B2.5.1 – Diritto al rimpatrio*

1. Ogni marittimo dovrebbe avere diritto al rimpatrio:
  - a) nei casi previsti al paragrafo 1 a) dello Standard A2.5, al termine del periodo di preavviso dato conformemente alle disposizioni del contratto di arruolamento marittimo;
  - b) nei casi previsti ai paragrafi 1b) e c) dello Standard A2.5:
    - i. in caso di malattia o infortunio o per altra ragione di ordine medico che esiga il rimpatrio del marittimo quando è accertato dal punto di visto medico che sia in grado di viaggiare;
    - ii. in caso di naufragio;
    - iii. quando l'armatore non è più in grado di soddisfare i suoi obblighi legali o contrattuali in qualità di datore di lavoro verso il marittimo per insolvenza, vendita della nave, cambio di immatricolazione della nave, o per qualsiasi altro motivo analogo;
    - iv. quando una nave fa rotta verso una zona di guerra, definita tale dalla legislazione nazionale o dal contratto di arruolamento marittimo ed il marittimo non dà la sua disponibilità;
    - v. in caso di cessazione o sospensione dell'impiego conformemente a una sentenza arbitrale o una contrattazione collettiva o in caso di cessazione dell'impiego per ogni altra analoga ragione.
2. Nel determinare la durata massima dei periodi di imbarco al termine dei quali il marittimo ha diritto al rimpatrio, conformemente al presente Codice, si dovrebbe tenere conto dei fattori concernenti l'ambiente di lavoro del marittimo. Ogni Stato Membro dovrebbe, laddove possibile, cercare di ridurre tale durata in funzione dei cambiamenti ed evoluzioni della tecnologia marittima e potrebbe ispirarsi alle raccomandazioni in materia della Commissione Marittima Paritetica.
3. Nell'applicazione dello Standard A2.5, le spese a carico dell'armatore in caso di rimpatrio dovrebbero includere almeno:
  - a) il viaggio fino alla destinazione scelta per il rimpatrio, conformemente al paragrafo 6 della presente Linea Guida;
  - b) l'alloggio ed il vitto dal momento in cui il marittimo lascia la nave fino a che egli non raggiunga la destinazione di rimpatrio;
  - c) la retribuzione e le indennità dal momento in cui il marittimo lascia la nave fino a che non raggiunga la destinazione di rimpatrio, se previsto dalla legislazione nazionale o da contrattazioni collettive;

## DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- d) il trasporto di 30 Kg di bagaglio personale del marittimo fino alla destinazione del rimpatrio;
  - e) le cure mediche, se necessarie, fino a che il marittimo non sia in buone condizioni dal punto di vista medico per il trasporto alla destinazione di rimpatrio.
4. Il tempo trascorso nell'attesa del rimpatrio e la durata del viaggio non dovrebbero essere decurtati dalle ferie retribuite maturate dal marittimo.
  5. L'armatore dovrebbe continuare a sostenere le spese del rimpatrio finché il marittimo non è sbarcato nella destinazione prestabilita conformemente al presente Codice, o fino a quando non ottiene un impiego idoneo a bordo di una nave diretta verso una di tali destinazioni.
  6. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere che l'armatore si assuma la responsabilità di organizzare il rimpatrio con mezzi adeguati e veloci. Il trasporto aereo dovrebbe essere la modalità di trasporto abituale. Lo Stato Membro dovrebbe indicare le destinazioni verso le quali la gente di mare può essere rimpatriata. Tali destinazioni dovrebbero includere i Paesi dove si ritiene la gente di mare abbia i propri legami affettivi, tra cui:
    - a) il luogo dove il marittimo ha concluso il contratto di arruolamento;
    - b) il luogo previsto dalla contrattazione collettiva;
    - c) il paese di residenza del marittimo;
    - d) qualsiasi altro luogo concordato tra le parti al momento dell'arruolamento.
  7. Il marittimo dovrebbe avere il diritto di scegliere, tra le destinazioni stabilite, il luogo dove essere rimpatriato.
  8. Il diritto al rimpatrio può decadere se il marittimo interessato non lo rivendica in un periodo di tempo ragionevole definito dalla legislazione nazionale o dalle contrattazioni collettive.

*Linea guida B2.5.2 – Attuazione da parte degli Stati Membri*

1. Al marittimo rimasto in un porto straniero in attesa di rimpatrio e, in caso di ritardo nel rimpatrio, dovrebbe essere garantita tutta l'assistenza concreta possibile; l'autorità competente del porto estero dovrebbe assicurarsi che la rappresentanza consolare o locale dello Stato di bandiera e, a seconda dei casi, dello Stato di provenienza o dello Stato di residenza del marittimo sia immediatamente informata.
2. Ogni Stato Membro dovrebbe in particolare assicurare che si adottino misure soddisfacenti:
  - a) affinché ogni marittimo impiegato su una nave battente la bandiera di un paese straniero sia rimpatriato quando è sbarcato in un porto straniero per ragioni di cui non è responsabile:
    - i. sia verso il porto di arruolamento;
    - ii. sia verso un porto dello Stato di provenienza o dello Stato di residenza, a seconda dei casi;
    - iii. sia verso un altro porto concordato tra il marittimo ed il comandante o l'armatore, con l'approvazione dell'autorità competente oppure con altre appropriate garanzie;

- b) affinché ogni marittimo impiegato su una nave battente bandiera di un paese straniero riceva cure mediche e assistenza quando è sbarcato in un porto straniero a seguito di malattia o infortunio avvenuto, senza colpa da parte sua, durante il servizio a bordo.
3. Se un marittimo di età inferiore ai 18 anni, dopo aver prestato servizio su una nave per almeno quattro mesi nel corso del suo primo viaggio all'estero, risulta non adatto alla vita in mare, dovrebbe avere la possibilità di essere rimpatriato, senza spese a suo carico, al primo porto di scalo dove si trovano servizi consolari dello Stato di bandiera della nave o dello Stato di provenienza o di residenza del giovane marittimo. Il rimpatrio effettuato nelle condizioni di cui sopra nonché le relative motivazioni dovrebbero essere notificate alle autorità che hanno rilasciato la documentazione che ha permesso al giovane marittimo di imbarcarsi.

### **Regola 2.6 – Indennità ai marittimi in caso di perdita della nave o per naufragio**

*Obiettivo: assicurare che la gente di mare sia risarcita in caso di perdita della nave o per naufragio*

1. La gente di mare ha diritto ad un'indennità adeguata in caso di lesioni, danni o disoccupazione derivante dalla perdita della nave o per naufragio.

#### *Standard A2.6 – Indennità ai marittimi in caso di perdita della nave o per naufragio*

1. Ogni Stato Membro emana disposizioni che garantiscono che, in caso di perdita della nave o per naufragio, l'armatore corrisponda un'indennità a ciascun marittimo a bordo per far fronte alla disoccupazione derivante dalla perdita della nave o per naufragio.
2. Le disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente Standard non pregiudicano ogni altro diritto che il marittimo può vantare in virtù della legislazione nazionale dello Stato Membro interessato in caso di danni o lesioni derivanti dalla perdita della nave o per naufragio.

#### *Linea guida B2.6 – Indennità ai marittimi in caso di perdita della nave o per naufragio*

##### *Linea guida B2.6.1 – Calcolo dell'indennità di disoccupazione*

1. L'indennità di disoccupazione derivante dalla perdita della nave o dal naufragio dovrebbe essere corrisposta per tutti i giorni del periodo effettivo di disoccupazione del marittimo alla stessa tariffa del salario pagabile in virtù del contratto di arruolamento, tuttavia l'ammontare totale dell'indennità da versare ad ogni marittimo può limitarsi a due mesi di salario.
2. Ogni Stato Membro dovrebbe assicurare alla gente di mare di poter fare ricorso, per il recupero di tale indennità, alle stesse procedure legali utilizzate per il recupero degli arretrati del salario guadagnato durante il servizio.

**Regola 2.7 – Determinazione della composizione dell'equipaggio**

*Obiettivo: assicurare che i marittimi lavorino a bordo di navi dotate di equipaggi sufficienti per salvaguardare la sicurezza, l'efficienza e la gestione sicura dell'esercizio delle navi*

1. Ogni Stato Membro deve esigere che tutte le navi battenti la sua bandiera siano dotate di un numero di marittimi impiegati a bordo sufficiente per garantire la sicurezza e l'efficienza dell'esercizio della nave, con particolare riguardo alla sicurezza in qualsiasi circostanza, tenendo in debita considerazione l'affaticamento dei marittimi nonché la particolarità della natura e delle condizioni del viaggio.

*Standard A2.7 – Determinazione della composizione dell'equipaggio*

1. Ogni Stato Membro deve esigere che tutte le navi battenti la sua bandiera abbiano a bordo un numero di marittimi sufficienti per garantire la sicurezza e l'efficienza dell'esercizio delle navi, con particolare riguardo alla "security". Ogni nave deve avere a bordo un equipaggio adeguato, in termini di consistenza e qualifiche, per garantire la sicurezza e la salvaguardia della nave e del suo personale, in tutte le condizioni operative, conformemente alla tabella di sicurezza che determina la composizione dell'equipaggio oppure ad ogni altro documento equivalente rilasciato dall'autorità competente, e per rispettare gli Standard della presente Convenzione.
2. L'autorità competente nell'individuare, approvare o rivedere la composizione dell'equipaggio di una nave, deve tener conto della necessità di evitare o di ridurre un eccessivo numero di ore lavoro al fine di garantire un riposo sufficiente e di limitare l'affaticamento, nonché dei principi enunciati al riguardo negli strumenti internazionali applicabili, specialmente quelli dell'IMO, riguardanti la composizione dell'equipaggio.
3. L'autorità competente nel determinare il numero dei marittimi componenti l'equipaggio, tiene conto di tutte le prescrizioni della Regola 3.2 e dello Standard A3.2 riguardanti il vitto ed il servizio mensa.

*Linea guida B2.7 – Determinazione della composizione dell'equipaggio**Linea guida B2.7 – Risoluzione delle controversie*

1. Ogni Stato Membro dovrebbe istituire o verificare l'esistenza di un meccanismo efficace per l'indagine e la risoluzione dei reclami o delle controversie riguardanti la composizione dell'equipaggio della nave.
2. I rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare dovrebbero partecipare, con o senza altre persone o autorità, al funzionamento di questo meccanismo.

### **Regola 2.8 Sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali e possibilità di impiego della gente di mare**

*Obiettivo: promuovere lo sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali nonché le possibilità di impiego della gente di mare.*

1. Ogni Stato Membro deve adottare delle politiche nazionali atte a promuovere l'occupazione nel settore marittimo e ad incoraggiare l'avanzamento di carriera e lo sviluppo delle attitudini professionali nonché a potenziare le possibilità di impiego della gente di mare residente nel suo territorio.

#### *Standard A2.8 – Sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali e possibilità di impiego della gente di mare*

1. Ogni Stato Membro deve adottare delle politiche nazionali adeguate che favoriscano lo sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali nonché le opportunità di impiego della gente di mare, allo scopo di dotare il settore marittimo di manodopera stabile e competente.
2. Le politiche indicate al paragrafo 1 del presente Standard hanno lo scopo di aiutare i marittimi a migliorare le proprie competenze, qualifiche e possibilità di impiego.
3. Ogni Stato Membro, dopo aver consultato le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati, stabilisce degli obiettivi chiari in materia di orientamento, educazione e formazione professionale, inclusa la formazione continua, della gente di mare le cui le funzioni a bordo della nave hanno essenzialmente attinenza con la sicurezza dell'esercizio e della navigazione della nave.

#### *Linea guida B2.8 – Sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali e possibilità di impiego della gente di mare*

##### *Linea guida B2.8.1 – Misure atte a promuovere lo sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali nonché le possibilità di impiego della gente di mare*

1. Le misure da adottare per raggiungere gli obiettivi enunciati nello Standard A2.8 potrebbero includere:
  - a) accordi sullo sviluppo delle carriere e la formazione professionale conclusi con un armatore o una organizzazione di armatori;
  - b) disposizioni miranti a promuovere l'occupazione grazie alla creazione e all'aggiornamento di registri o elenchi, per categoria, dei marittimi qualificati;

- c) la promozione di opportunità, sia a bordo sia a terra, per perfezionare la formazione professionale dei marittimi al fine di sviluppare la loro attitudine professionale e di dotarla di competenze trasferibili allo scopo di assicurare e mantenere un'occupazione adeguata, di migliorare le individuali prospettive di occupazione e di adattarsi all'evoluzione tecnologia e alle condizioni del mercato del lavoro del settore marittimo.

*Linea guida B2.8.2 – Registro dei marittimi*

1. Qualora esistano registri o elenchi per la gestione dell'occupazione della gente di mare, tali registri o elenchi dovrebbero comprendere tutte le categorie professionali dei marittimi secondo le modalità stabilite dalla legislazione o pratica nazionale o dalle contrattazioni collettive.
2. La gente di mare iscritta su tali registri o elenchi dovrebbe avere priorità di arruolamento per il lavoro marittimo.
3. La gente di mare iscritta su tali registri o elenchi dovrebbe essere disponibile a lavorare secondo le modalità stabilite dalla legislazione o dalla prassi o dalle contrattazioni collettive.
4. Nei limiti di quanto consentito dalla legislazione nazionale, il numero dei marittimi inseriti in tali registri o elenchi dovrebbe essere revisionato periodicamente in modo da raggiungere un livello adeguato alle esigenze dell'industria marittima.
5. Qualora si rivelasse necessaria una riduzione della consistenza dei marittimi su tali registri o elenchi, si dovrebbero adottare tutte le possibili misure atte a prevenire o a ridurre al minimo gli effetti pregiudizievoli per la gente di mare, tenuto conto della situazione economica e sociale del paese interessato.

**TITOLO 3****ALLOGGI, STRUTTURE RICREATIVE, ALIMENTAZIONE E SERVIZIO MENSA****Regola 3.1 – Locali alloggi equipaggio e strutture ricreative**

*Obiettivo: assicurare che la gente di mare disponga di un alloggio e di luoghi di svago decenti*

1. Ogni Stato Membro assicura che le navi battenti la sua bandiera offrano e mantengano, per i marittimi che lavorano e vivono a bordo, locali alloggio e luoghi ricreativi decenti adatti alla promozione della loro salute e del loro benessere.
2. Le prescrizioni previste nel Codice per attuare la presente Regola inerenti la costruzione e l'equipaggiamento della nave si applicano soltanto alle navi costruite alla data o dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione per lo Stato Membro interessato. Per le navi costruite prima di questa data, le prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento delle navi indicate nella Convenzione (n° 92) sugli alloggi equipaggio (revisionata), 1949 e nella Convenzione (n° 133) sugli alloggi dell'equipaggio (disposizioni complementari), 1970 continuano ad applicarsi, nella misura in cui esse sono state applicabili prima di questa data in virtù della legislazione o della pratica dello Stato Membro interessato. Una nave è considerata costruita alla data in cui la sua chiglia è stata impostata o quando la sua costruzione si trova ad uno stadio equivalente.
3. Salvo espressa disposizione contraria, ogni requisito risultante da un emendamento al Codice concernente gli alloggi equipaggio ed i luoghi ricreativi si applicheranno soltanto alle navi costruite alla data o dopo la data alla quale l'emendamento entra in vigore per lo Stato Membro interessato.

*Standard A3.1 Locali alloggi equipaggio e strutture ricreative*

1. Ogni Stato Membro adotta leggi e regolamenti affinché le navi battenti la sua bandiera:
  - a) rispettino le norme minime necessarie per garantire che i locali alloggi messi a disposizione della gente di mare che lavora o vive a bordo siano sicuri, decenti e conformi alle disposizioni pertinenti del presente Standard;
  - b) siano soggette a ispezioni finalizzate ad assicurare la conformità iniziale e permanente del presente Standard.
2. Per l'elaborazione e l'applicazione della legislazione relativa al presente Standard, l'autorità competente, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate:

- a) tiene conto della Regola 4.3 e delle relative disposizioni del Codice che riguardano la tutela della salute e della sicurezza così come la prevenzione degli infortuni, alla luce dei bisogni specifici della gente di mare che vive e lavora a bordo delle navi;
  - b) tiene in debito conto i principi direttivi contenuti nelle Linee Guida riportate nella Parte B del Codice.
3. Le ispezioni prescritte dalla Regola 5.1.4 devono essere effettuate:
- a) in occasione della prima immatricolazione della nave o di una nuova immatricolazione;
  - b) nel caso di una modifica sostanziale delle sistemazioni degli alloggi della gente di mare a bordo della nave.
4. L'autorità competente presta particolare attenzione all'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione per gli aspetti relativi a:
- a) le dimensioni delle cabine e degli altri spazi di alloggio;
  - b) riscaldamento e ventilazione;
  - c) il rumore e le vibrazioni così come gli altri fattori ambientali;
  - d) gli impianti sanitari;
  - e) l'illuminazione;
  - f) l'infermeria.
5. L'autorità competente di ogni Stato Membro vigila affinché le navi battenti la sua bandiera soddisfino, per quello che riguarda le installazioni degli alloggi equipaggio e dei luoghi ricreativi a bordo, le norme minime che sono previste dal paragrafo 6 al paragrafo 17 del presente Standard.
6. Per quanto riguarda le disposizioni generali relative agli alloggi:
- a) in tutti i locali destinati ad alloggi della gente di mare, l'altezza dello spazio libero deve essere sufficiente; essa non dovrà essere inferiore a 203 centimetri nei locali destinati ad alloggio della gente di mare al fine di assicurare una completa libertà di movimento; l'autorità competente può autorizzare una riduzione, entro certi limiti, dell'altezza dello spazio libero in tutto o in parte dello spazio di questi locali se essa giudica che tale riduzione:
    - i. è ragionevole; e
    - ii. non risulta disagiata per i marittimi;
  - b) gli alloggi dovranno essere convenientemente isolati;
  - c) sulle navi diverse dalle navi passeggeri, come definite alla Regola 2 e) ed f) della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita umana in Mare, come emendata (Convenzione SOLAS), le cabine devono essere situate al di sopra della linea di carico, al centro della nave oppure a poppavia, salvo che in casi eccezionali essi possono essere situati nella parte anteriore della nave, perché un altro posizionamento non sarebbe consigliabile tenuto conto il tipo di nave, delle sue dimensioni o del servizio alla quale essa è destinata ma in nessun caso al di là della paratia di collisione;
  - d) sulle navi passeggeri e sulle navi speciali costruite conformemente alle disposizioni del "Codice di sicurezza per le navi speciali" dell'IMO, 1983, e sue successive modifiche (denominate qui di seguito "navi speciali"), l'autorità competente, a condizione che siano attuate disposizioni soddisfacenti per l'illuminazione e la ventilazione, può consentire che le cabine siano ubicate al di sotto della linea di carico ma in nessun caso al di sotto dei corridoi di servizio;

## DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- e) le cabine non devono aprirsi direttamente sui compartimenti destinati al carico, alla sala macchine, alle cucine, ai magazzini, agli essiccatori o ai locali igienici comuni; le parti delle paratie che separano questi locali dalle cabine alloggi, così come le paratie esterne, devono essere convenientemente costruite in acciaio o in ogni altro materiale approvato ed essere impermeabili all'acqua e ai gas;
  - f) i materiali utilizzati per costruire le paratie interne, i pannelli e i rivestimenti, i pavimenti e i collegamenti devono essere adatti al loro uso e appropriati per garantire condizioni ambientali salubri;
  - g) gli alloggi devono essere ben illuminati e devono essere previsti dispositivi sufficienti per il drenaggio delle acque;
  - h) le installazioni previste per gli alloggi, per i locali ricreativi e per il servizio di mensa devono essere conformi alle disposizioni della Regola 4.3, ed alle relative disposizioni del Codice, per gli aspetti connessi con la tutela della salute e della sicurezza così come la prevenzione degli infortuni al fine di prevenire il rischio di esposizione a livelli di rumore e vibrazioni nocivi e ad altri fattori ambientali, quali le sostanze chimiche a bordo delle navi, e di garantire alla gente di mare un accettabile ambiente di lavoro e di vita a bordo.
7. Per quello che riguarda la ventilazione e il riscaldamento:
- a) le cabine equipaggio e le mense devono essere adeguatamente ventilati;
  - b) tutte le navi, eccetto quelle impiegate regolarmente in zone in le cui condizioni climatiche non lo richiedono, devono essere dotate di un sistema di climatizzazione per gli alloggi della gente di mare, così come per la stazione radio e per ogni locale di controllo centralizzato delle macchine;
  - c) l'aerazione di tutti i locali igienici deve essere fatta con comunicazione diretta all'aria libera, indipendentemente da ogni altra parte degli alloggi;
  - d) salvo che a bordo delle navi che navigano esclusivamente nei climi tropicali, deve essere fornito un adeguato livello di riscaldamento mediante appropriati impianti di riscaldamento.
8. Per quello che riguarda i requisiti relativi all'illuminazione - fatte salve sistemazioni particolari eventualmente autorizzate a bordo delle navi da passeggeri - le cabine equipaggio e le mense devono essere illuminati da luce naturale e fornite di un'illuminazione artificiale adeguata.
9. Qualora a bordo delle navi siano previste delle cabine alloggio, esse devono rispondere alle seguenti prescrizioni:
- a) sulle navi diverse dalle navi passeggeri, ogni marittimo deve disporre di una cabina singola; nel caso di navi con stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate o di navi speciali, l'autorità competente può, dopo consultazioni delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, autorizzare delle deroghe a questa prescrizione;
  - b) cabine alloggio separate devono essere messe a disposizione per gli uomini e per le donne;
  - c) le cabine devono essere di dimensioni adeguate ed equipaggiate opportunamente in modo da garantire un comfort ragionevole e agevolare una buona manutenzione;
  - d) ogni marittimo deve disporre in ogni circostanza di una cuccetta singola;
  - e) le dimensioni interne delle cuccette non devono essere inferiori a 198 centimetri per 80 centimetri;
  - f) nelle cabine equipaggio con una sola cuccetta la superficie non deve essere inferiore a:

## DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- i. 4,5 metri quadri sulle navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate;
  - ii. 5,5 metri quadri sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 3.000 tonnellate ma inferiore a 10.000 tonnellate;
  - iii. 7 metri quadri sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 10.000 tonnellate;
- g) tuttavia, per permettere la sistemazione di cabine singole a bordo di navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate, sulle navi passeggeri e sulle navi speciali, l'autorità competente può autorizzare una superficie più ridotta;
- h) sulle navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate diverse dalle navi passeggeri e dalle navi speciali, le cabine equipaggio possono essere occupate, al massimo, da due marittimi; la superficie di tali cabine non deve comunque essere inferiore a 7 metri quadri;
- i) a bordo delle navi passeggeri e delle navi speciali, la superficie delle cabine equipaggio che non svolge funzioni di ufficiale non deve essere inferiore a:
- i. 7,5 metri quadri per le cabine a due persone;
  - ii. 11,5 metri quadri per le cabine a tre persone;
  - iii. 14,5 metri quadri per le cabine a quattro persone;
- j) sulle navi speciali, le cabine possono essere occupate da più di quattro persone; la superficie di queste cabine non deve essere inferiore a 3,6 metri quadri a persona;
- k) sulle unità diverse dalle navi passeggeri e dalle navi speciali, la superficie pro-capite delle cabine destinate ai marittimi che svolgono le funzioni di ufficiali, quando essi non dispongono di un salone particolare o di un ufficio, non deve essere inferiore a:
- i. 7,5 metri quadri sulle navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate;
  - ii. 8,5 metri quadri sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 3.000 tonnellate ma inferiore a 10.000 tonnellate;
  - iii. 10 metri quadri sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 10.000 tonnellate;
- l) sulle navi passeggeri e sulle navi speciali, la superficie pro-capite di cabine destinate ai marittimi che svolgono le funzioni di ufficiali, quando essi non dispongono di un salone particolare o di un ufficio, non deve essere inferiore a 7,5 metri quadri per ufficiale subalterno e a 8,5 metri quadri per gli ufficiali superiori. Per ufficiali subalterni si intende gli ufficiali a livello operativo e per ufficiali superiori gli ufficiali incaricati della direzione e gestione nave;
- m) il comandante, il direttore di macchina ed il primo ufficiale di navigazione, oltre alla loro cabina alloggio, devono disporre di una stanza che servirà loro come salone privato o da ufficio o di uno spazio equivalente; l'autorità competente può esentare da questo obbligo le navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate;
- n) per ogni occupante, il mobilio deve includere un armadio guardaroba di capacità minima di 475 litri e di un cassetto o uno spazio equivalente di almeno 56 litri; se il cassetto è incorporato nell'armadio, il volume minimo combinato di quest'ultimo deve essere di 500 litri. Esso dovrà essere provvisto di uno scaffale e deve poter essere chiuso a chiave dall'occupante al fine di assicurare la sua privacy;
- o) ogni cabina dovrà essere dotata di un tavolo o di una scrivania, di modello fisso, ribaltabile o a scomparsa, e di sedie confortevoli secondo i bisogni.

10. Per quanto riguarda le prescrizioni delle mense:
- le mense devono essere lontane dalle cabine equipaggio e situate il più vicino possibile alla cucina. L'autorità competente può, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, esentare da questo obbligo le navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate;
  - le mense devono essere di dimensioni adeguate e sufficientemente comode, convenientemente equipaggiate ed attrezzate (compresa la possibilità di procurarsi delle bevande in ogni momento), tenuto conto del numero marittimi suscettibile di utilizzarle in un determinato momento; mense separate o comuni saranno previste in relazione allo spazio disponibile.
11. Per quanto riguarda le prescrizioni per gli impianti sanitari:
- tutti i marittimi devono avere comodi accessi ai locali igienici di bordo rispondenti alle norme minime di tutela della salute ed igiene ed a ragionevoli standard di comfort, con la previsione di installazioni separate per uomini e donne;
  - devono esserci dei locali igienici comodamente accessibili dal ponte di comando e dal locale macchine o situati vicino al sala controllo di questo locale; l'autorità competente può esentare le navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate da questo obbligo dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate;
  - a bordo di ogni nave, deve essere previsto uno spazio appropriato contenente come minimo un gabinetto, un lavandino e una vasca da bagno o una doccia, o entrambe, per gruppi fino a sei persone che non dispongono di installazioni personali;
  - salvo che sulle navi passeggeri, ogni cabina equipaggio deve essere dotata di un lavandino alimentato con acqua dolce corrente, calda e fredda, salvo che non ne esista uno nel gabinetto attiguo;
  - a bordo delle navi passeggeri che effettuano normalmente dei viaggi di durata non superiore a quattro ore, l'autorità competente può prevedere delle disposizioni speciali od una riduzione del numero degli impianti sanitari richiesti; e
  - tutti i punti d'acqua destinati alla cura personale devono essere alimentati con acqua dolce corrente, calda e fredda.
12. Per quanto riguarda i requisiti relativi all'infermeria, ogni nave con a bordo più di 15 marittimi, destinata a viaggi di durata superiore a tre giorni, deve disporre di una infermeria distinta riservata esclusivamente a fini sanitari; l'autorità competente può accordare deroghe a questa disposizione per le navi destinate alla navigazione costiera. Ai fini dell'approvazione delle sistemazioni dell'infermeria, l'autorità competente deve assicurarsi che essa sia di facile accesso con ogni tempo e che i suoi occupanti siano confortevolmente alloggiati e possono ricevere rapidamente le cure necessarie.
13. Devono essere previste installazioni per la lavanderia convenientemente ubicate e attrezzate.
14. A bordo di tutte le navi, i marittimi devono poter avere accesso al di fuori delle ore di servizio a uno o più spazi su un ponte scoperto; questo spazio deve avere una superficie sufficiente, tenuto conto delle dimensioni della nave e del numero di marittimi a bordo.
15. Tutte le navi devono disporre di uffici (segreterie) separati o di un ufficio comune per il servizio di coperta e per quello di macchina; l'autorità competente può esentare da questo obbligo le navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate.

16. Le navi che scalano regolarmente dei posti infestati dalle zanzare devono essere attrezzate di conseguenza secondo le prescrizioni dell'autorità competente.
17. A bordo delle navi devono essere messi a disposizione dei marittimi imbarcati a bordo installazioni e servizi ricreativi appropriati, adatti ai bisogni specifici dei marittimi che devono vivere e lavorare a bordo delle navi, tenendo conto delle disposizioni della Regola 4.3 e delle disposizioni corrispondenti del Codice inerenti la tutela della salute e della sicurezza e la prevenzione degli infortuni.
18. L'autorità competente deve esigere che siano effettuate frequenti ispezioni a bordo delle navi dal comandante o sotto la sua autorità, in modo che gli alloggi dell'equipaggio siano tenuti in buono stato di mantenimento e di pulizia e offrano condizioni di abitabilità decente. I risultati di tali ispezioni devono essere registrati per iscritto e resi disponibili per la consultazione.
19. Nei casi di navi dove ci sia la necessità di tener conto, senza discriminazione, degli interessi dei marittimi che hanno pratiche religiose e sociali differenti e distinte - l'autorità competente può, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, autorizzare delle deroghe, applicate equamente, alle disposizioni del presente Standard, a condizione che non ne risulti una situazione che, nell'insieme, sia meno favorevole di quella che sarebbe risultata con l'applicazione del suddetto Standard.
20. Ogni Stato Membro può, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, esentare dalle prescrizioni del presente Standard qui di seguito elencate, le navi di stazza inferiore a 200 tonnellate quando questo è ragionevole e tenendo conto delle dimensioni della nave e del numero delle persone a bordo:
  - a) paragrafi 7 b), 11 d) e 13; e
  - b) paragrafo 9 f) e da h) ad l) incluso, unicamente per quanto attiene la superficie.
21. Qualsiasi deroga alle prescrizioni del presente Standard può essere possibile solo nei casi espressamente previsti e solamente in circostanze particolari in cui tale deroga può essere giustificata per validi motivi e sempre ai fini di tutela della salute e della sicurezza dei marittimi.

### *Linea guida B3.1 – Locali alloggi equipaggio e ricreativi*

#### *Linea guida B3.1.1 – Progettazione e costruzione*

1. Le paratie esterne delle cabine equipaggio e delle mense dovranno essere opportunamente isolate. Le paratie delimitanti i locali macchine, così come le paratie che delimitano le cucine o altri locali emananti calore, dovranno essere convenientemente isolate perché questo calore potrebbe recare disturbo nei locali alloggi e nei corridoi adiacenti. Disposizioni dovranno ugualmente essere prese per garantire una protezione contro gli effetti del calore emesso dalle tubature di vapore o di acqua calda, o di entrambe.
2. Le cabine equipaggio, le mense, le sale di ricreazione e i loro corridoi situati all'interno degli alloggi equipaggio dovranno essere convenientemente isolate in modo da evitare ogni condensa o ogni calore eccessivo.

3. Le paratie e i pavimenti dovranno essere fatti di materiale la cui superficie possa essere facilmente mantenuta pulita. Bisognerà evitare ogni tipo di costruzione suscettibile di dare rifugio agli insetti.
4. I soffitti ed i pavimenti delle cabine e delle mense dovranno poter essere mantenuti facilmente puliti e dovranno essere di colore chiaro, resistente e non tossico.
5. I materiali dei rivestimenti del ponte in ogni locale destinato agli alloggi della gente di mare dovranno essere di tipo approvato e dovranno essere antiscivolo e impermeabili all'umidità ed essere mantenuti facilmente puliti.
6. Quando i rivestimenti del ponte sono in materiale composito, i raccordi con le pareti dovranno essere profilati in modo tale da evitare fessure.

#### *Linea guida B3.1.2 – Ventilazione*

1. Il sistema di ventilazione delle cabine e delle mense dovrà essere regolabile in modo da mantenere l'aria in condizioni soddisfacenti e garantire un sufficiente ricambio d'aria in qualsiasi condizione meteo-climatica.
2. I sistemi di climatizzazione d'aria, sia che siano di unità singola o centralizzato, dovranno essere progettati in modo da:
  - a) mantenere l'aria ad una temperatura ed a un grado di umidità relativa soddisfacenti rispetto alle condizioni atmosferiche esterne, garantire un sufficiente ricambio di aria in tutti i locali climatizzati, tenendo conto delle particolari caratteristiche delle operazioni in mare e senza produrre rumori e vibrazioni eccessive;
  - b) facilitare la manutenzione e la disinfezione al fine di prevenire o controllare la diffusione di malattie.
3. L'energia elettrica necessaria per far funzionare il sistema di climatizzazione e gli altri sistemi di ventilazione previsti al paragrafo precedente della presente Linea Guida dovrà essere disponibile durante tutto il tempo che il marittimo vive o lavora a bordo e quando le circostanze lo richiedono. Tuttavia, non è necessario utilizzare per questo scopo una sorgente di energia di emergenza.

#### *Linea guida B3.1.3 – Riscaldamento*

1. L'impianto di riscaldamento degli alloggi equipaggio dovrà funzionare durante tutto il tempo in cui la gente di mare vive o lavora a bordo e quando le circostanze lo richiedono.
2. A bordo di ogni nave in cui è previsto un impianto di riscaldamento, quest'ultimo potrà essere assicurato mediante acqua calda, aria calda, elettricità, vapore o un mezzo equivalente. Tuttavia nella zona riservata agli alloggi, non dovrebbe essere utilizzato il vapore come mezzo di trasmissione del calore. L'impianto di riscaldamento dovrà essere adatto a mantenere negli alloggi dell'equipaggio la temperatura ad un livello adeguato nelle normali condizioni meteo-climatiche che la nave potrà incontrare lungo la rotta nella quale la nave è impiegata. L'autorità competente dovrà prescrivere le condizioni che devono rispettarsi.

3. I radiatori e gli altri apparecchi di riscaldamento dovranno essere installati e, se necessario, protetti in modo da evitare il rischio di incendio e non costituire una sorgente di pericolo o di disagio per gli occupanti dei locali.

#### *Linea guida B3.1.4 –Illuminazione*

1. Ogni nave dovrà essere provvista di un impianto che permetta di illuminare elettricamente gli alloggi della equipaggio. Se a bordo non esistono due sorgenti indipendenti di produzione dell'elettricità, un sistema di illuminazione supplementare di emergenza dovrà essere fornito a mezzo di lampade o di apparecchi di illuminazione di modello appropriato.
2. Nelle cabine, una lampada elettrica da lettura dovrà essere posta alla testa di ogni cuccetta.
3. Idonei standard di illuminazione naturale ed artificiale potranno essere fissati dall'autorità competente.

#### *Linea guida B3.1.5 – Locali alloggi*

1. A bordo devono essere previste adeguate cuccette in modo da assicurare il maggior confort possibile al marittimo a qualsiasi altra persona lo accompagna.
2. Laddove le dimensioni della nave, l'attività nella quale è impegnata e la sua progettazione lo consentano, gli alloggi equipaggio dovrebbero essere progettati e forniti di un locale bagno privato, completo di tutte le dotazioni, così da fornire idoneo comfort al marittimo e facilitare le operazioni di pulizia.
3. Per quanto praticabile, le cabine alloggio dovranno essere divise in modo da separare le persone impegnate nei servizi di guardia in modo da evitare che marittimi che lavorano di giorno e marittimi che fanno la guardia condividano la stessa cabina.
4. I marittimi con la qualifica di sottufficiale dovranno essere alloggiati non più di due per cabina.
5. Per quanto realizzabile, bisognerà prevedere di far beneficiare anche il 2° Ufficiale di Macchina delle disposizioni riportate al paragrafo 9 lettera m) dello Standard A3.1.
6. Lo spazio occupato dalle cuccette, dagli armadi, dai comodini e dalle sedie dovrà essere compreso nel calcolo della superficie. Gli spazi esigui o di forma irregolare che non aumentano effettivamente lo spazio disponibile per circolare e che non possono essere utilizzati per posizionare mobili, non dovranno essere compresi in questo calcolo.
7. E' vietata la sovrapposizione di più di due cuccette. Nei casi in cui le cuccette sono collocate lungo la fiancata della nave, dovrà essere vietato di sovrapporre le cuccette in modo tale che l'oblò risulti ubicato al di sopra di una delle cuccette.
8. Quando delle cuccette sono sovrapposte, la cuccetta inferiore non dovrà essere collocata a meno di 30 centimetri dal pavimento; la cuccetta superiore dovrà essere collocata a media altezza circa tra il fondo della cuccetta inferiore e la faccia inferiore dei bagli del soffitto.
9. Il telaio, e in sua assenza, la sponda di protezione dovranno essere di un materiale approvato, duro, liscio e non suscettibile di corrosione o attaccabile dagli insetti.
10. I sostegni tubolari eventualmente utilizzati per la costruzione delle cuccette dovranno essere totalmente fissati e non dovranno avere perforazioni che potrebbero dare accesso agli insetti.

11. Ogni cuccetta dovrà essere provvista di un materasso confortevole comprensivo di cuscino, o di materasso con rete e cuscino elastici. Il materasso e la sua imbottitura dovranno essere di materiale approvato. Non dovrà essere utilizzato come imbottitura del materasso materiale che possa dare rifugio agli insetti.
12. Quando le cuccette sono sovrapposte, un fondo impermeabile alla polvere dovrà essere fissato sotto al materasso della cuccetta superiore.
13. La mobilia dovrà essere costruita in un materiale liscio e duro, non suscettibile a deformarsi o a corrodarsi.
14. Gli oblò delle cabine dovranno essere dotati di tendine o mezzi equivalenti.
15. Ogni cabina dovrà essere provvista di uno specchio, dei piccoli armadietti a muro per gli articoli di toilette, di uno scaffale per libri e un numero sufficiente di appendiabiti.

#### *Linea guida B3.1.6 – Mense*

1. I locali adibiti a mense possono essere comuni o separati. La decisione in merito dovrà essere presa dopo consultazioni con i rappresentanti della gente di mare e degli armatori e soggetta ad approvazione dell'autorità competente. Bisognerà tenere conto di fattori quali le dimensioni della nave e le diverse caratteristiche culturali, religiose e sociali dei marittimi.
2. Nel caso in cui debbano essere installate mense separate per la gente di mare, tali mense dovranno essere previste separate per:
  - a) il comandante e gli ufficiali;
  - b) i sottufficiali e gli altri marittimi.
3. A bordo di navi diverse dalle navi passeggeri, la superficie delle mense utilizzate dai marittimi non dovrà essere inferiore a 1,5 metri quadri per ogni posto a sedere previsto.
4. A bordo di tutte le navi, le mense dovranno essere provviste di tavoli e di sedie appropriate, fisse o amovibili, in numero sufficiente per il numero più grande di marittimi che potrebbe utilizzarle nello stesso momento.
5. Le seguenti installazioni dovranno essere utilizzabili in ogni momento quando i marittimi sono a bordo:
  - a) un frigorifero posto in un luogo facilmente accessibile e di capacità sufficiente in relazione al numero di persone che utilizzano le mense;
  - b) macchine per l'erogazione di bevande calde;
  - c) macchine per la distribuzione dell'acqua fredda.
6. Nel caso in cui le dispense disponibili non siano accessibili dai locali mensa, dovrebbero essere forniti di armadietti adeguati per utensili da mensa ed impianti appropriati per il lavaggio degli stessi.
7. Il piano superiore dei tavoli e delle sedie dovranno essere di materiale resistente all'umidità.

#### *Linea guida B3.1.7 Servizi igienici*

1. I lavandini e i bagni dovranno essere di adeguate dimensioni e costruiti con materiale approvato, a superficie liscia, non suscettibile a rotture, a scheggiatura od a corrosione.

2. Ogni toilette dovrà essere di un modello approvato e provvista di uno sciacquone ad acqua o altro idoneo mezzo di risciacquo, quale un sistema ad aria, disponibile in ogni momento ed a comando indipendente.
3. Gli impianti sanitari destinati ad essere utilizzati da più persone dovranno essere conformi ai seguenti parametri:
  - a) i rivestimenti del pavimento dovranno essere di materiale resistente approvato, impermeabile all'umidità; esso dovrà essere provvisto di un sistema efficace per il drenaggio dell'acqua;
  - b) le paratie dovranno essere in acciaio o in ogni altro materiale approvato ed essere stagne per una altezza di almeno 23 centimetri sopra il livello del pavimento;
  - c) i locali dovranno essere sufficientemente illuminati, riscaldati e aerati;
  - d) i gabinetti dovranno essere situati in un punto facilmente accessibile, ma separato, dalle cabine e dai locali destinati al lavaggio; essi non dovranno avere accesso diretto sulle cabine né su un passaggio che costituirebbe l'unico accesso tra le cabine ed i gabinetti stessi; tuttavia quest'ultima disposizione non si applica ai gabinetti situati in un compartimento tra due cabine il cui numero totale di occupanti non supera i quattro marittimi;
  - e) qualora più gabinetti siano installati in uno stesso locale, essi dovranno essere sufficientemente separati per garantire la riservatezza.
4. Le apparecchiature messe a disposizione dei marittimi per il lavaggio della biancheria dovranno comprendere:
  - a) lavatrici;
  - b) macchine per asciugatura o locali adibiti ad asciugatura biancheria convenientemente riscaldati e ventilati;
  - c) ferri ed assi da stiro o apparecchiature equivalenti.

#### *Linea guida B3.1.8 Sistemazioni ospedaliere*

1. L'infermeria dovrà essere progettata in modo da facilitare l'attività di consultazione e l'amministrazione delle prime cure ed a prevenire la propagazione delle malattie infettive.
2. L'ingresso, le cuccette, l'illuminazione, la ventilazione, il riscaldamento e l'installazione dell'acqua dovranno essere progettate in modo da garantire il comfort e facilitare il trattamento degli occupanti.
3. Il numero delle cuccette da installare nell'infermeria dovrà essere prescritto dall'autorità competente.
4. Gli occupanti dell'infermeria dovranno disporre, per il loro uso esclusivo, di impianti sanitari che facciano parte dell'infermeria stessa o siano situati nelle immediate vicinanze di essa. Questi impianti sanitari dovranno comprendere come minimo un gabinetto, un lavandino, una vasca da bagno o una doccia.

*Linea guida B3.1.9 Altre installazioni*

1. Qualora siano previste delle installazioni separate per permettere al personale di macchina di cambiarsi, esse dovranno essere:
  - a) situate all'esterno dei locali macchine, ma facilmente accessibili da essi;
  - b) dotate di armadi individuali come pure di vasche da bagno o docce o tutte e due, di lavandini, alimentati da acqua dolce corrente, calda e fredda.

*Linea guida B3.1.10 – Dotazioni cuccette, utensili da tavola e articoli vari*

1. Ogni Stato Membro dovrà prevedere di applicare i seguenti principi:
  - a) dotazioni cuccette ed utensili da tavola in buono stato di pulizia dovranno essere forniti dall'armatore a tutti i marittimi, che li utilizzeranno a bordo mentre sono al servizio della nave e che, sotto la propria responsabilità, dovranno restituire, nelle date indicate dal comandante ed alla cessazione dell'imbarco sulla nave.
  - b) le dotazioni cuccette dovranno essere di buona qualità; i piatti, i bicchieri e gli altri utensili da tavola dovranno essere di materiale approvato che può essere pulito facilmente;
  - c) asciugamani, sapone e carta igienica dovranno essere forniti dall'armatore a tutti i marittimi imbarcati.

*Linea guida B3.1.11. Installazioni per lo svago, la posta e le visite a bordo delle navi*

1. Le strutture ed i servizi per lo svago dovranno essere sottoposti a frequente revisione al fine di assicurare che siano idonei alle esigenze dei marittimi, tenuto conto dell'evoluzione della tecnica, delle condizioni di esercizio e di tutte le altre innovazioni nel settore dei trasporti marittimi.
2. Le dotazioni per le attività ricreative dovranno almeno includere una biblioteca e dei mezzi necessari per la lettura, la scrittura e ove praticabile per il gioco.
3. Con riferimento alla progettazione delle strutture ricreative, l'autorità competente dovrà prendere in considerazione anche la possibilità di un posto di ristoro.
4. Ove realizzabili, bisognerà prevedere di fornire gratuitamente alla gente di mare:
  - a) un locale fumatori;
  - b) la possibilità di guardare la televisione e di ascoltare la radio;
  - c) la possibilità di guardare film, la cui scorta di bordo complessiva dovrà essere adeguata per la durata del viaggio e, se del caso, essere rinnovata a intervalli ragionevoli;
  - d) attrezzature sportive, compreso materiale per l'esercizio fisico, dei giochi da tavola e dei giochi da svolgere sul ponte;
  - e) dove possibile, una piscina;
  - f) una biblioteca contenente pubblicazioni di carattere professionale e altro, la cui scorta dovrebbe essere adeguata per la durata del viaggio e la cui dotazione dovrà essere rinnovata a intervalli ragionevoli;
  - g) attrezzature per poter effettuare dei lavori manuali ricreativi;

## DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- h) apparecchi elettronici quali radio, televisioni, registratori, lettori di CD/DVD, personal computer e relativo software, registratori/riproduttori a cassette;
  - i) se possibile, la previsione di un bar a bordo destinato ai marittimi, a meno che ciò non sia contrario ad abitudini nazionali, religiose o sociali;
  - j) un accesso ragionevole alle comunicazioni telefoniche nave- terra, così come a dei servizi di posta elettronica e, se disponibile, di Internet; l'utilizzo di tali servizi dovrà essere previsto senza alcun costo o ad un costo moderato.
5. Dovranno essere realizzate misure idonee per assicurare che la spedizione della posta dei marittimi sia effettuata nelle condizioni più rapide e sicure possibili. Le misure dovranno anche essere previste per evitare che il marittimo debba pagare delle spese supplementari quando la posta è respinta al mittente per una serie di circostanze indipendenti dalla sua volontà.
6. Fatta salva la legislazione nazionale ed internazionale applicabile dovranno essere previste delle misure per garantire, ogni volta che ciò sarà possibile e ragionevole, che i marittimi ottengano rapidamente l'autorizzazione a ricevere il proprio partner o genitori e amici a bordo della nave come visitatori quando essa si trova in porto. Queste misure dovranno tenere conto delle autorizzazioni richieste ai fini della security.
7. Dovrà essere presa in considerazione la possibilità di autorizzare i marittimi ad essere accompagnati dal proprio partner per un certo periodo di tempo durante i viaggi, quando ciò è possibile e ragionevole. I partner dovranno essere muniti di una assicurazione adeguata per coprire i rischi di infortunio e di malattia; l'armatore dovrà fornire al marittimo il suo sostegno per contrarre questa assicurazione.

*Linea guida B3.1.12 – Prevenzione dai rischi di esposizione al rumore e alle vibrazioni*

1. Gli alloggi equipaggio, i locali ricreativi ed il servizio di mensa dovranno essere ubicati il più lontano possibile dai locali macchine, dal locale timone, dagli argani in coperta, dagli impianti di ventilazione, di riscaldamento e di climatizzazione, così come dalle altre macchine e apparecchiature rumorose.
2. Per la costruzione e la rifinitura delle paratie, dei pavimenti e dei ponti all'interno degli spazi rumorosi, dei locali occupati da macchinari, dovranno essere utilizzati materiali isolanti acustici o altri materiali assorbenti il rumore nonché porte automatiche adatte ad assicurare un isolamento acustico.
3. La sala macchine e gli altri locali occupati da macchinari dovranno essere dotati, dove realizzabili, di postazioni di controllo centralizzate insonorizzate ad uso del personale di macchina. I luoghi di lavoro, quali l'officina, dovranno essere isolati, nella misura del possibile, per evitare il rumore generale proveniente dalla sala macchine ed apposite misure dovranno essere prese per ridurre il rumore del funzionamento delle macchine.
4. Il livello di rumore autorizzato nei posti di lavoro e nei locali alloggio equipaggio dovrà essere conforme alle direttive internazionali dell'Organizzazione internazionale del Lavoro relative ai livelli di esposizione, comprese quelle figuranti nella raccolta delle direttive pratiche dell'Ufficio Internazionale del Lavoro denominata *I fattori ambientali sul luogo di lavoro*, 2001 e, se del caso, alle norme di protezione particolari raccomandate dall'Organizzazione Marittima Internazionale, così come ogni emendamento o strumento complementare ulteriore relativo al livello di rumore accettabile a bordo delle navi.

Una copia degli strumenti applicabili, in inglese e nella lingua di lavoro della nave, dovrà essere conservata a bordo ed essere a disposizione dei marittimi.

5. Gli alloggi equipaggio, i luoghi di ricreazione e quelli di ristorazione non dovranno essere esposti a eccessive vibrazioni.

### **Regola 3.2 – Alimentazione e servizio di ristorazione**

*Obiettivo: Assicurare che la gente di mare abbia accesso ad una alimentazione di buona qualità, compresa l'acqua potabile, fornita in condizioni di igiene stabilite dalle norme*

1. Ogni Stato Membro deve assicurare che le navi che battono la sua bandiera trasportino a bordo e servano degli alimenti e dell'acqua potabile di una qualità appropriata, il cui valore nutrizionale e la quantità corrispondente soddisfino adeguatamente le esigenze delle persone a bordo e tenga conto delle loro diverse appartenenze culturali e religiose.
2. Ai marittimi a bordo di una nave deve essere fornito gratuitamente cibo fino alla fine del proprio periodo di arruolamento.
3. I marittimi impiegati come cuochi di bordo incaricati della preparazione dei pasti dovranno possedere la formazione e le qualifiche richieste per questa funzione.

#### *Standard A3.2 Alimentazione e servizio di ristorazione*

1. Ogni Stato Membro adotta una legislazione o altre misure atte a garantire delle norme minime per quanto riguarda la quantità e la qualità dell'alimentazione e dell'acqua potabile, così come delle norme relative al servizio di ristorazione per i pasti serviti ai marittimi a bordo delle navi che battono la sua bandiera, e deve, tramite attività educative, impegnarsi a promuovere la conoscenza e l'applicazione delle norme indicate nel presente paragrafo.
2. Ogni Stato Membro assicura che le navi battenti la sua bandiera osservino le seguenti norme minime:
  - a) sufficiente approvvigionamento di viveri ed acqua potabile, di valore nutritivo, di qualità e di varietà soddisfacente, tenuto conto del numero di marittimi presenti a bordo, della loro religione e delle loro abitudini culturali in materia alimentare così come della durata e della natura del viaggio;
  - b) l'organizzazione e l'equipaggiamento del servizio di cucina e di ristorazione deve essere tale da fornire ai marittimi dei pasti adeguati, variati e nutritivi, preparati e serviti in condizioni igieniche soddisfacenti;
  - c) il personale di cucina e di servizio ristorazione deve essere convenientemente addestrato o istruito per l'esercizio delle sue funzioni.
3. Gli armatori assicurano che il marittimo arruolato come cuoco di bordo sia addestrato e provvisto della qualifica e della competenza per esercitare questa funzione conformemente alle disposizioni della legislazione dello Stato Membro interessato.

4. Le prescrizioni riportate al paragrafo 3 del presente Standard includono la necessità di superare con esito positivo un corso di formazione approvato o riconosciuto dall'autorità competente, basato sull'attitudine pratica per il servizio in cucina, l'igiene personale e l'igiene alimentare, l'approvvigionamento dei viveri, la gestione delle scorte, la protezione dell'ambiente, la salute e la sicurezza nel servizio di cucina e di ristorazione.
5. A bordo delle navi con un numero di persone di equipaggio prescritto inferiore a dieci persone, possono - in relazione alle dimensioni dell'equipaggio ed alle modalità operative della nave, ed a parere dell'autorità competente - non essere tenuti ad avere a bordo un cuoco pienamente qualificato. Tuttavia, chiunque prepara gli alimenti in cucina deve avere ricevuto una formazione o un'istruzione nei campi relativi all'igiene alimentare e personale, così come la manipolazione e la conservazione degli alimenti a bordo.
6. In circostanze di eccezionale necessità, l'autorità competente può rilasciare una deroga con la quale si autorizza un cuoco non pienamente qualificato a servire su una determinata nave e per un periodo di tempo limitato, fino al successivo porto di scalo o per un periodo comunque non superiore a un mese, a condizione che la persona alla quale è stata accordata la deroga abbia ricevuto una formazione o un'istruzione sui principi relativi all'igiene alimentare e personale, così come la manipolazione e la conservazione degli alimenti a bordo.
7. Conformemente alle procedure previste al Titolo 5 in materia di verifica di conformità alle disposizioni, l'autorità competente richiede che siano effettuate a bordo delle navi frequenti ispezioni documentate dal comandante o sotto la sua autorità sui seguenti punti:
  - a) approvvigionamento dei viveri e dell'acqua potabile;
  - b) tutti i locali ed attrezzature utilizzate per la conservazione e la manipolazione dei viveri e dell'acqua;
  - c) la cucina e tutte le altre apparecchiature utilizzate per la preparazione e il servizio dei pasti.
8. Nessun marittimo di meno di 18 anni deve essere impiegato o arruolato o lavorare come cuoco di bordo.

#### *Linea guida B3.2 Alimentazione e servizio di ristorazione*

##### *Linea guida B3.2.1 – Ispezione, educazione, ricerca e pubblicazione*

1. L'autorità competente, in cooperazione con le altre agenzie ed organizzazioni interessate dovrà raccogliere informazioni aggiornate sul nutrimento e sui metodi di acquisto, immagazzinamento, conservazione dei prodotti alimentari come pure sul modo di preparare e servire i pasti tenuto conto delle specificità del servizio di ristorazione a bordo di una nave. Queste informazioni dovranno essere messe gratuitamente o a un costo ragionevole a disposizione dei produttori e dei commercianti specializzati nella fornitura di prodotti alimentari o di materiale da cucina e da tavola per le navi, dei comandanti, dei maitre d'hotel e cuochi di bordo e delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate. A tal fine, bisognerà utilizzare dei mezzi appropriati di diffusione, quali manuali, opuscoli, manifesti, grafici o annunci nei periodici professionali.

2. L'autorità competente dovrà fare delle raccomandazioni in modo da evitare lo spreco dei viveri, per facilitare il mantenimento di un livello adeguato di igiene e di assicurare un'organizzazione ottimale del lavoro.
3. L'autorità competente, in cooperazione con le agenzie e le organizzazioni interessate dovrà elaborare del materiale didattico e diffondere informazioni a bordo relative ai metodi appropriati per garantire un'alimentazione e servizi di ristorazione soddisfacenti.
4. L'autorità competente dovrà cooperare strettamente con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate e con le autorità nazionali o locali che si occupano delle questioni di alimentazione e di salute e, se necessario, potrà ricorrere ai servizi di queste ultime autorità.

*Linea guida B3.2.2 – Cuochi di bordo*

1. I marittimi saranno qualificati come cuochi di bordo se soddisfano le seguenti condizioni:
  - a) aver servito in mare per un periodo minimo stabilito dall'autorità competente e che può variare in funzione delle qualifiche o dell'esperienza pertinente degli interessati;
  - b) aver superato l'esame prescritto dall'autorità competente o un esame equivalente al termine di un corso di formazione riconosciuto per i cuochi.
2. L'esame prescritto può essere svolto e il relativo certificato emesso sia direttamente dall'autorità competente sia, sotto il controllo di quest'ultima, da una scuola autorizzata per la formazione dei cuochi.
3. L'autorità competente dovrà prevedere il riconoscimento, ove appropriato, di certificati di competenza come cuoco di bordo rilasciati da altri Stati Membri che hanno ratificato la presente Convenzione o la Convenzione (n° 69) sulla certificazione dei cuochi di bordo, 1946 o da altro organismo autorizzato.

**TITOLO 4****TUTELA DELLA SALUTE, ASSISTENZA SANITARIA, TUTELA DEL BENESSERE  
E DELLA SICUREZZA SOCIALE****Regola 4.1 – Assistenza sanitaria a bordo delle navi e a terra**

*Obiettivo: tutelare la salute dei marittimi ed assicurare che abbiano accesso immediato all'assistenza sanitaria a bordo delle navi e a terra.*

1. Ogni Stato Membro vigila affinché tutti i marittimi a bordo di navi battenti la sua bandiera siano garantiti da misure appropriate per la tutela della salute e ricevano assistenza sanitaria immediata ed adeguata per tutto il tempo in cui prestano servizio a bordo della nave.
2. La tutela e l'assistenza secondo il paragrafo 1 della presente Regola, devono, in via di principio, essere fornite ai marittimi a titolo gratuito.
3. Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi a bordo delle navi sul suo territorio che necessitano di assistenza sanitaria immediata possano accedere alle strutture mediche presenti a terra sul suo territorio.
4. Le disposizioni in materia di tutela della salute ed assistenza sanitaria a bordo enunciate nel Codice prevedono standard con misure atte a tutelare la salute dei marittimi e fornire loro un'assistenza sanitaria paragonabile, per quanto possibile, a quella di cui abitualmente fruiscono i lavoratori a terra.

*Standard A4.1 – Assistenza sanitaria a bordo delle navi e a terra*

1. Ogni Stato Membro garantisce che le misure atte a tutelare la salute e fornire assistenza medica, ivi comprese le cure dentali essenziali, ai marittimi che prestano servizio a bordo di una nave che batte la sua bandiera siano adottate in modo da:
  - a) assicurare che ai marittimi siano applicate le disposizioni generali in materia di tutela della salute e assistenza sanitaria sul lavoro rilevanti ai fini delle loro mansioni come pure le disposizioni speciali e proprie del lavoro a bordo delle navi;
  - b) assicurare che i marittimi siano tutelati dal punto di vista della salute e ricevano assistenza sanitaria comparabile, per quanto possibile, a quella di cui abitualmente fruiscono i lavoratori a terra, incluso l'accesso immediato ai farmaci di cui necessitano, alle attrezzature e strutture mediche per effettuare diagnosi e relativi trattamenti nonché a informazioni e competenze mediche;
  - c) concedere ai marittimi il diritto di consultare, senza indugio, un medico specialista o un dentista nei porti di scalo, ove possibile;

- d) assicurare che, compatibilmente con la legislazione e pratica dello Stato Membro, i servizi di assistenza sanitaria e tutela della salute siano erogati ai marittimi a titolo gratuito quando sono a bordo della nave o a terra in un porto straniero;
  - e) evitare che si limitino al trattamento dei marittimi ammalati o feriti ma che includano misure a carattere preventivo quali ad esempio i programmi sulla promozione e l'educazione in materia di salute.
2. L'autorità competente adotterà un formulario medico standard ad uso dei comandanti delle navi e per il personale medico preposto a terra e a bordo. Una volta completato, il formulario ed il suo contenuto saranno considerati documentazione riservata e utilizzati soltanto per agevolare le cure dei marittimi.
3. Ogni Stato Membro adotterà una legislazione, sulle navi battenti la sua bandiera, che stabilisce le prescrizioni per le strutture medico-ospedaliere a bordo nonché le attrezzature e la formazione.
4. Le legislazioni nazionali devono prevedere, come minimo, quanto segue:
- a) tutte le navi devono munirsi di una farmacia di bordo, di attrezzature mediche e di una guida medica, le cui specifiche sono stabilite e sottoposte a ispezioni periodiche da parte dell'autorità competente; le prescrizioni nazionali devono tenere conto del tipo di nave, del numero di persone a bordo e della natura, destinazione e durata dei viaggi nonché degli standard medici rilevanti a livello nazionale ed internazionale;
  - b) le navi che trasportano più di 100 persone e che normalmente effettuano viaggi internazionali con durata superiore ai tre giorni devono avere a bordo un medico qualificato responsabile dell'assistenza sanitaria. La legislazione nazionale determina a quali altre navi è richiesto il medico a bordo, tenendo conto, tra l'altro, di fattori quali la durata, il tipo e le condizioni del viaggio nonché il numero dei marittimi a bordo;
  - c) alle navi che non prevedono un medico è richiesta la presenza di almeno un marittimo a bordo incaricato dell'assistenza medica e della somministrazione di farmaci come parte delle sue mansioni abituali oppure di almeno un marittimo a bordo in grado di fornire le cure mediche di emergenza. Le persone incaricate dell'assistenza medica a bordo che non sono medici qualificati devono ricevere una formazione esaustiva e soddisfacente in assistenza sanitaria che soddisfa i requisiti della Convenzione Internazionale relativa alle norme di Formazione, di Certificazione e Tenuta della Guardia della gente di mare del 1978, nella sua versione aggiornata, ("STCW"). I marittimi incaricati di fornire le cure mediche di emergenza devono aver completato con successo la relativa formazione conformemente a quanto richiesto dalla STCW. La legislazione nazionale è tenuta a specificare il livello della formazione prevista, tenendo conto, tra l'altro, di fattori quali la durata, il tipo e le condizioni del viaggio nonché il numero dei marittimi a bordo;

- d) l'autorità competente garantisce, mediante un sistema già predisposto, la disponibilità, 24 ore su 24, di usufruire di consulto medici, anche specialistici, via radio o via satellite per le navi in mare. Il consulto medico, ivi compresa la trasmissione di messaggi medici mediante comunicazione via radio o satellitare tra una nave e le persone a terra che forniscono il parere, deve essere disponibile a titolo gratuito per tutte le navi, a prescindere dal tipo di bandiera.

*Linea guida B4.1 – Assistenza sanitaria a bordo delle navi e a terra*

*Linea guida B4.1.1 – Assistenza sanitaria*

1. Sulle navi che non hanno l'obbligo di un medico a bordo, l'autorità competente, nel determinare il livello della formazione medica da impartire, dovrebbe esigere che:
  - a) le navi che normalmente sono in grado di raggiungere un medico qualificato nonché strutture mediche entro otto ore dall'insorgere del problema dovrebbero designare almeno un marittimo munito della formazione prescritta per le cure di prima emergenza conformemente alla Convenzione STCW'78, nella sua versione aggiornata che abilita dette persone a prendere provvedimenti immediati ed efficaci in caso di infortuni o malattie che possono insorgere a bordo di una nave e avvalersi del consulto medico via radio o via satellite;
  - b) tutte le altre navi dovrebbero designare almeno un marittimo munito della formazione prescritta in assistenza medica conformemente alla Convenzione STCW, nella sua versione aggiornata, prevedendo una formazione pratica e formazione nelle tecniche salvavita come ad esempio la terapia endovenosa che lo mettano in grado di partecipare efficacemente a programmi coordinati per l'assistenza medica alle navi in mare e fornire agli eventuali malati o feriti una soddisfacente assistenza medica standard durante il periodo di permanenza sulla nave.
2. La formazione di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbe basarsi sui contenuti delle edizioni più recenti della *Guida medica internazionale per le navi*, la *Guida delle cure mediche di emergenza da somministrare in caso di infortuni dovuti a merci pericolose*, il "*Documento di Guida*" – *Una guida di formazione marittima internazionale* e la sezione medica del *Codice internazionale dei segnali* nonché guide nazionali assimilabili.
3. Le persone di cui al paragrafo 1 della presente Linea Guida ed altri marittimi secondo quanto previsto dall'autorità competente dovrebbero, ad intervalli più o meno quinquennali, seguire corsi di aggiornamento per consentire loro di mantenere, migliorare ed aggiornare le conoscenze e competenze acquisite.

4. La farmacia di bordo nonché le attrezzature e la guida medica sulla nave dovrebbero essere conservate in maniera adeguata e sottoposte a ispezioni periodiche, con intervalli non superiori ai 12 mesi, effettuate da responsabili designati dall'autorità competente che dovrebbe non solo assicurare il controllo dell'etichettatura, della data di scadenza e delle condizioni di tutti i medicinali e delle relative istruzioni per l'uso ma anche il buon funzionamento di tutte le attrezzature. Nell'adottare o revisionare della guida medica per le navi ad uso nazionale e nel determinare i contenuti della farmacia di bordo e alle attrezzature mediche, l'autorità competente dovrebbe tenere conto delle raccomandazioni internazionali nel settore, ivi compresa l'ultima edizione della *Guida medica internazionale per le navi* nonché le altre guide menzionate al paragrafo 2 della presente linea guida.
5. Quando un carico classificato pericoloso non è stato incluso nell'edizione più recente della *Guida delle cure mediche di emergenza da somministrare in caso di infortuni dovuti a merci pericolose*, la gente di mare dovrebbe essere debitamente informata sul tipo di sostanze trasportate, i rischi che ne conseguono, l'equipaggiamento di protezione individuale richiesto, le procedure mediche pertinenti e gli antidoti specifici. Detti antidoti e l'equipaggiamento di protezione individuale dovrebbero essere a bordo della nave ogni qualvolta si trasportano merci pericolose. Tali informazioni dovrebbero essere integrate con le politiche ed i programmi per le navi in materia di salute e sicurezza sul lavoro descritte nella Regola 4.3 e relative disposizioni del Codice.
6. Tutte le navi dovrebbero tenere a bordo un elenco completo ed aggiornato delle stazioni radio mediante le quali è possibile ricevere consulti medici; e, se munite di un sistema di comunicazione satellitare, di un elenco completo ed aggiornato delle stazioni costiere attraverso le quali poter ottenere consulti medici. I marittimi responsabili dell'assistenza sanitaria o delle cure mediche di emergenza a bordo dovrebbero essere istruiti sull'uso della guida medica per le navi e della sezione medica dell'edizione più recente del *Codice internazionale dei segnali* in modo da essere in grado di capire il tipo di informazioni necessarie da parte del medico consultato nonché la consulenza ricevuta.

#### *Linea guida B4.1.2 – Modulo di rapporto medico*

1. Il modulo del rapporto medico standard per i marittimi conformemente alla parte A del presente Codice dovrebbe essere concepito in modo da semplificare lo scambio delle relative informazioni mediche riguardanti i singoli marittimi tra la nave e la terraferma in casi di malattia o di infortuni.

#### *Linea guida B4.1.3 – Assistenza medico-sanitaria a terra*

1. Le strutture mediche a terra adibite alle cure dei marittimi dovrebbero essere adeguate e disporre di medici, dentisti e altro personale medico opportunamente qualificato.

2. Sarebbe opportuno adottare misure al fine di garantire ai marittimi, quando si trovano in un porto, la possibilità di avere accesso a:
  - a) cure ambulatoriali in caso di malattie ed infortuni;
  - b) ricovero ospedaliero, ove necessario;
  - c) strutture per le cure dentarie, soprattutto nei casi di emergenza.
3. Dovrebbero essere adottate misure per agevolare le cure dei marittimi affetti da malattie. In particolare, ai marittimi dovrebbe essere consentito il ricovero tempestivo presso cliniche e ospedali a terra, senza alcuna difficoltà e a prescindere dalla nazionalità o credo religioso, e, ove possibile, bisognerebbe prendere provvedimenti, laddove opportuno, al fine di assicurare la continuità delle cure ad integrazione delle strutture mediche di cui possono disporre.

*Linea guida B4.1.4 – Assistenza medico-sanitaria alle altre navi e cooperazione internazionale*

1. Ogni Stato Membro dovrebbe prendere in debita considerazione l'opportunità di prendere parte alla cooperazione internazionale nel settore dell'assistenza, dei programmi e della ricerca in materia di tutela della salute e assistenza sanitaria. Tale cooperazione comprende:
  - a) lo sviluppo e il coordinamento degli sforzi in materia di ricerca e soccorso nonché la predisposizione di assistenza medica ed evacuazione rapida in mare per le persone gravemente ammalate o ferite a bordo di una nave mediante mezzi quali ad esempio sistemi di rapporto periodico della posizione della nave, centri di coordinamento per i soccorsi e servizi di emergenza con elicotteri, conformemente alla Convenzione internazionale del 1979 per la ricerca e il salvataggio in mare, come modificata, e il *Manuale internazionale aeronautico e marittimo di ricerca e soccorso (IAMSAR)*;
  - b) l'utilizzo ottimale di tutte le navi munite di medico a bordo e delle navi in mare in grado di offrire strutture ospedaliere e di soccorso;
  - c) la compilazione e l'aggiornamento di un elenco internazionale di medici e strutture per l'assistenza sanitaria disponibili su scala mondiale al fine di fornire assistenza medica di emergenza alla gente di mare;
  - d) lo sbarco a terra dei marittimi che necessitano di cure di emergenza;
  - e) il rimpatrio, non appena possibile, dei marittimi ospedalizzati all'estero, secondo il parere del medico responsabile del caso tenendo conto della volontà e delle esigenze del marittimo;
  - f) la predisposizione di una assistenza personale per i marittimi durante il rimpatrio, secondo le prescrizioni del medico responsabile che tiene conto della volontà e delle esigenze del marittimo in questione;
  - g) l'impegno a creare dei centri sanitari per la gente di mare allo scopo di:
    - i. effettuare ricerche sullo stato di salute, le cure mediche e l'assistenza sanitaria preventiva della gente di mare;

- ii. formare il personale del servizio medico-sanitario in materia di medicina marittima;
  - h) la raccolta e la valutazione dei dati statistici riguardanti gli infortuni sul lavoro, le malattie e gli infortuni mortali che colpiscono i marittimi nonché l'integrazione e l'armonizzazione delle statistiche con qualsiasi sistema nazionale preesistente di statistiche relative agli infortuni sul posto di lavoro e le malattie che comprendono altre categorie di lavoratori;
  - i) l'organizzazione di scambi internazionali di informazioni tecniche, materiale di formazione professionale e di personale docente formazione, come anche seminari e gruppi di lavoro internazionali;
  - j) l'erogazione, per tutti in marittimi, di assistenza medica specialistica per la cura e la prevenzione, e servizi medici nei porti oppure la messa a disposizione di servizi assistenza medica generale, sanitari e riabilitativi;
  - k) la predisposizione per il rimpatrio delle salme o delle ceneri dei marittimi deceduti non appena possibile secondo le volontà dei parenti più stretti.
2. La cooperazione internazionale nel campo della tutela della salute e dell'assistenza sanitaria per i marittimi dovrebbe basarsi su accordi o consultazioni bilaterali o multilaterali tra gli Stati Membri.

#### *Linea guida B4.1.5 – Persone a carico dei marittimi*

1. Ogni Stato Membro dovrebbe adottare misure atte ad garantire cure mediche sufficienti e adeguate a favore delle persone a carico dei marittimi domiciliati sul suo territorio in attesa che si crei un servizio di assistenza medica aperto a tutti i lavoratori e alle persone a loro carico, quando tali servizi non dovessero esistere e si dovrebbe informare l'Ufficio Internazionale del Lavoro delle misure adottate a tale scopo.

#### **Regola 4.2 – Responsabilità dell'armatore**

*Obiettivo: assicurare che la gente di mare sia tutelata dalle conseguenze finanziarie dovute a malattie, infortuni o decessi verificatesi durante l'espletamento delle proprie funzioni.*

1. Ogni Stato Membro deve assicurarsi che sulle navi battenti la sua bandiera siano adottate misure, conformi al Codice, che prevedano che i marittimi in servizio sulle navi abbiano diritto ad un sostegno e ad un'assistenza materiale da parte dell'armatore per far fronte alle conseguenze finanziarie derivanti da malattie, infortuni o decessi verificatesi durante l'espletamento delle loro mansioni conformemente al contratto di arruolamento marittimo o derivanti dal loro impiego nel corso di tale contratto.
2. La presente regola non pregiudica ogni altra azione giudiziaria a disposizione dei marittimi per la tutela dei loro diritti.

*Standard A4.2 – Responsabilità civile dell'armatore*

1. Ogni Stato Membro adotterà una legislazione che disponga che l'armatore della nave battente la sua bandiera sia responsabile della tutela della salute e dell'assistenza sanitaria di tutti i marittimi in servizio a bordo delle navi in conformità con i seguenti standard minimi:
  - a) l'armatore deve prendersi carico dei costi, derivanti da malattia o infortunio, per i marittimi che lavorano a bordo della sua nave, avvenuti dalla data di inizio del servizio e la data entro la quale gli stessi sono effettivamente rimpatriati, oppure derivante dal loro arruolamento tra queste date;
  - b) l'armatore deve prendersi carico della copertura finanziaria per garantire al marittimo un indennizzo in caso di decesso o invalidità a lungo termine derivanti da infortuni sul lavoro, malattie o rischi professionali, secondo quanto stabilito dalla legislazione nazionale, il contratto di arruolamento marittimo o le contrattazioni collettive nazionali;
  - c) l'armatore deve pagare le spese per l'assistenza sanitaria, incluse le cure mediche e la fornitura dei farmaci necessari e degli apparecchi terapeutici, del vitto e alloggio lontano da casa fino a quando il marittimo infermo o infortunato non si è ripreso oppure finché la malattia o invalidità sia stata dichiarata permanente;
  - d) l'armatore sosterrà i costi relativi alle spese di sepoltura in caso di decesso avvenuto a bordo della nave o a terra durante il periodo di imbarco.
2. La legislazione nazionale può limitare la responsabilità civile dell'armatore per la copertura delle spese relative all'assistenza sanitaria, al vitto e all'alloggio ad un periodo non inferiore alle 16 settimane a partire dal giorno dell'infortunio o dall'inizio della malattia.
3. Quando la malattia o infortunio si traducono in inabilità al lavoro spetterà all'armatore:
  - a) corrispondere il salario pieno per tutto il periodo in cui il marittimo rimane a bordo oppure fino a quando il marittimo non è stato rimpatriato conformemente alla presente Convenzione;
  - b) corrispondere il salario per intero o in parte come stabilito dalla legislazione nazionale oppure come previsto dalle contrattazioni collettive dal momento del rimpatrio o dello sbarco fino al loro ricovero o, nel caso in cui sia precedente, fino a quando ha il diritto di percepire le indennità in virtù della legislazione del Stato Membro in questione.
4. La legislazione nazionale può limitare la responsabilità civile dell'armatore nella corresponsione del salario per intero o in parte nei confronti di un marittimo che non è più a bordo ad un periodo non inferiore alle 16 settimane a partire dal giorno dell'infortunio oppure dall'inizio della malattia.
5. La legislazione nazionale può esentare l'armatore dalla responsabilità civile nei casi in cui:

- a) l'incidento si è verificato al di fuori del servizio sulla nave;
  - b) l'incidento o la malattia sono dovuti alla cattiva condotta intenzionale da parte del marittimo infermo, infortunato o deceduto;
  - c) la malattia o infermità sono state intenzionalmente tenute nascoste al momento dell'arruolamento.
6. La legislazione nazionale può esentare l'armatore dalla responsabilità civile per la copertura delle spese relative all'assistenza sanitaria, al vitto e all'alloggio nonché le spese di sepoltura nella misura in cui tale responsabilità viene assunta dalle autorità pubbliche.
7. L'armatore o i suoi rappresentanti prenderanno provvedimenti per salvaguardare i beni lasciati a bordo dal marittimo infermo, infortunato o deceduto per poi restituirli allo stesso oppure ai parenti più stretti.

#### *Linea guida B4.2 – Responsabilità civile dell'armatore*

1. La corresponsione del salario pieno prescritta dallo Standard A4.2, paragrafo 3a) può escludere le indennità.
2. La legislazione nazionale può stabilire che un armatore non è più responsabile dei costi relativi a un marittimo malato o infortunato dal momento in cui tale marittimo può beneficiare di indennità di malattia in virtù di un regime di assicurazione obbligatoria contro le malattie, gli infortuni oppure di un indennizzo contro gli infortuni sul lavoro.
3. La legislazione nazionale può stabilire che le spese di sepoltura pagate dall'armatore siano rimborsate da un istituto assicurativo nei casi in cui la legislazione relativa all'assicurazione sociale o all'indennità dei lavoratori prevedano una prestazione per le spese funerarie.

#### **Regola 4.3 – Tutela della salute e della sicurezza, prevenzione degli infortuni**

*Obiettivo: Assicurare che l'ambiente di lavoro dei marittimi a bordo delle navi favorisca la sicurezza e la salute sul lavoro.*

1. Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi che lavorano a bordo delle navi battenti la sua bandiera beneficino di un sistema di tutela della salute sul posto di lavoro e vivano, lavorino e facciano formazione a bordo in un ambiente sicuro e sano.
2. Ogni Stato Membro elabora e promulga linee guida per la gestione della sicurezza e della salute sul lavoro a bordo delle navi battenti la sua bandiera, previa consultazione con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi e tenendo conto dei codici applicabili, linee guida e standard raccomandati dagli organismi internazionali, le amministrazioni nazionali e le organizzazioni dell'industria marittima.

3. Ogni Stato Membro adotta leggi, regolamenti e altre misure in merito agli aspetti specificati dal Codice, tenendo conto degli strumenti internazionali pertinenti e stabilisce altresì gli standard per la tutela della sicurezza e della salute sul lavoro nonché la prevenzione degli infortuni sulle navi battenti la sua bandiera.

*Standard A4.3 – Tutela della salute e della sicurezza, prevenzione degli infortuni*

1. La legislazione ed altre misure da adottare in conformità con la Regola 4.3, paragrafo 3, devono comprendere quanto segue:
- a) l'adozione e l'effettiva attuazione e promozione delle politiche e programmi per la salute e la sicurezza sul lavoro a bordo delle navi battenti la sua bandiera, ivi inclusa la valutazione dei rischi nonché la formazione e l'informazione dei marittimi;
  - b) ragionevoli precauzioni allo scopo di prevenire infortuni e malattie professionali a bordo della nave, ivi comprese misure atte a ridurre e prevenire il rischio di esposizione a livelli nocivi legati a fattori ambientali e sostanze chimiche nonché il rischio di infortuni o malattie che potrebbero scaturire dall'uso di attrezzature e macchinari a bordo;
  - c) programmi a bordo per la prevenzione di infortuni e malattie professionali nonché per il costante miglioramento della tutela della sicurezza e della salute, con il coinvolgimento dei rappresentanti della gente di mare e di tutte le altre persone interessate alla attuazione dei suddetti programmi, prendendo in considerazione le misure preventive ivi compresi la progettazione e il controllo di progetto, la sostituzione dei procedimenti e delle procedure per mansioni collettive e individuali nonché l'uso dei dispositivi personali di protezione;
  - d) procedure relative alle ispezioni, alla notifica e alla correzioni di situazioni pericolose e altresì per eseguire inchieste e rapporti sugli incidenti sul lavoro avvenuti a bordo.
2. Le disposizioni indicate al paragrafo 1 del presente Standard devono:
- a) tenere conto degli strumenti internazionali applicabili e relativi alla tutela della sicurezza e salute sul posto di lavoro in generale nonché dei rischi specifici e occuparsi tutti gli aspetti relativi alla prevenzione degli infortuni e malattie professionali applicabili al lavoro dei marittimi e in particolare quelle che sono proprie dell'impiego marittimo;
  - b) specificare in modo chiaro gli obblighi dell'armatore, della gente di mare e degli altri interessati al fine di osservare le prescrizioni previste dagli standard applicabili nonché le politiche e i programmi sulla sicurezza e la salute a bordo della nave con particolare attenzione rivolta alla sicurezza ed alla salute dei marittimi con età inferiore ai 18 anni;
  - c) precisare i doveri del comandante o della persona da lui designata, o di entrambi, nell'assumere la specifica responsabilità dell'attuazione e conformità delle politiche e programmi sulla sicurezza e salute sul lavoro a bordo della nave;

- d) indicare il rappresentante della sicurezza a bordo nominato o eletto per partecipare agli incontri del comitato di sicurezza della nave. Detto comitato sarà istituito a bordo della nave dove vi saranno cinque o più marittimi.
3. La legislazione e le altre misure menzionate al paragrafo 3 della Regola 4.3, devono essere sottoposte a revisione periodica in consultazione con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare, se necessario, aggiornate in considerazione dei progressi ottenuti nella tecnologia e nella ricerca al fine di agevolare il continuo miglioramento nelle politiche e nei programmi sulla sicurezza e salute sul lavoro e di fornire un ambiente lavorativo sicuro per i marittimi che prestano servizio sulle navi battenti la bandiera dello Stato Membro.
4. La conformità alle prescrizioni indicate negli strumenti internazionali applicabili in relazione a livelli di esposizione accettabili rispetto ai rischi professionali a bordo di una nave e all'elaborazione e applicazione di politiche e programmi sulla salute e sicurezza sul lavoro a bordo delle navi, sono da considerarsi rispondenti alle prescrizioni della presente Convenzione.
5. L'autorità competente vigila affinché:
- a) gli incidenti sul lavoro, gli infortuni e le malattie professionali sul lavoro siano corredati da adeguati rapporti, prendendo in considerazione la guida fornita dall'ILO per quanto riguarda i rapporti e la documentazione degli incidenti sul lavoro e malattie sul lavoro;
  - b) statistiche esaurienti dei predetti incidenti e malattie siano tenute, analizzate e pubblicate, e, ove opportuno, seguite da studi sulle tendenze generali e sui rischi identificati;
  - c) gli incidenti sul lavoro siano oggetto di relative inchieste.
6. La redazione di rapporti e le inchieste relative a questioni in materia di sicurezza e salute sul lavoro devono essere concepite in modo da garantire la tutela dei dati personali dei marittimi e tenere conto della guida fornita dall'ILO su questi aspetti.
7. L'autorità competente deve cooperare con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare al fine di adottare misure per informare i marittimi sui rischi riguardanti particolari pericoli a bordo delle navi, ad esempio, con appositi avvisi affissi contenenti particolari istruzioni.
8. L'autorità competente esige che gli armatori che effettuano una valutazione dei rischi in relazione alla gestione della sicurezza e della salute sul lavoro facciano riferimento a informazioni statistiche appropriate provenienti dalle loro navi e da statistiche generali fornite dall'autorità competente.

*Linea guida B4.3 - Tutela della salute e della sicurezza, prevenzione degli incidenti**Linea guida B4.3.1 – Disposizioni riguardo a infortuni e malattie professionali*

1. Le disposizioni previste ai sensi dello Standard A4.3 dovrebbero tenere conto del codice di buone prassi dell'ILO del 1996 intitolato *Prevenzione degli infortuni a bordo delle navi in mare e nei porti*, e successive modificazioni ed altre norme e direttive ILO nonché altri standard, linee guida e codici di buona prassi internazionale riguardanti la tutela della sicurezza e della salute sul lavoro, ivi compresi i livelli di esposizione identificabili.
2. L'autorità competente dovrebbe vigilare affinché le linee guida nazionali per la gestione della sicurezza e della salute si occupino in particolare degli aspetti seguenti:
  - a) disposizioni generali e di base;
  - b) caratteristiche strutturali della nave, inclusi i mezzi di accesso e i rischi relativi all'amianto;
  - c) macchinari;
  - d) effetti della temperatura estremamente bassa o alta di qualsiasi superficie con la quale i marittimi possono entrare in contatto;
  - e) effetti del rumore sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo della nave;
  - f) effetti delle vibrazioni sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo della nave;
  - g) effetti dei fattori ambientali, diversi da quelli elencati negli elenchi puntati e) ed f), sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo, incluso il fumo di tabacco;
  - h) misure speciali di sicurezza sul ponte e sottocoperta;
  - i) attrezzature per le operazioni di carico e scarico;
  - j) prevenzione ed estinzione degli incendi;
  - k) ancore, catene e cavi;
  - l) carichi pericolosi e zavorra;
  - m) dispositivi di protezione individuale per i marittimi;
  - n) lavoro in spazi chiusi;
  - o) effetti fisici e mentali dovuti ad affaticamento;
  - p) effetti della dipendenza da droga o alcol;
  - q) protezione e prevenzione per l'HIV/AIDS;
  - r) situazioni di emergenza e risposta in caso di incidenti.
3. La valutazione dei rischi e la riduzione dell'esposizione in merito alle questioni menzionate al paragrafo 2 della presente linea guida dovrebbero considerare gli effetti dovuti al lavoro che si ripercuotono sulla salute: gli effetti fisici, ivi compresi la movimentazione manuale dei carichi, il rumore e le vibrazioni, gli effetti chimici e biologici, gli effetti mentali, gli effetti fisici sulla salute fisica e mentale dovuti ad affaticamento nonché gli infortuni sul lavoro. Le misure necessarie dovrebbero tenere in debito conto il principio di prevenzione secondo il quale i rischi vanno combattuti alla fonte, l'adattamento del lavoro rispetto all'individuo, soprattutto in relazione alla progettazione del posto di lavoro e alla sostituzione dell'elemento pericoloso con il meno pericoloso, che sono prioritari rispetto al dispositivo di protezione individuale dei marittimi.

4. Inoltre, l'autorità competente dovrebbe vigilare affinché siano prese in considerazione le implicazioni per la salute e la sicurezza, in particolare per quanto riguarda:
- azioni in situazioni di emergenza e in caso di incidenti;
  - gli effetti della dipendenza da droga e alcol;
  - la protezione e prevenzione per l'HIV/AIDS.

#### *Linea guida B4.3.2 – Esposizione al rumore*

- L'autorità competente, insieme con gli organismi internazionali competenti e con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, dovrebbe continuamente esaminare la questione del rumore a bordo delle navi al fine di migliorare la protezione dei marittimi, per quanto possibile, contro gli effetti nocivi dovuti da esposizione al rumore.
- L'esame di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbe tenere conto degli effetti nocivi da esposizione a rumore eccessivo per l'udito, sulla salute ed il comfort dei marittimi prescrivere o raccomandare misure per ridurre il rumore a bordo per la tutela dei marittimi. Le misure da considerare dovrebbero prevedere quanto segue:
  - informazione e formazione dei marittimi sui pericoli per l'udito e la salute in caso di esposizione prolungata ad elevati livelli di rumore e sull'utilizzo adeguato dell'equipaggiamento e dei dispositivi di protezione individuale contro il rumore;
  - fornitura di dispositivi di protezione individuale per l'udito di tipo approvato ad uso dei marittimi, ove necessario; e
  - valutazione dei rischi e riduzione dei livelli di esposizione al rumore in tutti gli alloggi, le strutture ricreative e il servizio mensa nonché nelle sale macchine ed altri ambienti adibiti ai macchinari.

#### *Linea guida B4.3.3 – Esposizione alle vibrazioni*

- L'autorità competente, insieme con gli organismi internazionali competenti e con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, tenendo conto, ove opportuno, dei rilevanti standard internazionali, dovrebbe costantemente esaminare il problema delle vibrazioni a bordo delle navi al fine di tutelare meglio la gente di mare, per quanto possibile, contro gli effetti nocivi dovuti ad esposizione alle vibrazioni.
- L'esame di revisione di cui al paragrafo 1 della presente Linea Guida dovrebbe includere gli effetti dell'esposizione a vibrazioni eccessive per la salute e il comfort dei marittimi e altresì le misure da prescrivere o raccomandare al fine di ridurre le vibrazioni a bordo per la tutela dei marittimi. Le misure da considerare dovrebbero prevedere quanto segue:
  - informazione dei marittimi sui pericoli per la loro salute in caso di esposizione prolungata alle vibrazioni;

- b) fornitura di dispositivi di protezione individuale di tipo approvato per i marittimi, ove necessario;
- c) valutazione dei rischi e riduzione dell'esposizione alle vibrazioni in tutti gli alloggi, le strutture ricreative e il servizio mensa mediante l'adozione di misure conformi alla guida fornita dal codice di buone prassi dell'ILO del 2001 intitolato *Fattori ambientali sul posto di lavoro*, e successive modificazioni, tenendo conto della differenza tra la esposizione in determinate aree e quella sul posto di lavoro.

#### *Linea guida B4.3.4 – Obblighi degli armatori*

1. L'armatore deve fornire dispositivi di protezione individuale o di altri apparati di protezione per la prevenzione degli infortuni, che dovrebbero essere accompagnati da istruzioni che ne disciplinano l'uso da parte dei marittimi nonché da pertinenti misure per la prevenzione degli incidenti e la tutela della salute.
2. Si dovrebbe altresì tenere conto degli articoli 7 e 11 della Convenzione del 1963 sulla protezione dai macchinari (n.119), e della corrispondente Raccomandazione (n.118) 1963 sulla protezioni dai macchinari, in virtù delle quali il datore di lavoro ha l'obbligo di garantire che il macchinario in funzione sia fornito di dispositivi di protezione e che sia proibito il suo uso senza tali adeguati dispositivi, mentre sussiste un obbligo del lavoratore di non utilizzare il macchinario, se i dispositivi di protezione previsti di cui è fornito non sono collocati nel posto giusto, e di non rendere inefficaci tali dispositivi.

#### *Linea guida B4.3.5 – Rapporti e raccolta di dati statistici*

1. Tutti gli incidenti sul lavoro, infortuni e malattie professionali dovrebbero essere segnalati al fine di poter avviare inchieste ed elaborare, analizzare e pubblicare statistiche dettagliate, tenendo conto della protezione dei dati personali dei marittimi interessati. I rapporti non dovrebbero essere redatti solo in occasione di infortuni mortali o di sinistri che coinvolgono la nave.
2. I dati statistici di cui al paragrafo 1 della presente Linea Guida dovrebbero riportare il numero, la natura, le cause e le conseguenze, degli incidenti, infortuni e malattie professionali, indicando chiaramente, ove possibile, il tipo di infortunio, il luogo a bordo della nave dove è avvenuto e se è avvenuto in navigazione o in porto.
3. Ogni Stato Membro dovrebbe porre debita attenzione a qualsiasi sistema o modello internazionale per la registrazione degli infortuni ai marittimi, eventualmente stabiliti dall'ILO.

*Linea guida B4.3.6 – Inchieste*

1. L'autorità competente dovrebbe effettuare inchieste sulle cause e le circostanze di tutti gli incidenti, infortuni e malattie professionali che abbiano causato perdite di vite umane o gravi lesioni personali e in ogni altro caso specificato dalla legislazione nazionale.
2. Nell'ambito delle inchieste dovrebbero essere presi in considerazione i seguenti elementi:
  - a) l'ambiente di lavoro, come ad esempio le superfici di lavoro, la disposizione dei macchinari, i mezzi di accesso, l'illuminazione e i metodi di lavoro;
  - b) l'incidenza degli infortuni e delle malattie professionali nelle diverse fasce di età;
  - c) particolari problemi fisiologici o psicologici scaturiti dall'ambiente a bordo della nave;
  - d) problemi e dovuti a stress fisico a bordo di una nave, specialmente in seguito ad un aumento del carico di lavoro;
  - e) problemi e conseguenze derivanti dagli effetti del progresso tecnologico a bordo ed loro influenza sulla composizione degli equipaggi;
  - f) problemi dovuti all'errore umano.

*Linea guida B4.3.7 – Programmi nazionali in materia di tutela e prevenzione*

1. Al fine di fornire una solida base per le misure atte a promuovere la sicurezza sul lavoro, la tutela della salute sul lavoro nonché la prevenzione degli incidenti sul lavoro, infortuni e malattie professionali che sono dovuti a rischi specifici del lavoro marittimo, si dovrebbero effettuare studi sulle tendenze generali e sui rischi emersi dalle statistiche.
2. L'attuazione di programmi in materia di tutela e prevenzione per la promozione della sicurezza e salute sul lavoro dovrebbero essere articolati in modo tale che l'autorità competente, gli armatori e i marittimi o i loro rappresentanti ed altri enti competenti possano svolgere un ruolo attivo, anche mediante sessioni di informazione, adozione di linee guida a bordo sui livelli massimi di esposizione a fattori ambientali sul lavoro ritenuti dannosi e altri rischi oppure attraverso l'esito di un procedimento sistematico di valutazione dei rischi. In particolare, sarebbe opportuno istituire comitati paritetici nazionali o locali per la tutela della sicurezza e salute sul lavoro e per la prevenzione degli infortuni oppure gruppi di lavoro e comitati a bordo ad specifici nei quali sono rappresentate le organizzazioni interessate degli armatori e dei marittimi.
3. Quando tale attività si svolge a livello di società di armamento, sarebbe opportuno prendere in considerazione la rappresentanza dei marittimi in ogni comitato per la sicurezza a bordo dell'unità dell'armatore in questione.

*Linea guida B4.3.8 – Contenuto dei programmi in materia di tutela e prevenzione*

1. Sarebbe opportuno valutare la possibilità di includere quanto segue nell'ambito delle funzioni dei comitati e degli altri organismi menzionati nella linea guida B4.3.7, paragrafo 2:
  - a. elaborazione di linee guida e politiche nazionali per i sistemi di gestione della sicurezza e salute sul lavoro nonché preparazione delle disposizioni, regole e manuali per la prevenzione degli infortuni;
  - b. organizzazione di corsi e programmi di formazione in materia di tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni;
  - c. organizzazione di informazione pubblica in materia di tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni, ivi compresi film, poster, avvisi e opuscoli;
  - d. distribuzione di documentazione e divulgazione di informazioni in materia di tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli incidenti in modo che pervengano ai marittimi a bordo delle navi.
2. Le norme o raccomandazioni adottate dalle autorità nazionali competenti o dagli organismi internazionali interessati dovrebbero essere prese in considerazione per la predisposizione dei testi in materia di tutela della salute e prevenzione degli infortuni a bordo per l'elaborazione delle pratiche raccomandate.
3. Nell'elaborazione dei programmi di protezione in materia di tutela della salute e prevenzione degli infortuni, ogni Stato Membro dovrebbe tenere in debito conto ogni codice di buona prassi riguardante la sicurezza e la salute dei marittimi eventualmente pubblicati dall'ILO.

*Linea guida B4.3.9 – Formazione relativa alla protezione in materia di tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni*

1. I programmi relativi alla formazione di cui al paragrafo 1 a) dello Standard A4.3, dovrebbero essere sottoposti a revisione periodica e ad aggiornamento alla luce degli sviluppi in merito al tipo, alla dimensione e alle attrezzature delle navi e dei cambiamenti relativi all'organizzazione dell'equipaggio, nazionalità, lingua e organizzazione del lavoro a bordo delle navi.
2. Sarebbe opportuno fare costante informazione pubblica relativa sulla tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni. Detta pubblicità potrebbe avvenire nel modo seguente:
  - a) materiale didattico audiovisivo, quali film ad uso dei centri di formazione professionale per i marittimi e, ove possibile, proiettato a bordo delle navi;
  - b) esposizione di manifesti a bordo delle navi;
  - c) inserimento, nelle riviste lette dai marittimi, di articoli sui rischi professionali del lavoro marittimo e sulle misure in materia di tutela della sicurezza e della salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni;

**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE**

- d) campagne speciali utilizzando mezzi di informazione per informare i marittimi, ivi comprese le campagne sulle norme antinfortunistiche.
3. La pubblicità menzionata al paragrafo 2 della presente linea guida dovrebbe tenere conto delle diverse nazionalità, lingue e culture dei marittimi a bordo delle navi.

*Linea guida B4.3.10 – Formazione in materia di sicurezza e di salute sul lavoro dei giovani marittimi*

1. Le regole in materia di sicurezza e di salute dovrebbero fare riferimento a qualsiasi disposizione generale riguardante gli esami medici prima dell'entrata in servizio e durante l'arruolamento nonché alla prevenzione degli infortuni e alla tutela della salute che si potrebbero applicare al lavoro dei marittimi. Tali regole dovrebbero contenere misure appropriate per ridurre al minimo i rischi professionali ai quali sono esposti i giovani marittimi nello svolgimento delle loro mansioni.
2. Fatta eccezione per i casi in cui un giovane marittimo è riconosciuto dall'autorità competente pienamente qualificato per una specifica mansione, le regole dovrebbero stabilire le restrizioni riguardanti i giovani marittimi che eseguono, senza adeguata sorveglianza e istruzione, determinati tipi di lavoro che comportano rischi particolari in fatto di infortuni o che possono risultare dannosi per la salute o lo sviluppo fisico o che richiedono un determinato grado di maturità, esperienza o competenza. Ai fini della definizione dei tipi di lavoro da sottoporre a restrizioni nell'ambito delle regole, l'autorità competente potrebbe prendere in considerazione soprattutto il lavoro che prevede:
  - a) il sollevamento, la movimentazione o il trasporto di carichi od oggetti pesanti;
  - b) il lavoro all'interno delle caldaie, nei serbatoi e nelle intercapedini stagne;
  - c) l'esposizione a livelli dannosi al rumore e alle vibrazioni;
  - d) l'utilizzo di dispositivi di sollevamento e altre attrezzature o macchinari a motore o le attività di segnalazione agli operatori di tali apparecchiature;
  - e) l'utilizzo degli ormeggi o dei cavi di rimorchio o delle attrezzature per l'ancoraggio;
  - f) l'attrezzatura in genere;
  - g) il lavoro sull'alberatura o sul ponte di coperta con il cattivo tempo;
  - h) il servizio di guardia notturna;
  - i) la manutenzione delle attrezzature elettriche;
  - j) la esposizione a materiali potenzialmente nocivi o ad agenti fisici dannosi quali ad esempio sostanze pericolose o tossiche e radiazioni ionizzanti;
  - k) la pulizia del macchinario del servizio per la ristorazione;
  - l) la movimentazione o la responsabilità delle scialuppe delle navi.
3. L'autorità competente o l'organismo preposto, dovranno prendere misure pratiche per richiamare l'attenzione dei giovani marittimi in merito alle informazioni riguardanti la prevenzione degli infortuni e la tutela della loro salute a bordo delle navi. Tali misure potrebbero comprendere lo svolgimento di corsi, campagne d'informazione sulla prevenzione degli infortuni mirate ai giovani e una formazione e un addestramento professionale nonché una sorveglianza dei giovani marittimi.

4. Istruzione e formazione dei giovani marittimi sia a terra sia a bordo delle navi dovrebbero comprendere indicazioni sugli effetti nocivi, per la loro salute e benessere, derivanti dall'abuso di alcol, droghe e altre sostanze potenzialmente nocive, nonché il rischio e le preoccupazioni legate all'HIV/AIDS nonché delle altre attività rischiose per la salute.

*Linea guida B4.3.11 – Cooperazione internazionale*

1. Gli Stati Membri, assistiti, ove necessario, da organizzazioni intergovernative e altre organizzazioni internazionali, dovrebbero cercare, cooperando gli uni con gli altri, di raggiungere la massima uniformità di azione volta a promuovere la sicurezza, la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni sul lavoro.
2. Ai fini dello sviluppo dei programmi mirati alla promozione della sicurezza, tutela della salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro in virtù dello Standard A4.3, ogni Stato Membro dovrebbe prestare debita attenzione alle Linee Guida pubblicate dall'ILO nonché agli opportuni standard delle organizzazioni internazionali.
3. Gli Stati Membri dovrebbero dare importanza alla necessità di una cooperazione internazionale nella promozione continua della attività connesse alla sicurezza, alla tutela della salute e alla prevenzione degli infortuni sul lavoro. Tale cooperazione potrebbe attuarsi come segue:
  - a) accordi bilaterali o multilaterali volti ad uniformare le norme e misure di protezione in materia di sicurezza, tutela della salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro;
  - b) scambio di informazioni sui particolari rischi ai quali sono esposti i marittimi e sui mezzi utilizzati per promuovere la sicurezza, la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni sul lavoro;
  - c) assistenza nel collaudo delle attrezzature e ispezioni in base alla legislazione nazionale dello Stato di bandiera;
  - d) collaborazione nella preparazione e divulgazione delle disposizioni, norme o manuali in materia di sicurezza, tutela della salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro;
  - e) collaborazione nella produzione e utilizzo di materiale per la formazione professionale;
  - f) realizzare strutture congiunte, o mutua assistenza nella formazione dei marittimi in materia di sicurezza, tutela della salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro nonché norme antinfortunistiche.

**Regola 4.4 – Accesso alle strutture sociali di assistenza a terra**

*Obiettivo: garantire che i marittimi in servizio a bordo di una nave abbiano accesso a strutture e servizi a terra per salvaguardare il loro stato di salute e benessere.*

1. Ogni Stato Membro deve garantire che le strutture sociali di assistenza a terra, ove esistano siano facilmente accessibili. Lo Stato Membro deve altresì promuovere lo sviluppo di strutture sociali di assistenza, quali ad esempio quelle elencate nel Codice in porti designati, per fare in

**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE**

modo che i marittimi in quei porti abbiano accesso a strutture e servizi sociali di assistenza adeguati.

2. Nel Codice sono stabilite le responsabilità di ogni Stato Membro per quanto riguarda le strutture di assistenza e i servizi sociali, culturali, ricreativi e informativi a terra.

*Standard A4.4 – Accesso alle strutture sociali a terra*

1. Ogni Stato Membro deve esigere, nel caso in cui esistano strutture sociali di assistenza a terra, che queste siano utilizzabili da tutti i marittimi, indipendentemente dalla nazionalità, razza, colore, sesso, religione, convinzione politica od origine sociale e indipendentemente dallo Stato di bandiera della navi su cui essi sono impiegati o ingaggiati o prestano servizio.
2. Ogni Stato Membro deve promuovere lo sviluppo di strutture sociali di assistenza in alcuni porti del Paese e determinare, previa consultazione con le organizzazioni interessate degli armatori e dei marittimi, quali porti sono da considerare adeguati.
3. Ogni Stato Membro deve favorire l'istituzione di Comitati sociali che esaminano con regolarità le strutture sociali di assistenza per garantire la loro adeguatezza alla luce delle diverse esigenze scaturite dai progressi tecnologici e operativi nonché altri sviluppi nell'industria marittima.

*Linea guida B4.4 – Accesso alle strutture sociali di assistenza a terra**Linea guida B4.4.1 – Responsabilità degli Stati Membri*

1. Ogni Stato Membro dovrebbe:
  - a) adottare provvedimenti volti a garantire che strutture sociali di assistenza siano fornite alla gente di mare nei porti di scalo indicati nonché sia assicurata loro una adeguata tutela nell'esercizio della loro professione;
  - b) tenere conto, nell'attuazione di detti provvedimenti, delle particolari esigenze dei marittimi, soprattutto quando sono in terra straniera o in zone di guerra, in materia di sicurezza e salute nonché durante le loro attività nel tempo libero.
2. Nel definire le disposizioni per la realizzazione di strutture sociali di assistenza e servizi sociali ogni Stato Membro dovrebbe prevedere la partecipazione dei rappresentanti delle organizzazioni interessate degli armatori e dei marittimi.
3. Ogni Stato Membro dovrebbe adottare provvedimenti mirati ad accelerare la libera circolazione tra le navi, le agenzie centrali di collocamento e le istituzioni, di tutto il materiale necessario come ad esempio film, libri, giornali e attrezzature sportive ad uso dei marittimi a bordo delle loro navi nonché nelle strutture sociali di assistenza a terra.
4. Gli Stati Membri dovrebbero cooperare al fine di promuovere il benessere dei marittimi sia in mare sia nei porti. Tale cooperazione dovrebbe comprendere quanto segue:

**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE**

- a) consultazioni tra le autorità competenti volte a fornire nonché potenziare le strutture sociali di assistenza a favore della gente di mare, sia nei porti sia a bordo delle navi;
- b) accordi sull'utilizzo comune delle risorse e sulla erogazione congiunta di strutture sociali di assistenza nei porti principali in modo da evitare inutili duplicazioni;
- c) organizzazione di competizioni sportive internazionali incoraggiando i marittimi a partecipare ad attività sportive;
- d) organizzazione di seminari internazionali in materia di assistenza sociale dei marittimi in mare e nei porti.

*Linea guida B4.4.2 – Strutture sociali di assistenza nei porti*

1. Ogni Stato Membro dovrebbe fornire strutture e servizi sociali di assistenza in base alle necessità e in determinati porti del Paese adatti a tale scopo.
2. Le strutture e i servizi sociali di assistenza, secondo le condizioni e prassi nazionali, dovrebbero essere forniti da:
  - a) autorità pubbliche;
  - b) organizzazioni interessate degli armatori e della gente di mare in virtù di contratti collettivi o altri accordi concordati;
  - c) organizzazioni di volontariato.
3. All'interno dei porti dovrebbero essere create strutture e servizi sociali di assistenza che dovrebbero comprendere:
  - a) sale adibite alle riunioni e al tempo libero, in base alle necessità;
  - b) strutture per lo sport e strutture all'aperto, in particolare per le competizioni;
  - c) strutture didattiche;
  - d) ove opportuno, strutture che permettano la pratica religiosa, ludica e per consulenze personali.
4. Tali strutture potrebbero essere fornite mettendo a disposizione dei marittimi, secondo le loro esigenze, strutture precedentemente adibite ad un uso più generale.
5. Quando un gran numero di marittimi di diverse nazionalità, in un porto determinato hanno bisogno di certe strutture, quali ad esempio alberghi, club e impianti sportivi, le autorità competenti o le istituzioni dei Paesi di origine della gente di mare e degli Stati di bandiera, nonché le associazioni internazionali interessate, dovrebbero consultarsi e cooperare sia tra loro che con le autorità le istituzioni competenti del Paese in cui si trova il porto in questione al fine di mettere in comune le risorse evitando inutili duplicazioni.
6. Gli alberghi od ostelli adeguati alle esigenze della gente di mare dovrebbero essere messi a disposizione laddove ce ne fosse bisogno. Dette strutture dovrebbero essere equiparabili a quelle di un albergo di buona categoria e dovrebbero, ove possibile, essere situate in aree dignitose e

**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE**

non nelle immediate vicinanze del porto. Tali alberghi od ostelli dovrebbero essere sottoposti a controlli adeguati e i prezzi imposti risultare ragionevoli e, laddove necessario e fattibile, dovrebbe essere possibile farvi alloggiare i familiari dei marittimi.

7. Tali strutture ricettive dovrebbero essere aperte a tutti i marittimi, a prescindere dalla nazionalità, razza, colore, sesso, religione, credo politico, od origine sociale ed indipendentemente dallo Stato di bandiera della nave su cui sono impiegati o ingaggiati o prestano servizio. Nel rispetto di tale principio, in certi porti, potranno essere previste più tipi di strutture di livello paragonabile, adatte ai bisogni e costumi dei vari gruppi di marittimi.
8. Sarebbe opportuno prendere provvedimenti per assicurare che, in base alle necessità, personale qualificato sia impiegato a tempo pieno, in aggiunta a quello delle organizzazioni di volontariato, per la gestione delle strutture e dei servizi sociali di assistenza.

*Linea guida B4.4.3 – Comitati sociali di assistenza territoriale*

1. Si dovrebbero istituire dei Comitati sociali di assistenza a seconda dei casi a livello portuale, regionale e nazionale. Le loro funzioni dovrebbero comprendere:
  - a) garantire che le strutture e servizi sociali di assistenza esistenti siano adeguati e verificare la necessità di eventuali strutture supplementari o la dismissione di strutture inutilizzate;
  - b) l'assistenza e consulenza ai responsabili delle strutture e servizi sociali di assistenza nonché l'impegno a coordinarli tra loro.
2. I Comitati sociali di assistenza territoriale dovrebbero annoverare, tra i loro membri, i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare, le autorità competenti e, ove opportuno, le organizzazioni di volontariato e gli enti sociali.
3. A seconda dei casi, i Consolati degli Stati marittimi e i rappresentanti locali di organizzazioni sociali straniere dovrebbero, conformemente alla legislazione nazionale, essere coinvolti nel lavoro dei Comitati sociali di assistenza portuali, regionali e nazionali.

*Linea guida B4.4.4 – Finanziamenti delle strutture e servizi sociali di assistenza*

1. Nel rispetto delle condizioni e pratiche nazionali, il supporto finanziario alle strutture e servizi sociali di assistenza nei porti dovrebbe essere disponibile attraverso una o più delle opzioni seguenti:
  - a) sovvenzioni da fondi pubblici;
  - b) imposte o altri diritti speciali provenienti dall'ambiente marittimo;
  - c) contributi volontari da parte di armatori, gente di mare o altre organizzazioni; e
  - d) contributi volontari di altro tipo.

2. Nel caso in cui tasse, imposte e altri diritti speciali siano previsti per finanziare strutture e servizi di assistenza sociali questi dovrebbero essere utilizzati soltanto tali fini.

*Linea guida B4.4.5 – Divulgazione delle informazioni e misure di agevolazione*

1. I marittimi dovrebbero ricevere informazioni riguardanti tutte le strutture aperte al pubblico nei porti di scalo, con particolare riguardo ai mezzi di trasporto, servizi sociali di assistenza, ricreative e didattiche nonché ai luoghi di culto e strutture specifiche per la gente di mare.
2. Adeguati mezzi di trasporto a prezzi modici dovrebbero essere disponibili in qualsiasi momento considerato ragionevole, al fine di consentire alla gente di mare di raggiungere le aree urbane a partire da posti di facile accesso all'interno del porto.
3. Le autorità competenti dovrebbero prendere tutti i provvedimenti necessari al fine di far conoscere agli armatori e marittimi che entrano in un porto leggi, tradizioni e costumi speciali, la cui violazione potrebbe mettere in pericolo la loro libertà.
4. Le autorità competenti dovrebbero dotare le aree portuali e le strade di accesso ai porti di adeguata illuminazione e segnaletica stradale e di regolari sorveglianze per garantire la protezione dei marittimi.

*Linea guida B4.4.6 – Marittimo in un porto straniero*

1. Per tutelare la gente di mare nei porti stranieri, sarebbe opportuno prendere misure per facilitare:
  - a) l'accesso ai consolati del loro Stato di nazionalità o Stato di residenza;
  - b) l'effettiva cooperazione tra i consolati e le autorità locali o nazionali.
2. I marittimi che sono tenuti in stato di fermo in un porto straniero dovrebbero essere prontamente sottoposti a processo imparziale, secondo la procedura legale, e con la dovuta tutela consolare.
3. Quando un marittimo è tenuto in stato di fermo per qualsivoglia ragione sul territorio di uno Stato Membro, l'autorità competente dovrebbe, su richiesta del marittimo stesso, informare immediatamente lo Stato di bandiera e lo Stato di nazionalità di quest'ultimo. L'autorità competente dovrebbe a sua volta informare immediatamente il marittimo del diritto di fare tale richiesta. Lo Stato di nazionalità del marittimo dovrebbe immediatamente avvisare la famiglia del marittimo. L'autorità competente dovrebbe consentire ai funzionari consolari di questi Stati di contattare immediatamente il marittimo e di fargli visite ad intervalli regolari per tutta la durata del fermo.

4. Ogni Stato Membro dovrebbe prendere adeguati provvedimenti, tutte le volte che è necessario, affinché la gente di mare sia tutelata da aggressioni e altri atti illeciti durante il periodo in cui la nave si trova nelle sue acque territoriali e soprattutto in prossimità dei porti.
5. I responsabili all'interno dei porti e a bordo delle navi dovrebbero compiere ogni sforzo per agevolare lo sbarco a terra dei marittimi all'arrivo della nave nel porto.

### **Regola 4.5 – Previdenza sociale**

*Obiettivo: garantire l'adozione di misure al fine di tutelare la gente di mare nell'ambito della previdenza sociale*

1. Ogni Stato Membro vigila affinché tutti i marittimi e, nella misura prevista dalle leggi nazionali, le persone a loro carico beneficino di una protezione di previdenza sociale conformemente al Codice fatte salve, tuttavia, condizioni più favorevoli indicate al paragrafo 8 dell'articolo 19 della Costituzione dell'ILO.
2. Ogni Stato Membro si impegna, secondo le condizioni nazionali, a prendere misure individuali anche attraverso la cooperazione internazionale, al fine di conseguire gradualmente una tutela globale per la gente di mare in merito alla previdenza sociale.
3. Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi soggetti alla sua legislazione in materia di previdenza sociale e, nella misura prevista dalle leggi nazionali, le persone a loro carico, abbiano il diritto di usufruire della previdenza sociale a condizioni non meno favorevoli di quelle di cui godono i lavoratori a terra.

### *Standard A4.5 – Previdenza sociale*

1. I settori da considerare per raggiungere gradualmente una tutela completa in materia di previdenza sociale in virtù della Regola 4.5 sono: assistenza sanitaria, indennità per malattia, indennità di disoccupazione, pensione di vecchiaia, indennità per gli infortuni sul lavoro, assegni familiari, indennità di maternità, pensione di invalidità e pensione di reversibilità che completano la tutela prevista dalla Regola 4.1, sull'assistenza sanitaria, e 4.2, sulla responsabilità degli armatori, come pure gli altri titoli della presente Convenzione.
2. Al momento della ratifica, la tutela che ogni Stato Membro deve garantire conformemente alla Regola 4.5, paragrafo 1, deve comprendere almeno tre dei nove settori elencati al paragrafo 1 del presente Standard.

3. Ogni Stato Membro dovrà prevedere misure, sulla base della situazione nazionale, per fornire la tutela complementare in materia di previdenza sociale indicata nel paragrafo 1 del presente Standard per tutti i marittimi abitualmente residenti sul suo territorio. Questo impegno potrebbe essere soddisfatto, ad esempio, mediante opportuni accordi bilaterali o multilaterali o attraverso sistemi basati sui contributi. La risultante tutela non deve essere meno favorevole di quella di cui godono i lavoratori a terra residenti sul suo territorio.
4. Ferma restando l'attribuzione di responsabilità indicata al paragrafo 3 del presente Standard, gli Stati Membri possono stabilire, attraverso accordi bilaterali e multilaterali e mediante disposizioni adottate nell'ambito delle organizzazioni regionali per l'integrazione economica, altre norme in merito alla legislazione in materia di previdenza sociale a cui sono soggetti i marittimi.
5. Le responsabilità che incombono su ogni Stato Membro in merito ai marittimi sulle navi battenti la sua bandiera devono comprendere quelle previste dalle Regole 4.1 e 4.2 e relative disposizioni del Codice nonché quelle che sono inerenti agli obblighi generali ai sensi della legislazione internazionale.
6. Ogni Stato Membro deve prendere in considerazione le varie modalità con cui, conformemente alle leggi e pratiche nazionali, saranno erogate ai marittimi, in assenza di copertura adeguata nei settori menzionati al paragrafo 1 del presente Standard, indennità comparabili.
7. La tutela ai sensi della Regola 4.5, paragrafo 1, può, a seconda dei casi, essere prevista da leggi o regolamenti, in regimi privati o in contrattazioni collettive o in una loro combinazione.
8. Nei limiti di compatibilità con la loro legislazione e prassi nazionale, gli Stati Membri devono cooperare, mediante accordi bilaterali o multilaterali o altri tipi di accordi, affinché siano garantiti i diritti relativi alla previdenza sociale, previsti attraverso regimi contributivi o non contributivi acquisiti o in corso di acquisizione, a tutti i marittimi indipendentemente dal loro luogo di residenza.
9. Ogni Stato Membro stabilisce procedure eque ed efficaci per la risoluzione delle controversie.
10. Ogni Stato Membro, al momento della ratifica, deve specificare i settori per i quali è prevista la tutela conformemente al paragrafo 2 del presente Standard. Successivamente deve comunicare al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro quando provvede a fornire la tutela in tema di previdenza sociale in relazione ad uno o più settori indicati al paragrafo 1 del presente Standard. Il Direttore Generale deve tenere un registro contenente queste informazioni e metterlo a disposizione di tutte le parti interessate.
11. I rapporti all'Ufficio Internazionale del Lavoro ai sensi dell'articolo 22 della Costituzione dell'ILO, devono anche contenere informazioni riguardanti i provvedimenti presi conformemente alla Regola 4.5, paragrafo 2 al fine di estendere la tutela ad altri settori.

*Linea guida B4.5 – Previdenza sociale*

1. La tutela prevista al momento della ratifica conformemente allo Standard A4.5, paragrafo 2, dovrebbe includere almeno i settori dell'assistenza sanitaria, l'indennità per malattia e le indennità per infortuni sul lavoro o per malattia professionale.
2. Nelle circostanze menzionate nello Standard A4.5, paragrafo 6, indennità comparabili possono essere previste mediante assicurazioni, accordi bilaterali e multilaterali o altri mezzi efficaci, tenendo conto delle disposizioni delle contrattazioni collettive applicabili. Nel caso in cui tali misure siano applicabili i marittimi devono essere informati dei mezzi secondo i quali i vari settori della tutela previdenziale saranno forniti.
3. Quando la gente di mare è soggetta a più di una legislazione nazionale che copre la previdenza sociale, gli Stati Membri interessati dovrebbero cooperare al fine di stabilire, con accordo reciproco, quale sia la legislazione applicabile, tenendo conto di fattori quali il tipo ed il livello di tutela, secondo le rispettive legislazioni, che risulta più favorevole per il marittimo interessato nonché la preferenza del marittimo stesso.
4. Le procedure previste dallo Standard A4.5, paragrafo 9, dovrebbero essere concepite in modo da includere tutte le dispute relative ai reclami dei marittimi interessati, a prescindere dal modo in cui vengono assicurati.
5. Lo Stato Membro che ha marittimi nazionali o non nazionali, oppure entrambi, che prestano servizio sulle navi battenti la sua bandiera dovrebbero fornire tutela in materia di previdenza sociale prevista dalla Convenzione, la dove applicabile e dovrebbe periodicamente verificare i settori di tutela della previdenza sociale indicati nello Standard A4.5, paragrafo 1, allo scopo di individuare qualsiasi settore aggiuntivo adatto ai marittimi.
6. Il contratto di arruolamento marittimo dovrebbe precisare le modalità attraverso le quali l'armatore ha assicurato i diversi settori di tutela di previdenza sociale al marittimo nonché contenere qualsiasi altra informazione utile a disposizione dell'armatore, come ad esempio le trattenute obbligatorie sui salari e i contributi a carico degli armatori che possono essere richieste conformemente alle prescrizioni degli Enti previdenziali nel quadro del regime di previdenza sociale applicabile.
7. Lo Stato Membro di cui la nave batte bandiera dovrebbe, nell'effettivo esercizio della sua giurisdizione in materia sociale, accertarsi che l'armatore assolva i suoi obblighi in materia di tutela di previdenza sociale, ivi compresa il versamento di contributi agli enti di sicurezza sociale.

## TITOLO 5

### CONFORMITA' E APPLICAZIONE DELLE DISPOSIZIONI

1. Le Regole contenute nel presente Titolo specificano la responsabilità di ogni Stato Membro per il pieno rispetto e l'applicazione dei principi e dei diritti definiti negli articoli della presente Convenzione nonché degli obblighi specifici menzionati nei titoli 1, 2, 3 e 4.
2. I paragrafi 3 e 4 dell'articolo VI, che consentono l'attuazione delle disposizioni della Parte A del Codice mediante disposizioni sostanzialmente equivalenti, non si applicano alla Parte A del Codice relativa al presente titolo.
3. Conformemente al paragrafo 2 dell'articolo VI, ogni Stato Membro dovrà adempiere le sue responsabilità previste dalle Regole nel modo indicato negli Standard corrispondenti della Parte A del Codice, tenendo debitamente conto delle Linee guida corrispondenti contenute nella Parte B del Codice.
4. Le disposizioni del presente Titolo sono applicate tenendo presente che i marittimi e gli armatori, alla stregua di ogni altra persona, sono uguali di fronte alla legge e hanno diritto ad una stessa tutela giuridica e non devono subire alcuna discriminazione nell'accedere a corti, tribunali o altri meccanismi per la risoluzione di controversie. Le disposizioni del presente Titolo non determinano l'attribuzione della competenza giurisdizionale o territoriale.

#### **Regola 5.1 – Responsabilità dello Stato di bandiera**

*Oggetto: garantire che ogni Stato Membro adempia alle responsabilità che gli competono in virtù della presente Convenzione in relazione alle navi che battono la sua bandiera.*

##### **Regola 5.1.1 – Principi generali**

1. Ogni Stato membro è responsabile di garantire che a bordo delle navi che battono la sua bandiera siano adempiuti gli obblighi previsti dalla presente Convenzione.
2. Ogni Stato Membro istituisce un sistema efficace di ispezione e di certificazione delle condizioni del lavoro marittimo, conformemente alle regole 5.1.3 ed 5.1.4, in modo da garantire che le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare, a bordo delle navi che battono la sua bandiera, siano sempre conformi agli Standard della presente Convenzione.

3. Ai fini della realizzazione di un efficace sistema di ispezione e certificazione delle condizioni del lavoro marittimo, uno Stato Membro può, ove opportuno, autorizzare istituzioni pubbliche o altri organismi, compresi quelli di un altro Stato Membro, se quest'ultimo è concorde, di cui riconosce la competenza e l'indipendenza per effettuare ispezioni o rilasciare certificati, o entrambe le cose. In ogni caso, lo Stato Membro conserva la piena responsabilità dell'ispezione e della certificazione delle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare interessata a bordo delle navi battenti la sua bandiera.
4. Il certificato di lavoro marittimo, integrato da una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, attesta, salvo prova contraria, che la nave è stata debitamente ispezionata dallo Stato di bandiera e che le prescrizioni della presente Convenzione relative alle condizioni di lavoro e della vita della gente di mare sono soddisfatte nella misura certificata.
5. Nei rapporti inviati dallo Stato Membro all'Ufficio Internazionale del Lavoro in virtù dell'articolo 22 della Costituzione devono figurare delle informazioni sul sistema menzionato al paragrafo 2 della presente Regola, compreso il metodo utilizzato per valutare la sua efficacia.

#### *Standard A5.1.1 – Principi generali*

1. Ogni Stato Membro definisce chiari obiettivi e standard per la gestione dei sistemi di ispezione e di certificazione nonché idonee procedure generali per valutare in che misura sono raggiunti tali obiettivi e rispettati gli standard.
2. Ogni Stato Membro esige che una copia della presente Convenzione sia disponibile a bordo di tutte le navi battenti la sua bandiera.

#### *Linea guida B5.1.1 – Principi generali*

1. L'autorità competente dovrebbe adottare le disposizioni necessarie per favorire una cooperazione efficace tra le istituzioni pubbliche e gli altri organismi a cui fanno riferimento le regole 5.1.1 e 5.1.2 e che riguardano le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi.
2. Allo scopo di assicurare una più efficace cooperazione tra ispettori ed armatori, i marittimi e le rispettive organizzazioni, e, al fine di mantenere o migliorare le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare, l'autorità competente dovrebbe consultare, ad intervalli regolari, i rappresentanti di dette organizzazioni in merito ai modi migliori per raggiungere tali obiettivi. Le modalità di queste consultazioni dovrebbero essere determinate dall'autorità competente dopo le consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare.

**Regola 5.1.2 – Autorizzazione degli organismi riconosciuti**

1. L'autorità competente deve aver stabilito che le istituzioni pubbliche o gli altri organismi menzionati al paragrafo 3 della Regola 5.1.1. ("organismi riconosciuti") siano conformi alle prescrizioni del Codice per quanto riguarda la competenza e l'indipendenza. Le funzioni di ispezione o di certificazione che gli organismi riconosciuti potranno essere autorizzati a svolgere devono rientrare nelle attività per le quali il Codice prevede espressamente siano eseguite dall'autorità competente o da un organismo riconosciuto.
2. I rapporti di cui al paragrafo 5 della Regola 5.1.1 devono contenere informazioni riguardanti qualunque organismo riconosciuto, la portata dei poteri conferiti e sulle disposizioni adottate dal Stato Membro per assicurare che le attività autorizzate siano svolte in maniera completa ed efficace.

*Standard A5.1.2 – Autorizzazione degli organismi riconosciuti*

1. Ai fini dell'autorizzazione indicata al paragrafo 1 della Regola 5.1.2 l'autorità competente deve esaminare la competenza e l'indipendenza dell'organismo interessato e stabilire se ha dimostrato, nella misura richiesta per l'esercizio delle attività che rientrano nell'autorizzazione conferita, che:
  - a) possiede l'esperienza corrispondente agli aspetti pertinenti della presente Convenzione nonché una conoscenza adeguata dell'attività operativa delle navi, compresi i requisiti minimi richiesti per il lavoro a bordo di una nave, le condizioni di arruolamento, l'alloggio equipaggio, le strutture ricreative, l'alimentazione e il servizio mensa, la prevenzione degli infortuni, la tutela della salute, le cure mediche e la protezione in materia di sicurezza sociale;
  - b) è in grado di mantenere ed aggiornare le competenze del suo personale;
  - c) possiede la conoscenza necessaria delle disposizioni della presente Convenzione nonché la legislazione nazionale e gli strumenti internazionali applicabili;
  - d) la dimensione, l'organizzazione, l'esperienza e i mezzi di cui dispone sono commisurati al tipo ed alla portata dell'autorizzazione.
2. Qualsiasi autorizzazione rilasciata in materia di ispezioni deve, come minimo, autorizzare l'organismo riconosciuto ad esigere la correzione delle deficienze che avrà riscontrato nelle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare e ad effettuare le relative ispezioni se richieste dallo Stato di approdo.
3. Ogni Stato Membro dovrà stabilire:
  - a) un sistema per assicurare l'adeguatezza del lavoro svolto dagli organismi riconosciuti, comprese le informazioni sull'insieme delle disposizioni applicabili della legislazione nazionale e degli strumenti internazionali pertinenti;
  - b) le procedure per comunicare con tali organismi e il controllo del loro operato.

4. Ogni Stato Membro deve fornire all'Ufficio Internazionale del Lavoro l'elenco degli organismi riconosciuti autorizzati a svolgere attività per suo conto e tenere questo elenco aggiornato. L'elenco deve specificare le funzioni che gli organismi riconosciuti sono autorizzati a svolgere. L'Ufficio Internazionale del Lavoro terrà quest'elenco a disposizione del pubblico.

*Linea guida B5.1.2 – Autorizzazione degli organismi riconosciuti*

1. L'organismo che richiede di essere riconosciuto dovrebbe dimostrare di possedere competenze e capacità sul piano tecnico-amministrativo e gestionale necessarie a garantire un servizio tempestivo e di qualità soddisfacente.
2. Ai fini della valutazione dei mezzi di cui dispone un dato organismo, l'autorità competente dovrebbe verificare che il suddetto:
  - a) disponga di adeguato personale tecnico, gestionale e di supporto;
  - b) disponga, per fornire il servizio richiesto, di personale qualificato in numero sufficiente e suddiviso in modo da assicurare una idonea copertura geografica;
  - c) abbia dimostrato la sua capacità nel fornire servizi di qualità soddisfacente nei tempi prescritti;
  - d) sia indipendente e responsabile per quanto riguarda le sue operazioni.
3. L'autorità competente dovrebbe sottoscrivere un accordo con ciascun organismo che essa ha riconosciuto ai fini dell'autorizzazione. Questo accordo dovrebbe, in particolare, vertere sui seguenti aspetti:
  - a) campo di applicazione;
  - b) scopo;
  - c) condizioni generali;
  - d) esecuzione delle funzioni oggetto dell'autorizzazione;
  - e) legittimità delle funzioni oggetto dell'autorizzazione;
  - f) presentazione dei rapporti all'autorità competente;
  - g) notifica dell'autorizzazione da parte dell'autorità competente all'organismo riconosciuto;
  - h) modalità di controllo da parte dell'autorità competente delle attività delegate all'organismo riconosciuto.
4. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere dagli organismi riconosciuti l'elaborazione di un sistema per la qualificazione del personale impiegato come ispettore in modo da assicurare un regolare aggiornamento delle loro conoscenze e competenze.
5. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere dagli organismi riconosciuti la tenuta di registri indicanti i servizi effettuati in modo da poter stabilire che abbiano agito conformemente agli standard richiesti negli ambiti previsti per detti servizi.
6. Ai fini dell'elaborazione delle procedure di controllo menzionate al paragrafo 3 b) dello Standard A5.1.2, ogni Stato Membro dovrebbe tenere conto delle *Linee Guida per l'autorizzazione degli organismi che svolgono attività per conto dell'amministrazione* adottate nell'ambito dell'IMO.

**Regola 5.1.3 – Certificato del lavoro marittimo e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo**

1. La presente Regola si applica alle navi:
  - a) di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, che effettuano viaggi internazionali;
  - b) di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, che battono la bandiera di un Stato Membro e che operano a partire da un porto o tra due porti di un altro paese.

Ai fini della presente Regola, per “viaggio internazionale” s’intende un viaggio da un Paese a un porto di un altro paese.

2. La presente Regola si applica anche a qualsiasi nave che batte bandiera di un Stato Membro e che non rientra nel paragrafo 1 della presente Regola, su richiesta dell’armatore allo Stato Membro interessato.
3. Ogni Stato Membro deve esigere dalle navi battenti la sua bandiera che conservino e tengano aggiornato un certificato di lavoro marittimo attestante che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo, comprese le misure che tendono a garantire la continua conformità delle disposizioni adottate che devono essere citate nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo di cui al paragrafo 4 della presente Regola, sono state sottoposte ad ispezione e soddisfano i requisiti della legislazione nazionale o altre misure che implementano la presente Convenzione.
4. Ogni Stato Membro deve esigere dalle navi battenti la sua bandiera che abbiano e tengano aggiornata una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo che enunci le prescrizioni nazionali che riguardano l’applicazione della presente Convenzione per quello che riguarda le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi ed enuncia le misure adottate dall’armatore per garantire il rispetto di queste prescrizioni sulla nave o sulle navi interessate.
5. Il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo devono uniformarsi al modello prescritto dal Codice.
6. Quando l’autorità competente dello Stato Membro o un organismo riconosciuto debitamente autorizzato a tal fine ha verificato, mediante un’ispezione, che una nave che batte la bandiera dello Stato Membro rispetta o continua a rispettare gli Standard della presente Convenzione, dovrà rilasciare o rinnovare il certificato di lavoro marittimo corrispondente ed annotarlo in un registro accessibile al pubblico.
7. Prescrizioni dettagliate relative al certificato del lavoro marittimo ed alla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, compreso un elenco dei punti che devono essere ispezionati ed approvati, sono enunciate nella Parte A del Codice.

*Standard A5.1.3 Certificato del lavoro marittimo e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo*

1. Il certificato di lavoro marittimo è rilasciato alla nave dall'autorità competente o da parte di un organismo riconosciuto per una durata non superiore a cinque anni. L'elenco degli elementi che devono essere ispezionati e giudicati conformi alla legislazione nazionale o ad altre disposizioni che integrano le disposizioni della presente Convenzione concernenti le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo, prima che un certificato di lavoro marittimo possa essere rilasciato, è riportato nell'Allegato A5-1.
2. La validità del certificato di lavoro marittimo deve essere soggetta ad una ispezione intermedia, effettuata dall'autorità competente o da un organismo riconosciuto a questo scopo, che ha per oggetto di verificare se le prescrizioni nazionali miranti all'applicazione della presente Convenzione siano sempre rispettati. Se è effettuata una sola ispezione intermedia ed il certificato ha una validità di cinque anni, questa ispezione deve aver luogo entro il secondo e il terzo anno della data di emissione del certificato. Per data anniversario si intende il giorno ed il mese di ciascun anno che corrisponde alla data di scadenza del certificato di lavoro marittimo. L'ispezione intermedia deve essere estesa ed approfondita alla stregua delle ispezioni effettuate per il rinnovo del certificato. Il certificato sarà vistato al termine di un'ispezione intermedia favorevole.
3. Fermo restando quanto indicato al paragrafo 1 del presente Standard, quando l'ispezione effettuata ai fini di un rinnovo ha luogo tre mesi prima della scadenza del certificato in corso, il nuovo certificato di lavoro marittimo è valido a partire dalla data in cui è stata effettuata l'ispezione in oggetto, per una durata non superiore ai cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato in corso.
4. Quando l'ispezione effettuata ai fini del rinnovo ha luogo più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato in corso, il nuovo certificato di lavoro marittimo è valido per una durata non superiore ai cinque anni a partire dalla data in cui ha avuto luogo l'ispezione per il rinnovo.
5. Il certificato di lavoro marittimo può essere rilasciato a titolo provvisorio:
  - a) alla consegna di navi nuove;
  - b) quando una nave cambia bandiera;
  - c) quando un armatore si assume la responsabilità dell'esercizio di una nave che è nuova per detto armatore.
6. Un certificato di lavoro marittimo provvisorio può essere rilasciato per una durata non superiore ai 6 mesi dall'autorità competente o da un organismo riconosciuto debitamente autorizzato a questo scopo.
7. Un certificato di lavoro marittimo provvisorio può essere rilasciato soltanto dopo aver verificato che:
  - a) la nave è stata ispezionata, laddove è ragionevole e possibile, per quanto riguarda gli elementi elencati nell'Allegato A5-1, tenendo conto della verifica degli elementi indicati alle lettere b) c) e d) del presente paragrafo;

## DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- b) l'armatore ha dimostrato all'autorità competente o all'organismo riconosciuto che a bordo sono adottate procedure adeguate per assicurare il rispetto delle disposizioni della presente convenzione;
  - c) il comandante conosce le prescrizioni della presente Convenzione nonché le responsabilità in materia di applicazione;
  - d) le informazioni richieste sono state presentate all'autorità competente o all'organismo riconosciuto in vista dell'ottenimento di una dichiarazione di conformità di lavoro marittimo.
8. Il rilascio del certificato di lavoro marittimo con durata di validità ordinaria è subordinato alla realizzazione, prima della data di scadenza del certificato provvisorio, di un'ispezione completa come previsto al paragrafo 1 del presente Standard. Nessun nuovo certificato provvisorio può essere rilasciato dopo il periodo iniziale di sei mesi menzionato al paragrafo 6 del presente Standard. Non si richiede il rilascio di una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo durante il periodo di validità del certificato provvisorio.
9. Il certificato di lavoro marittimo, il certificato di lavoro marittimo provvisorio e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo sono redatti conformemente ai modelli presentati nell'allegato A5-II.
10. La dichiarazione di conformità del lavoro marittimo sarà allegata al certificato di lavoro marittimo. Essa comprende due parti:
- a) la parte I è redatta dall'autorità competente che: i) individua l'elenco degli elementi che devono essere ispezionati in applicazione del paragrafo 1 del presente Standard; ii) deve specificare le prescrizioni nazionali che danno effetto alle disposizioni pertinenti della presente Convenzione e rinviano alle disposizioni applicabili della legislazione nazionale e che danno, nella misura necessaria, informazioni sintetiche sui punti principali delle prescrizioni nazionali, iii) fa riferimento alle prescrizioni della legislazione nazionale relative a certe categorie di navi; iv) cita ogni disposizione sostanzialmente equivalente adottata in virtù del paragrafo 3 dell'articolo VI; v) indica chiaramente ogni deroga concessa dall'autorità competente in virtù del Titolo 3;
  - b) la parte II è redatta dall'armatore e identifica le misure adottate per garantire la conformità costante con le prescrizioni nazionali tra le due ispezioni nonché con le misure proposte per assicurare un continuo miglioramento.
- L'autorità competente o l'organismo riconosciuto debitamente autorizzato a questo scopo certifica la parte II e rilascia la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.
11. I risultati di tutte le ispezioni o altre verifiche successive effettuate sulla nave in questione e tutte le deficienze importanti rilevate nel corso di tali ispezioni nonché la data in cui è constatata la correzione delle stesse sono registrati. Tali informazioni, corredate da una traduzione in inglese, se questa non dovesse essere la lingua originale della registrazione, sono trascritte sulla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo o allegate a questo documento, e tenute a disposizione dei marittimi, degli ispettori dello Stato di bandiera, dei funzionari autorizzati dallo Stato di approdo, dei rappresentanti degli armatori e della gente di mare, sempre in conformità con la legislazione nazionale.

12. Una copia valida aggiornata del certificato di lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, corredati dalla relativa traduzione in inglese quando l'originale non è in questa lingua, deve essere conservata a bordo e una copia deve essere affissa bene in vista in uno spazio accessibile alla gente di mare. Copia di questi documenti deve, in conformità alla legislazione nazionale, essere a disposizione dei marittimi, degli ispettori dello Stato di bandiera, dei funzionari autorizzati nello Stato di approdo e dei rappresentanti degli armatori e della gente di mare che ne fanno richiesta.
13. L'obbligo relativo alla produzione di una traduzione in lingua inglese, menzionata ai paragrafi 11 e 12 del presente Standard, non riguarda le navi che non effettuano viaggi internazionali.
14. Un certificato rilasciato in applicazione dei paragrafi 1 o 5 del presente Standard perde la sua validità in uno dei seguenti casi:
  - a) se le ispezioni prescritte non sono effettuate negli intervalli di tempo specificati al paragrafo 2 del presente Standard;
  - b) se il certificato non è stato vistato conformemente al paragrafo 2 del presente Standard;
  - c) quando la nave cambia bandiera;
  - d) quando un armatore cessa di assumersi la responsabilità dell'esercizio della nave;
  - e) quando modifiche sostanziali siano state apportate alla struttura od alle apparecchiature indicate nel Titolo 3.
15. Nei casi indicati al paragrafo 14, lettere c), d), e), del presente Standard, è rilasciato un nuovo certificato solo nel caso in cui l'autorità competente o l'organismo riconosciuto che emette il documento è pienamente convinto che la nave è conforme alle prescrizioni del presente Standard.
16. Un certificato del lavoro marittimo è revocato dall'autorità competente o dall'organismo riconosciuto debitamente autorizzato allo scopo dallo Stato di bandiera nel caso in cui la nave in questione non rispetta le prescrizioni della presente Convenzione e non è stata presa nessuna misura correttiva prescritta.
17. Quando, conformemente al paragrafo 16 del presente Standard, è prevista la revoca di un certificato del lavoro marittimo, l'autorità competente o l'organismo riconosciuto tengono conto della gravità o della frequenza delle deficienze rilevate.

*Linea guida B5.1.3 – Certificato del lavoro marittimo e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo*

1. L'enunciazione delle prescrizioni nazionali figuranti nella Parte I della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo dovrebbe includere o essere corredata dai riferimenti alle disposizioni legislative relative alle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare per ogni prescrizione elencata nell'allegato A5-I. Quando la legislazione nazionale riprende in modo puntuale le prescrizioni enunciate nella presente Convenzione, sarà sufficiente farne riferimento. Quando una disposizione della presente Convenzione è applicata in modo sostanzialmente equivalente, conformemente al paragrafo 3 dell'articolo VI, essa dovrebbe essere identificata e provvista di una spiegazione sintetica. Quando una deroga è concessa dall'autorità competente in virtù del Titolo 3, la disposizione o le disposizioni in questione dovrebbero essere chiaramente indicate.

2. Le misure indicate nella Parte II della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, redatta dall'armatore, dovrebbero, in particolare, indicare le circostanze in cui è verificata la conformità costante con prescrizioni nazionali particolari, le persone incaricate della verifica, la tenuta dei registri nonché le procedure da seguire in caso di constatazione di non conformità. La Parte II può presentarsi sotto forme diverse. Essa potrebbe rinviare a una documentazione più generale riguardante le politiche e le procedure relative ad altri aspetti del settore marittimo, come ad esempio i documenti richiesti dal *Codice Internazionale per la Gestione della Sicurezza* (codice ISM) oppure le informazioni richieste in applicazione della Regola 5 del capitolo XI-1 della convenzione SOLAS, che riporta la Scheda sinottica continua delle navi.
3. Le misure per assicurare una conformità costante dovrebbero riferirsi specialmente alle prescrizioni internazionali generali, che obbligano l'armatore e il comandante a tenersi informati sugli ultimi progressi tecnologici e scientifici per quanto riguarda la progettazione dei luoghi di lavoro, tenendo conto dei pericoli inerenti il lavoro dei marittimi e di informare, di conseguenza, i rappresentanti dei marittimi, garantendo così un migliore livello di protezione delle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare a bordo.
4. La dichiarazione di conformità del lavoro marittimo dovrebbe, innanzitutto, essere redatta in termini chiari in modo da aiutare tutti gli interessati, quali gli ispettori dello Stato di bandiera, i funzionari autorizzati dello Stato di approdo e la gente di mare, a verificare che le prescrizioni sono adottate correttamente.
5. L'allegato B5-I contiene un esempio del tipo di informazioni che possono figurare nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.
6. Quando una nave cambia bandiera come indicato al paragrafo 14 c) dello Standard A5.1.3 ed entrambi gli Stati interessati hanno ratificato la presente Convenzione lo Stato Membro, la cui nave era in precedenza autorizzata a battere la sua bandiera, dovrebbe, nel più breve tempo possibile, trasmettere all'autorità competente dell'altro Stato Membro copia del certificato del lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo conservati a bordo della nave prima del cambio bandiera e, se necessario, copia dei relativi rapporti di ispezione se l'autorità competente ne fa domanda nei tre mesi successivi alla data del cambio di bandiera.

#### **Regola 5.1.4 – Ispezione e applicazione**

1. Ogni Stato Membro verifica, mediante un sistema efficace e coordinato di ispezioni periodiche, di sorveglianza e di altre misure di controllo, che le navi che battono la sua bandiera rispettino le prescrizioni della presente Convenzione in base alla loro applicazione nella legislazione nazionale.
2. La Parte A del Codice contiene descrizioni dettagliate riguardo al sistema di ispezione e di applicazione riportato al paragrafo 1 della presente Regola.

*Standard A5.1.4 – Ispezione e applicazione*

1. Ogni Stato Membro dispone di un sistema di ispezione relativo alle condizioni che si applicano alla gente di mare a bordo delle navi che battono la sua bandiera, in particolare per verificare che, ove opportuno, siano seguite le misure relative alle condizioni di lavoro e di vita enunciate nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo e rispettate le prescrizioni della presente Convenzione.
2. L'autorità competente designa un numero sufficiente di ispettori qualificati per assumere le responsabilità di cui devono farsi carico in applicazione del paragrafo 1 del presente Standard. Quando degli organismi riconosciuti sono autorizzati a svolgere ispezioni, lo Stato Membro esige che le persone destinate a tale attività siano in possesso delle qualificazioni richieste per questo scopo e conferisce agli interessati l'autorità legale necessaria per esercitare le loro funzioni.
3. Disposizioni opportune sono adottate per assicurare che gli ispettori abbiano la formazione professionale, le competenze, le attribuzioni, i poteri, lo status e l'indipendenza necessari o auspicabili per poter effettuare la verifica ed assicurare le conformità previste al paragrafo 1 del presente Standard.
4. Le ispezioni sono effettuate ad intervalli conformi alle prescrizioni dello Standard A5.1.3, ove opportuno. Tali intervalli non devono in nessun caso superare i tre anni.
5. Se uno Stato Membro riceve un reclamo, che non considera manifestamente infondato o acquisisce prove che una nave battente la sua bandiera non rispetta le prescrizioni della presente Convenzione o ha gravi deficienze nell'applicazione delle misure enunciate nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, adotta i provvedimenti necessari per indagare sulla questione e assicurarsi che siano adottate misure atte a porre rimedio alle deficienze riscontrate.
6. Ogni Stato Membro stabilisce regole appropriate assicurandone l'effettiva applicazione in modo da garantire agli ispettori condizioni giuridiche e di servizio tali da renderli indipendenti da ogni cambio di governo e da ogni indebita influenza esterna.
7. Gli ispettori, che ricevono chiare istruzioni circa i compiti da assolvere e sono muniti di poteri adeguati, sono autorizzati a:
  - a) salire a bordo delle navi battenti la bandiera del Stato Membro;
  - b) eseguire tutti gli esami, controlli o inchieste che ritengono necessari per assicurarsi che gli standard siano rigorosamente rispettati;
  - c) esigere che sia posto rimedio a qualsiasi deficienza e che sia proibita la partenza di una nave dal porto fino a quando non sono state prese le misure necessarie ove c'è ragione di credere che tali deficienze costituiscono una grave infrazione alle prescrizioni della presente Convenzione, compresi i diritti della gente di mare, o rappresentano un grave pericolo per la sicurezza, la salute o la salvaguardia della gente di mare.
8. Qualsiasi misura adottata ai sensi del paragrafo 7 c) del presente Standard deve potere essere oggetto di un ricorso davanti all'autorità giudiziaria o amministrativa.

9. Gli ispettori hanno la facoltà di dare pareri piuttosto che stabilire o raccomandare procedure quando non c'è una infrazione manifesta alle prescrizioni della presente Convenzione che metta in pericolo la sicurezza, la salute o la salvaguardia della gente di mare interessata e non esistono antecedenti di infrazioni analoghe.
10. Gli ispettori devono tenere riservata la fonte di ogni reclamo o lamentela comprovante che esiste un pericolo o una deficienza di natura tale da compromettere le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare o che c'è una violazione delle disposizioni legislative, e non devono rivelare all'armatore o al suo rappresentante o all'operatore della nave che si è proceduto ad effettuare un'ispezione a seguito di una tale reclamo o lamentela.
11. Agli ispettori non devono affidarsi compiti che possano, in ragione del numero o natura, interferire con l'efficacia dell'ispezione o pregiudicare in qualsiasi modo la loro autorità o imparzialità nei confronti degli armatori, dei marittimi o di ogni altra parte interessata. In particolare, gli ispettori dovranno:
  - a) non avere un interesse qualsiasi, diretto o indiretto, nelle attività che sono chiamati a controllare;
  - b) essere tenuti, sotto pena di sanzioni o di misure disciplinari appropriate, a non rivelare, anche dopo aver lasciato il servizio, i segreti commerciali o i processi lavorativi riservati o le informazioni di natura personale di cui possono essere venuti a conoscenza nell'esercizio delle proprie funzioni.
12. Gli ispettori, per ogni ispezione effettuata, sottopongono un rapporto all'autorità competente. Una copia di questo rapporto, in lingua inglese o nella lingua di lavoro della nave, è consegnata al comandante mentre una seconda copia è affissa sulla bacheca avvisi della nave per informare i marittimi e, su richiesta, inviata ai loro rappresentanti.
13. L'autorità competente di ogni Stato Membro tiene dei registri delle ispezioni effettuate sulle condizioni applicate alla gente di mare a bordo delle navi battenti la sua bandiera. Essa pubblica un rapporto annuale sulle attività ispettive entro un termine ragionevole che non deve eccedere sei mesi dopo la fine dell'anno.
14. Nel caso di un'inchiesta condotta in seguito a un grave infortunio, il rapporto è sottoposto all'autorità competente appena possibile ma non oltre un mese dopo la conclusione dell'inchiesta.
15. Quando si è proceduto a un'ispezione o quando sono state prese misure conformi alle disposizioni del presente Standard, è importante compiere tutti gli sforzi possibili per evitare che la partenza della nave sia irragionevolmente trattenuta o ritardata.
16. Indennità possono essere corrisposte conformemente alla legislazione nazionale per ogni perdita o danno risultanti dall'esercizio illecito dei poteri degli ispettori. L'onere della prova incombe, in ogni caso, sul reclamante.
17. Sanzioni adeguate ed altre misure correttive sono previste ed effettivamente applicate da ogni Stato Membro in caso di violazioni alle prescrizioni della presente Convenzione (compresi i diritti dei marittimi) e per l'ostruzionismo esercitato nei confronti degli ispettori nell'esercizio delle proprie funzioni.

*Linea guida B5.1.4 – Ispezione e applicazione*

1. L'autorità competente e ogni altro servizio o autorità responsabile, di tutta o parte dell'ispezione sulle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare dovrebbero disporre delle risorse necessarie per svolgere le loro funzioni. In particolare:
  - a) ogni Stato Membro dovrebbe adottare le misure necessarie in modo che gli ispettori possano disporre, nello svolgimento del loro lavoro, in base alle esigenze, dell'assistenza di esperti tecnici debitamente qualificati;
  - b) gli ispettori dovrebbero disporre di uffici opportunamente ubicati, attrezzature e mezzi di trasporto idonei per poter svolgere i loro compiti in maniera efficace.
2. L'autorità competente dovrebbe elaborare delle Linee Guida in materia di conformità e di applicazione, in modo da garantire coerenza e guidare le attività di ispezione e di applicazione delle disposizioni relative alla presente Convenzione. Le linee guida dovrebbero essere fornite a tutti gli ispettori, ai pubblici ufficiali interessati e dovrebbero essere messe a disposizione dell'utenza nonché degli armatori e della gente di mare.
3. L'autorità competente dovrebbe stabilire procedure semplici che permettano di ricevere in forma riservata ogni informazione relativa ad eventuali violazioni delle prescrizioni della presente Convenzione, compresi i diritti dei marittimi, di segnalare direttamente o mediante i suoi rappresentanti e consentire agli ispettori di avviare senza indugio le opportune inchieste, ivi comprese:
  - a) la possibilità di richiedere un'ispezione, ove necessario, da parte del comandante, dell'equipaggio o i suoi rappresentanti;
  - b) fornire informazioni e consigli tecnici agli armatori e alla gente di mare nonché alle organizzazioni interessate riguardo ai mezzi più efficaci per attuare le prescrizioni della presente Convenzione ed apportare miglioramenti continui alle condizioni dei marittimi a bordo delle navi.
4. Gli ispettori dovrebbero avere una formazione professionale adeguata ed essere in numero sufficiente per poter assolvere i propri compiti in maniera efficace, tenendo debitamente conto di quanto segue:
  - a) l'importanza dei compiti che sono tenuti a svolgere, in particolare il numero, la natura e le dimensioni delle navi sottoposte ad ispezione nonché il numero e la complessità delle disposizioni legali da applicare;
  - b) le risorse messe a disposizione degli ispettori;
  - c) le condizioni pratiche secondo le quali le ispezioni devono essere effettuate per essere efficaci.
5. Fatte salve le condizioni che potrebbero essere stabilite dalla legislazione nazionale per il reclutamento nel servizio pubblico, gli ispettori dovrebbero possedere qualificazioni e formazione professionale adeguata per svolgere le loro funzioni, e, ove possibile, avere una formazione marittima o un'esperienza come marittimo. Essi dovrebbero avere una conoscenza adeguata delle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare nonché della lingua inglese.
6. Dovrebbero essere adottate misure per assicurare agli ispettori aggiornamenti formativi durante il loro incarico.

7. Tutti gli ispettori dovrebbero avere una chiara visione delle condizioni nelle quali si dovrebbe procedere ad un'ispezione, dello scopo dell'ispezione da effettuare nelle diverse circostanze identificate e le modalità generali di ispezione.
8. Gli ispettori, muniti dei poteri necessari in applicazione della legge nazionale, dovrebbero essere autorizzati almeno a:
  - a) salire a bordo delle navi liberamente e senza preavviso. Tuttavia, al momento di iniziare l'ispezione della nave, gli ispettori dovrebbero informare della loro presenza il comandante o la persona responsabile e, secondo i casi, i marittimi o i loro rappresentanti;
  - b) interrogare il comandante, la gente di mare o ogni altra persona, compresi l'armatore o un suo rappresentante, su ogni questione relativa all'applicazione delle prescrizioni della legislazione, in presenza di ogni testimone che la persona può aver richiesto;
  - c) esigere che vengano esibiti tutti i libri, giornali di bordo, registri, certificati o altri documenti o informazioni direttamente connesse con l'oggetto dell'ispezione allo scopo di verificarne la conformità con la legislazione nazionale che applica la presente Convenzione;
  - d) assicurare l'affissione degli avvisi richiesti dalla legislazione nazionale in applicazione della presente Convenzione;
  - e) prelevare e portare via, ai fini delle analisi, campioni di prodotti, di merci, di acqua potabile, di viveri, di materiali e sostanze utilizzate o manipolate;
  - f) a seguito di un'ispezione, portare immediatamente all'attenzione dell'armatore, del gestore della nave o del comandante le deficienze che possono arrecare pregiudizio alla salute ed alla sicurezza delle persone a bordo;
  - g) allertare l'autorità competente e, se necessario, l'organismo riconosciuto su qualsiasi deficienza o abuso che la legislazione in vigore non contempla in modo specifico e presentare proposte per il perfezionamento delle disposizioni normative;
  - h) avvisare l'autorità competente in merito ad ogni infortunio sul lavoro o malattia professionale dei marittimi nei casi e secondo le modalità prescritte dalla legislazione.
9. Quando un campione è prelevato o portato via conformemente al paragrafo 8 e), della presente Linea guida, l'armatore o un suo rappresentante e, se del caso, un marittimo, dovrebbero essere avvisati o essere presenti al momento del ritiro del campione. La quantità di detto campione dovrebbe essere correttamente registrata dall'ispettore.
10. Il rapporto annuale pubblicato dall'autorità competente di ogni Stato Membro per quanto riguarda le navi battenti la sua bandiera dovrebbe includere:
  - a) una lista della legislazione in vigore relativa alle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare nonché di tutti gli emendamenti entrati in vigore nel corso dell'anno;
  - b) informazioni dettagliate sull'organizzazione del sistema di ispezione;
  - c) statistiche delle navi o altri locali sottoposti ad ispezione nonché delle navi ed altri locali effettivamente ispezionati;
  - d) statistiche di tutti i marittimi soggetti alla legislazione nazionale;
  - e) statistiche ed informazioni sulle violazioni della legislazione, le sanzioni inflitte e i casi di fermo delle navi;
  - f) statistiche degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali dei marittimi che siano stati oggetto di denuncia.

**Regola 5.1.5 – Procedure per i reclami a bordo**

1. Ogni Stato Membro deve esigere che a bordo delle navi battenti la sua bandiera esistano procedure che consentono un regolamento giusto, efficace e rapido per ogni reclamo presentato da una marittima relativa a un'infrazione alle prescrizioni della presente Convenzione, ivi compresi i diritti della gente di mare.
2. Ogni Stato Membro proibisce e sanziona ogni forma di vittimizzazione di un marittimo che ha presentato un reclamo.
3. Le disposizioni della presente Regola e delle sezioni corrispondenti del Codice non pregiudicano il diritto del marittimo di chiedere un risarcimento danni attraverso qualsiasi mezzo legale ritenuto appropriato.

*Standard A5.1.5 – Procedure per i reclami a bordo*

1. Fatte salve le disposizioni previste dalla legislazione nazionale o dalle contrattazioni collettive, i marittimi potranno ricorrere alle procedure di reclamo a bordo su qualsiasi questione da essi ritenuta una violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, compresi i diritti della gente di mare.
2. Ogni Stato Membro deve garantire che la legislazione preveda l'adozione di adeguate procedure per i reclami a bordo in modo da soddisfare le prescrizioni della Regola 5.1.5. Tali procedure hanno lo scopo di regolare la controversia all'origine del reclamo al livello più basso possibile. Tuttavia, in ogni caso, la gente di mare ha il diritto di presentare il reclamo direttamente al comandante e, se lo ritiene necessario, alle autorità esterne competenti.
3. Le procedure per i reclami a bordo devono prevedere il diritto per la gente di mare di essere accompagnata o rappresentata durante la procedura di reclamo nonché la sua tutela per prevenirne vessazioni in caso di reclamo. Il termine "vittimizzazione" designa ogni azione lesiva, qualunque ne sia l'autore, nei confronti del marittimo che ha presentato un reclamo, non manifestamente infondato.
4. Oltre ad una copia del proprio contratto di arruolamento marittimo, la gente di mare deve ricevere un documento che descriva le procedure di reclamo vigenti a bordo della nave. Il documento deve indicare in particolare le coordinate dell'autorità competente dello Stato di bandiera e, ove diverso, del paese di residenza della gente di mare, ed altresì il nome di una o più persone che si trovano a bordo che possono, in via riservata, fornire in maniera imparziale un parere circa il reclamo de quo e fornire assistenza in caso di attivazione della procedura di reclamo vigente a bordo.

*Linea guida B5.1.5 – Procedure per i reclami a bordo*

1. Fatte salve le disposizioni specifiche previste dalla contrattazione collettiva applicabile, l'autorità competente dovrebbe, in stretta consultazione con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare, elaborare un modello per definire procedure eque, rapide e supportate sotto il profilo documentale per il trattamento dei reclami a bordo delle navi battenti la bandiera dello Stato Membro interessato.

Ai fini dell'elaborazione di dette procedure, dovrebbero essere presi in considerazione i punti seguenti:

- a) molti reclami possono riguardare proprio gli individui ai quali deve essere presentato il reclamo o addirittura il comandante della nave. In questi casi, la gente di mare dovrebbe poter presentare reclamo direttamente al comandante o proporre lo stesso presso autorità esterne;
  - b) al fine di evitare problemi di vittimizzazione dei marittimi che presentano un reclamo su questioni disciplinate dalla presente Convenzione, le procedure dovrebbero prevedere la designazione di una persona a bordo in grado di fornire pareri alla gente di mare sulle procedure disponibili ed assistere alle riunioni o udienze attinenti all'oggetto del reclamo se il marittimo autore del reclamo ne fa richiesta.
2. Le procedure discusse durante le consultazioni indicate al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbero prevedere come minimo quanto segue:
- a) i reclami dovrebbero essere presentati al capo servizio del marittimo che fa reclamo o al suo responsabile gerarchico;
  - b) il capo servizio o il responsabile gerarchico del marittimo dovrebbero tentare di risolvere la controversia entro i limiti di tempo previsti in considerazione della gravità dell'oggetto della lite;
  - c) se il capo servizio o il responsabile gerarchico non riescono a risolvere la controversia con soddisfazione del marittimo, quest'ultimo può rivolgersi al comandante, che dovrebbe occuparsi personalmente della questione;
  - d) i marittimi dovrebbero sempre avere il diritto di essere accompagnati e rappresentati da un altro marittimo di loro scelta a bordo della nave interessata;
  - e) tutti i reclami e le relative decisioni dovrebbero essere registrati e messi a verbale e una copia di essi dovrebbe essere consegnata ai marittimi interessati;
  - f) se un reclamo non può essere risolto a bordo, la questione dovrebbe essere indirizzata a terra all'armatore che dovrebbe disporre di un termine adeguato per risolvere il problema, se del caso, in consultazione con la gente di mare interessata o con ogni persona che quest'ultima può nominare per rappresentarla;
  - g) in tutti i casi, la gente di mare dovrebbe avere il diritto di presentare il suo reclamo direttamente al comandante e all'armatore nonché alle autorità competenti.

### **Regola 5.1.6 Sinistri marittimi**

1. Ogni Stato Membro procede ad un'inchiesta ufficiale su ogni sinistro marittimo grave che ha comportato feriti o perdite di vite umane che coinvolge una nave battente la sua bandiera. Il rapporto finale di un'inchiesta è, di norma, reso pubblico.
2. Gli Stati Membri devono cooperare gli uni con gli altri in modo da facilitare le inchieste sui sinistri marittimi gravi indicati al paragrafo 1 della presente Regola.

*Standard – A5.1.6 Sinistri marittimi*

Nessuna disposizione.

*Linea guida B5.1.6 – Sinistri marittimi*

Nessuna disposizione.

### **Regola 5.2 Responsabilità dello Stato di approdo**

*Obiettivo: permettere a ogni Stato Membro di adempiere le responsabilità che gli competono ai sensi della presente Convenzione in relazione alla cooperazione internazionale necessaria per assicurare l'attuazione e il rispetto degli Standard della Convenzione a bordo delle navi straniere*

#### **Regola 5.2.1 – Ispezioni nei porti**

1. Ogni nave straniera che fa scalo, nel corso regolare attività operativa o per ragioni inerenti al suo esercizio, nel porto di uno Stato Membro può essere soggetta ad un'ispezione conformemente alle disposizioni del paragrafo 4 dell'articolo V, per verificare la conformità alle prescrizioni della presente Convenzione inclusi i diritti dei marittimi relativi alle condizioni di lavoro e di vita a bordo di una nave.
2. Ogni Stato Membro accetta il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo richiesti dalla Regola 5.1.3, che attesti, fino a prova contraria, la rispondenza alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare. Di conseguenza l'ispezione nei suoi porti si limita, salvo i casi previsti dal Codice, a un controllo del certificato e della dichiarazione.
3. Le ispezioni nei porti sono effettuate da funzionari autorizzati, conformemente alle disposizioni del Codice e degli altri accordi internazionali applicabili che disciplinano le ispezioni svolte sul territorio dello Stato Membro a titolo di controllo delle navi per conto dello Stato di approdo. Dette ispezioni si limitano a verificare che gli aspetti esaminati siano conformi alle prescrizioni applicabili degli articoli e delle regole della presente Convenzione nonché della sola Parte A del Codice.
4. Le ispezioni effettuate in applicazione della presente Regola si basano su un efficace sistema di ispezione e di sorveglianza da parte dello Stato di approdo per contribuire ad assicurare che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo delle navi, che fanno scalo in un porto dello Stato Membro interessato, siano conformi alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare.
5. Informazioni relative al sistema menzionato al paragrafo 4 della presente Regola, ivi compreso il metodo utilizzato per valutarne la sua efficacia, figurano nei rapporti redatti dagli Stati Membri in applicazione dell'articolo 22 della Costituzione dell'ILO.

*Standard A5.2.1 – Ispezioni nei porti*

1. Quando un funzionario autorizzato si presenta a bordo per effettuare una ispezione e che abbia richiesto, se del caso, il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, controlla che:
  - a) i documenti richiesti non sono stati presentati o non sono aggiornati o lo sono ma risultano contraffatti oppure i documenti presentati non contengono le informazioni richieste dalla presente Convenzione o non sono validi per un altro motivo;
  - b) esistono validi motivi per credere che le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della presente Convenzione;
  - c) esistono motivi ragionevoli per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera allo scopo di sfuggire all'obbligo di conformarsi alle disposizioni della presente Convenzione;
  - d) è stato depositato un reclamo che adduce a ritenere che alcune condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della presente Convenzione;può essere effettuata una ispezione più dettagliata al fine di verificare le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave. Tale ispezione sarà in ogni caso effettuata quando si ritiene o si presume che le condizioni di lavoro e di vita non siano conformi e potrebbero costituire un reale pericolo per la sicurezza, la salute o la salvaguardia della gente di mare oppure quando il funzionario autorizzato ha ragione di ritenere che ogni deficienza possa costituire un'infrazione grave alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare.
2. Quando è effettuata un'ispezione più dettagliata su una nave straniera nel porto di uno Stato Membro da parte di funzionari autorizzati nelle circostanze indicate al paragrafo 1a), b) o c) del presente Standard, essa verte, di norma, sui punti elencati nell'allegato A5-III.
3. Quando un reclamo è depositato ai sensi del paragrafo 1 d) del presente Standard, l'ispezione deve limitarsi di solito all'oggetto del reclamo, a meno che il reclamo o la relativa istruttoria forniscano solide ragioni per procedere a un'ispezione più approfondita, conformemente al paragrafo 1 b) del presente Standard. Ai fini del paragrafo 1 d) del presente Standard, per "reclamo" s'intende ogni informazione fornita da un marittimo, un organismo professionale, una associazione, un sindacato o, generalmente, chiunque abbia interesse alla sicurezza della nave, ivi compresi i rischi per la sicurezza o la salute dei marittimi a bordo.
4. Quando, a seguito di un'ispezione più approfondita, si rileva che le condizioni di lavoro e di vita a bordo di una nave non sono conformi alle prescrizioni della presente Convenzione, il funzionario autorizzato deve immediatamente segnalare al comandante della nave le deficienze constatate e il termine ultimo entro il quale devono essere effettuati gli adeguamenti. Nel caso in cui il funzionario interessato consideri gravi le deficienze constatate o se dette deficienze dovessero essere in relazione con un reclamo presentato in virtù del paragrafo 3 del presente Standard, il funzionario autorizzato le sottopone all'attenzione delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare presenti sul territorio del Stato Membro in cui è avvenuta l'ispezione, e può al contempo:
  - a) informare un rappresentante dello Stato di bandiera;
  - b) fornire le informazioni pertinenti alle autorità competenti del porto di scalo successivo.

5. Lo Stato Membro sul cui territorio è effettuata l'ispezione ha il diritto di trasmettere al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro una copia del rapporto di ispezione corredato, se del caso, della risposta pervenuta entro il termine prescritto da parte dalle autorità competenti dello Stato di bandiera affinché vengano adottate tutte le misure utili e appropriate per garantire la consegna delle informazioni e che queste siano portate a conoscenza di coloro che possono avvalersi delle pertinenti procedure di ricorso.
6. Quando, a seguito di un'ispezione più dettagliata, il funzionario autorizzato rileva che la nave non è conforme alle prescrizioni della presente Convenzione e che:
  - a) le condizioni a bordo costituiscono un serio pericolo per la sicurezza, la salute e la salvaguardia della gente di mare;
  - b) la non conformità costituisce una infrazione grave o ripetuta alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare,il funzionario autorizzato adotta misure atte a garantire il fermo della nave fino a quando le non conformità rilevate in virtù dei punti a) oppure b) del presente paragrafo non sono state eliminate oppure fino a quando detto funzionario non avrà accettato un piano di azione che miri a correggere le non conformità e non sarà convinto che il piano sarà realizzato in maniera rapida. Se alla nave è impedito di partire, il funzionario autorizzato deve avvisare immediatamente lo Stato di bandiera e invitare, se possibile, uno dei suoi rappresentanti ad essere presente, richiedendo allo Stato di bandiera di rispondere entro il termine prescritto. Il funzionario autorizzato informa altresì, senza indugio, le relative organizzazioni degli armatori e della gente di mare dello Stato di approdo in cui ha avuto luogo l'ispezione.
7. Ogni Stato Membro vigila affinché i suoi funzionari autorizzati ricevano orientamenti, del tipo indicato nella Parte B del Codice, concernenti alla natura delle circostanze che giustificano il fermo di una nave ai sensi del paragrafo 6 del presente Standard.
8. Ogni Stato Membro nell'esercizio delle responsabilità di cui è investito ai sensi del presente Standard deve fare tutto il possibile per evitare che una nave sia in stato di fermo o ritardata indebitamente. Se si rileva che una nave è stata indebitamente tenuta in stato di fermo o ritardata, si prevede la corresponsione di un risarcimento per ogni perdita o danno subito. In questi casi, l'onere della prova incombe sul reclamante.

#### *Linea guida B5.2.1 – Ispezioni nei porti*

1. L'autorità competente dovrebbe elaborare delle Linee Guida in materia di ispezioni per i funzionari autorizzati ai sensi della Regola 5.2.1. Tale Linee Guida dovrebbero tendere ad assicurare coerenza e fornire orientamenti per le attività ispettive e di applicazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi. Copia delle linee Guida dovrebbe essere fornita a tutti i funzionari autorizzati e tenute a disposizione dell'utenza, degli armatori e della gente di mare.
2. Ai fini dell'elaborazione di una Linea Guida sulle circostanze che giustificano il fermo di una nave ai sensi del paragrafo 6 dello Standard A5.2.1, l'autorità competente dovrebbe considerare che, in relazione alle infrazioni indicate al paragrafo 6 b) dello Standard A5.2.1, la gravità della violazione potrebbe dipendere dalla natura della deficienza in questione.

Quest'ultima sarebbe particolarmente rilevante nei casi di violazione dei diritti e principi fondamentali o in materia di arruolamento e di diritti sociali della gente di mare come stabilito dagli articoli III e IV. A titolo di esempio, l'impiego di una persona di età inferiore a quella prevista dovrebbe essere considerata come una violazione grave, anche se riguarda una sola persona a bordo. Negli altri casi, si dovrebbe tenere conto del numero delle diverse deficienze constatate nel corso di un'ispezione: ad esempio, sarà necessario constatare un numero rilevante di deficienze connesse agli alloggi o all'alimentazione e servizio mensa che non minacciano la sicurezza o la salute, prima di poter essere considerate un'infrazione grave.

3. Gli Stati Membri dovrebbero, per quanto possibile, cooperare gli uni con gli altri per l'adozione di linee guida concordate a livello internazionale relative alle politiche d'ispezione, in particolare per quanto riguarda le circostanze che giustificano il fermo di una nave.

### **Regola 5.2.2 – Procedure per la gestione a terra dei reclami dei marittimi**

1. Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi che si trovano a bordo di navi che fanno scalo in un porto situato sul suo territorio e che dichiarano una violazione alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare, abbiano il diritto di fare reclamo contro la violazione per la sua eliminazione in modo rapido e concreto.

#### *Standard A5.2.2 – Procedure per la gestione a terra dei reclami della gente di mare*

1. Il reclamo di un marittimo comprovante una violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare, può essere presentato al funzionario autorizzato del porto in cui nave fa scalo. In questo caso, il suddetto funzionario deve avviare un'istruttoria iniziale.
2. Ove opportuno, in base alla natura del reclamo, l'istruttoria deve verificare se sono state avviate le procedure per i reclami a bordo previste dalla Regola 5.1.15. Il funzionario autorizzato può altresì effettuare un'ispezione più dettagliata conformemente allo Standard A5.2.1
3. Il funzionario autorizzato deve, se del caso, tentare di risolvere la controversia a bordo della nave.
4. Nel caso in cui l'inchiesta o l'ispezione effettuate secondo il presente Standard rivelassero una non conformità ai sensi del paragrafo 6 dello Standard A5.2.1, si applicano le disposizioni di quel paragrafo.
5. Quando non sono applicate le disposizioni del paragrafo 4 del presente Standard e il problema non è stato risolto a bordo della nave, il funzionario autorizzato informa immediatamente lo Stato di bandiera, cercando di ottenere, entro il termine prescritto, consigli nonché un piano di misure correttive.

6. Quando il reclamo non è stato risolto nonostante le misure prese conformemente al paragrafo 5 del presente Standard, lo Stato di approdo deve trasmettere una copia del rapporto redatto dal funzionario autorizzato al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro. Al rapporto deve essere allegata l'eventuale risposta, pervenuta entro il termine prescritto, delle autorità competenti dello Stato di bandiera. Le organizzazioni degli armatori e della gente di mare dello Stato di approdo sono altresì informate. Inoltre, statistiche e informazioni riguardanti i reclami che sono stati risolti devono essere periodicamente inviate dallo Stato di approdo al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro. Dette comunicazioni sono fatte al fine della tenuta di un registro e portate a conoscenza delle parti, incluse le organizzazioni di armatori e della gente di mare, che potrebbero avvalersene nelle procedure di ricorso pertinenti.
7. Adeguate misure devono essere prese per garantire la riservatezza dei reclami presentati dalla gente di mare.

*Linea guida B5.2.2 Procedure per la gestione a terra dei reclami della gente di mare*

1. Quando un reclamo indicato nello Standard A5.2.2 è analizzato da un funzionario autorizzato, quest'ultimo dovrebbe innanzitutto verificare se si tratta di un reclamo di natura generale che riguarda quindi tutti i marittimi a bordo della nave o solo una categoria oppure se si tratta di un caso individuale del marittimo interessato.
2. Se il reclamo è di natura generale, si dovrebbe prevedere il ricorso ad un'ispezione più dettagliata conformemente allo Standard A5.2.1.
3. Se il reclamo riguarda un caso individuale, sarebbe opportuno procedere ad una valutazione degli esiti delle procedure eventualmente avviate a bordo per risolvere il reclamo in questione. Nel caso in cui dette procedure a bordo non fossero state attuate, il funzionario autorizzato dovrebbe consigliare al reclamante di fare ricorso a tutte le procedure disponibili a bordo. Devono sussistere ragioni fondate per giustificare l'esame di un reclamo a terra prima di aver attuato le procedure previste a bordo. Queste ultime includono l'inadeguatezza o indebito ritardo delle procedure interne o ancora la paura del reclamante di subire delle ritorsioni a causa del reclamo.
4. In ogni istruttoria relativa ad un reclamo, il funzionario autorizzato dovrebbe dare al comandante, all'armatore e ad ogni persona coinvolta nel reclamo la possibilità di far conoscere il proprio punto di vista.
5. Il funzionario autorizzato può astenersi dall'intervenire ulteriormente nella risoluzione del reclamo nel caso in cui lo Stato di bandiera, rispondendo alla notifica dello Stato di approdo conformemente al paragrafo 5 dello Standard A5.2.2, dimostri che è in grado di gestire la questione e che dispone di procedure adeguate a questo scopo e abbia presentato un piano di azione accettabile.

### **Regola 5.3 – Responsabilità del fornitore di manodopera**

*Obiettivo: garantire che ogni Stato Membro si assuma le proprie responsabilità ai sensi della presente Convenzione per quanto riguarda il reclutamento e il collocamento dei marittimi nonché la protezione sociale di questi ultimi.*

1. Fatto salvo il principio della sua responsabilità per quanto riguarda le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare a bordo delle navi battenti la sua bandiera, ogni Stato Membro ha altresì la responsabilità di vigilare sull'applicazione delle prescrizioni della presente Convenzione relative al reclutamento, al collocamento ed alla tutela in materia di sicurezza sociale dei marittimi che sono suoi cittadini o residenti o persone domiciliate sul suo territorio, nella misura prevista dalla presente Convenzione.
2. Nel Codice figurano prescrizioni dettagliate per l'applicazione del paragrafo 1 della presente Convenzione.
3. Ogni Stato Membro elabora un sistema efficace di ispezione e di sorveglianza per ottemperare alle sue responsabilità come fornitore di manodopera in virtù della presente Convenzione.
4. Informazioni relative al sistema menzionato al paragrafo 3 della presente Regola, ivi compreso il metodo utilizzato per valutarne l'efficacia, dovranno figurare nei rapporti redatti dagli Stati Membri in applicazione dell'articolo 22 della Costituzione dell'ILO.

#### *Standard A5.3 – Responsabilità del fornitore di manodopera*

1. Ogni Stato Membro garantisce il rispetto delle prescrizioni della presente Convenzione applicabili al funzionamento e alle attività dei servizi di reclutamento e di collocamento della gente di mare presenti sul suo territorio mediante un sistema di ispezione e di sorveglianza e attraverso procedure legali in caso di infrazione delle disposizioni in materia di autorizzazione ed altre specifiche prescrizioni operative previste nello Standard A1.4.

#### *Linea guida B5.3 – Responsabilità del fornitore di manodopera*

1. I servizi privati di reclutamento e collocamento della gente di mare presenti sul territorio dello Stato Membro o ovunque essi si trovino, nel fornire manodopera all'armatore, dovrebbero assumersi l'obbligo di assicurare il rispetto da parte dell'armatore delle condizioni previste nei contratti di arruolamento marittimo stipulati con la gente di mare.



## ALLEGATO A5-I

**Condizioni di lavoro e di vita dei marittimi sottoposte ad ispezione e successiva approvazione da parte dello Stato di bandiera prima della certificazione della nave conformemente al paragrafo 1 dello Standard A5.1.3:**

Età minima

Certificato medico

Qualifiche e abilitazioni della gente di mare

Contratti di arruolamento marittimo

Ricorso a ogni servizio di reclutamento e collocamento privato autorizzato, certificato o regolamentato

Durata dell'orario di lavoro e di riposo

Composizione dell'equipaggio

Alloggi

Strutture ricreative a bordo

Alimentazione e servizio di ristorazione

Salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni

Assistenza medico-sanitaria a bordo

Procedure per i reclami a bordo

Pagamento dei salari



## ALLEGATO A5-II

### Certificato del Lavoro Marittimo

*(nota: il presente certificato deve essere accompagnato in allegato da una Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo)*

Rilasciato in virtù delle disposizioni dell'Articolo V e del Titolo 5 della  
Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006  
(qui di seguito "la Convenzione")  
sotto l'autorità del governo di:

-----  
(Denominazione esatta dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere la bandiera)

da -----  
(Designazione esatta e indirizzo completo dell'autorità competente o dell'organismo riconosciuto debitamente abilitato ai sensi delle disposizioni della Convenzione)

### Caratteristiche della nave

Nome della nave -----

Nominativo internazionale -----

Porto di immatricolazione -----

Data di immatricolazione -----

Stazza lorda (1) -----

Numero IMO -----

Tipo di nave -----

Nome e indirizzo dell'armatore (2) -----  
-----  
-----

(1) Per le navi coperte dalle disposizioni transitorie relative alla stazzatura adottate dall'IMO, la stazza lorda è quella indicata nella colonna OSSERVAZIONI del Certificato Internazionale di Stazza delle navi (1969) Cfr. Articolo II.1.c della Convenzione.

(2) *Armatore* designa il proprietario della nave o altra entità o persona, quale il gerente, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'esercizio della nave e che, assumendo tale responsabilità, ha accettato di incaricarsi dei compiti e delle responsabilità incombenti agli armatori ai termini della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altre entità o persone assolvano in suo nome alcuni di questi compiti o responsabilità. Cfr. Articolo II.1.j della Convenzione.

Si certifica che:

1. Questa nave è stata ispezionata e che la sua conformità alle prescrizioni della Convenzione e alle disposizioni della Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo qui allegata è stata verificata.
2. Le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare come specificate nell'Allegato A5-I della Convenzione sono state giudicate corrispondenti alle prescrizioni nazionali adottate dal paese summenzionato per attuare la Convenzione. La Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo, figurante in allegato, contiene, nella Parte I, un'elencazione di dette prescrizioni nazionali.

Il presente Certificato è valido fino al ----- su riserva di ispezione effettuata conformemente alle disposizioni degli Standard A5.1.3 e A5.1.4 della Convenzione.

Il presente Certificato è valido solo se accompagnato dal rilascio della Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo

a ----- il -----

Data dell'ispezione in base della quale il presente Certificato è rilasciato -----

Rilasciato a ----- il -----

Firma del funzionario debitamente autorizzato che ha rilasciato il Certificato  
(Sigillo o timbro, secondo i casi, dell'autorità che rilascia il Certificato)

*Ispezione intermedia obbligatoria e, se necessaria, ogni ispezione supplementare*

Si certifica che la nave è stata ispezionata conformemente alle disposizioni degli Standard A5.1.3 e A5.1.4 della Convenzione e che le condizioni del lavoro e della vita della gente di mare come specificate nell'Allegato A5-I della Convenzione sono state giudicate corrispondenti alle prescrizioni nazionali adottate dal paese summenzionato per attuare la Convenzione.

**Ispezione intermedia**  
(da effettuare entro il secondo  
e il terzo anniversario della data  
di rilascio del certificato)

**Firmato** -----  
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: -----

Data: -----  
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

*Annotazioni supplementari (se necessarie)*



Si certifica che la nave è stata oggetto di un'ispezione supplementare per verificare che essa continui ad essere in conformità con le prescrizioni nazionali che attuano la Convenzione, conformemente alle disposizioni dello Standard A3.1, paragrafo 3, della Convenzione (nuova immatricolazione o modifica sostanziale degli alloggi) o per altri motivi.

*Ispezione supplementare*  
(se necessario)

Firmato -----  
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: -----

Data: -----  
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

*Ispezione supplementare*  
(se necessario)

Firmato -----  
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: -----

Data: -----  
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

*Ispezione supplementare*  
(se necessario)

Firmato -----  
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: -----

Data: -----  
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)



## Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006

### Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo – Parte I

(Nota: la presente dichiarazione deve essere allegata al Certificato del Lavoro Marittimo della nave)

Rilasciata sotto l'autorità di: -----  
(inserire il nome dell'autorità competente come definita nell'articolo II, paragrafo 1 a) della Convenzione)

**In relazione alle disposizioni della Convenzione del Lavoro Marittimo del 2006, la nave risponde alle seguenti caratteristiche:**

Nome della nave	Numero IMO	Stazza lorda

ed è utilizzata conformemente alle prescrizioni dello Standard A5.1.3 della Convenzione del Lavoro Marittimo del 2006.

Il sottoscritto dichiara, in nome dell'autorità competente summenzionata, che:

- le disposizioni della Convenzione del Lavoro Marittimo sono pienamente contenute nelle prescrizioni nazionali sotto indicate;
- tali prescrizioni nazionali sono contenute nelle disposizioni nazionali alle quali si fa riferimento qui di seguito; spiegazioni relative al tenore di queste disposizioni sono fornite ove necessario;
- i dettagli di tutte le equivalenze sostanziali applicabili ai sensi dell'articolo VI, paragrafi 3 e 4, sono forniti <sotto la rubrica corrispondente delle prescrizioni nazionali qui di seguito elencate> <nella sezione prevista a questo scopo qui di seguito> (cancellare l'annotazione se non applicabile)
- tutte le deroghe concesse dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 sono chiaramente indicate nella sezione prevista qui di seguito a questo scopo;
- le prescrizioni relative a una categoria specifica di navi previste dalla legislazione nazionale sono ugualmente menzionate sotto la rubrica corrispondente.

- Età minima (Regola 1.1) -----
- Certificato medico (Regola 1.2) -----
- Qualifiche e abilitazioni della gente di mare (Regola 1.3) -----
- Contratti di arruolamento marittimo (Regola 2.1) -----
- Ricorso a ogni servizio di reclutamento e collocamento privato autorizzato, certificato o regolamentato (Regola 1.4) -----
- Durata dell'orario di lavoro o di riposo (Regola 2.3) -----
- Composizione dell'equipaggio (Regola 2.7) -----
- Alloggi (Regola 3.1) -----
- Strutture ricreative a bordo (Regola 3.1) -----

- 10. Alimentazione e servizio di ristorazione (Regola 3.2) -----
- 11. Salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni(Regola 4.3) -----
- 12. Assistenza medico-sanitaria a bordo (Regola 4.1) -----
- 13. Procedure per i reclami a bordo (Regola 5.1.5) -----
- 14. Pagamento dei salari (Regola 2.2) -----

Nome -----  
 Titolo -----  
 Firma: -----  
 Luogo: -----  
 Data: -----

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Equivalenze sostanziali

*(Nota: cancellare il paragrafo se non applicabile)*

Le equivalenze sostanziali applicabili conformemente ai paragrafi 3 e 4 dell'Articolo VI della Convenzione, fatta eccezione per quelle sopra menzionate, sono indicate qui di seguito *(dare una descrizione, se necessaria)*

-----  
 -----

Nessuna equivalenza è stata concessa.

Nome: -----  
 Titolo: -----  
 Firma: -----  
 Luogo: -----  
 Data: -----

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Deroghe

*(Nota: cancellare il paragrafo se non applicabile)*

Le deroghe concesse dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 della Convenzione sono qui di seguito indicate:

-----  
 -----

Nessuna deroga è stata concessa.

Nome: -----  
 Titolo: -----  
 Firma: -----  
 Luogo: -----  
 Data: -----

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)



## *Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo – Parte II*

### **Misure adottate per garantire la conformità costante tra le ispezioni**

Le misure qui di seguito sono stabilite dall'armatore il cui nome figura nel Certificato del Lavoro Marittimo al quale è allegata la presente Dichiarazione per garantire la conformità costante tra le ispezioni:

(Menzionare qui di seguito le misure stabilite per garantire la conformità costante degli elementi enunciati nella Parte I)

1. Età minima (Regola 1.1)

---

2. Certificato medico (Regola 1.2)

---

3. Qualifiche e abilitazioni della gente di mare (Regola 1.3)

---

4. Contratti di arruolamento marittimo (Regola 2.1)

---

5. Ricorso a ogni servizio di reclutamento e collocamento privato sotto autorizzato o certificato o regolamentato (Regola 1.4)

---

6. Durata dell'orario di lavoro o di riposo (Regola 2.3)

---

7. Composizione dell'equipaggio (Regola 2.7)

---

8. Alloggi (Regola 3.1)

---

9. Strutture ricreative a bordo (Regola 3.1)

---

10. Alimentazione e servizio di ristorazione (Regola 3.2)

---



11. Salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni (Regola 4.3)

---

12. Assistenza medico-sanitaria a bordo (Regola 4.1)

---

13. Procedure per i reclami a bordo (Regola 5.1.5)

---

14. Pagamento dei salari (Regola 2.2)

---

Io sottoscritto certifico che le misure di cui sopra sono state stabilite al fine di garantire tra le ispezioni la conformità costante rispetto alle prescrizioni citate nella Parte I.

Nome dell'armatore (1) -----  
-----

Indirizzo della società: -----  
-----

Nome della persona abilitata a firmare: -----  
-----

Funzione -----

Firma della persona abilitata a firmare: -----  
-----

Data: -----

(Sigillo o timbro dell'armatore) (1)

Le misure su indicate sono state verificate da (*indicare il nome dell'autorità competente o dell'organismo debitamente autorizzato*) e, dopo l'ispezione della nave, sono state giudicate conformi agli obiettivi indicati alla lettera b) del paragrafo 10 dello Standard A5.1.3 per quanto riguarda le misure atte a garantire la conformità iniziale e costante con le prescrizioni enunciate nella Parte I della presente Dichiarazione.

Nome: -----

Titolo: -----

Indirizzo: -----  
-----  
-----

Firma: -----

Luogo: -----

Data: -----

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

(1) *Armatore* designa il proprietario della nave o altra entità o persona, quale il gerente, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'esercizio della nave e che, assumendo questa responsabilità, ha accettato di incaricarsi dei compiti e delle responsabilità incombenti agli armatori ai termini della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altre entità o persone assolvano in suo nome alcuni di questi compiti o responsabilità. Cfr. Articolo II.1.j della Convenzione.

## Certificato del lavoro marittimo provvisorio

Rilasciato in virtù delle disposizioni dell'Articolo V e del Titolo 5 della  
Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006

(qui di seguito "la Convenzione") sotto l'autorità del governo di:

-----  
(Denominazione esatta dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere la bandiera)

da -----

(Designazione esatta e indirizzo completo dell'autorità competente o dell'organismo autorizzato  
debitamente abilitato in virtù delle disposizioni della Convenzione)

### *Caratteristiche della nave*

Nome della nave -----

Nominativo internazionale -----

Porto di immatricolazione -----

Data di immatricolazione -----

Stazza lorda (1) -----

Numero IMO -----

Tipo di nave -----

Nome e indirizzo dell'armatore (2) -----

Si certifica, ai fini del paragrafo 7 dello Standard A5.1.3 della Convenzione, che:

- a) questa nave è stata ispezionata, per quanto ragionevole e possibile, in relazione alle rubriche elencate nell'allegato A5-I della Convenzione, tenuto conto della verifica degli elementi specificati alle lettere b), c) e d) qui di seguito;
- b) l'armatore ha dimostrato all'autorità competente o all'organismo autorizzato che a bordo della nave sono in atto procedure atte a garantire la conformità con le disposizioni della Convenzione;
- c) il comandante conosce le prescrizioni della Convenzione e gli obblighi relativi alla sua attuazione;
- d) le informazioni pertinenti sono state sottoposte all'autorità competente o all'organismo autorizzato per procedere alla redazione di una Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo.

Il presente certificato è valido fino al ----- su riserva di ispezioni effettuate conformemente alle disposizioni degli Standard A5.1.3 e A5.1.4 della Convenzione.

Data dell'ispezione indicata qui sopra al punto a): -----

Rilasciato a ----- il -----

Firma del funzionario debitamente autorizzato

che ha rilasciato il presente certificato provvisorio -----

(Sigillo o timbro, secondo i casi, dell'autorità che rilascia il certificato)

(1) Per le navi coperte dalle disposizioni transitorie relative alla stazzatura adottate dall'IMO, la stazza lorda è quella indicata nella colonna OSSERVAZIONI del Certificato Internazionale di Stazza delle navi (1969). Cfr. Articolo II.1.c) della Convenzione.

(2) *Armatore* designa il proprietario della nave o altra entità o persona, quale il gerente, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'esercizio della nave e che, assumendo questa responsabilità, ha accettato di incaricarsi dei compiti e delle responsabilità incombenti agli armatori ai termini della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altre entità o persone assolvano in suo nome alcuni di questi compiti o responsabilità. Cfr. Articolo II.1.j) della Convenzione.



## Allegato A5-III

Elementi generali soggetti a controllo dettagliato da parte di un funzionario autorizzato in un porto di uno Stato Membro che effettua un'ispezione dello Stato di approdo in virtù dello Standard A5.2.1:

Età minima

Certificato medico

Qualifiche e abilitazioni della gente di mare

Contratti di arruolamento marittimo

Ricorso a ogni servizio di reclutamento e di collocamento privato autorizzato o certificato o regolamentato

Durata dell'orario di lavoro o del riposo

Composizione dell'equipaggio

Alloggi

Strutture ricreative a bordo

Alimentazione e servizio di ristorazione

Salute e sicurezza, prevenzione infortuni

Assistenza medico-sanitaria a bordo

Procedure per i reclami a bordo

Pagamento dei salari

## Allegato B5-I – ESEMPIO DI DICHIARAZIONE NAZIONALE

Cfr. Linea guida B5.1.3, paragrafo 5

*Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006*

Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo – Parte I

*(Nota: la presente dichiarazione deve essere allegata  
al Certificato del Lavoro Marittimo della nave)*

Rilasciata sotto l'autorità del **Ministero del Trasporto Marittimo di XXXXXXXX**

**In relazione alle disposizioni della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006, la nave risponde alle seguenti caratteristiche:**

<b>Nome della nave</b>	<b>Numero IMO</b>	<b>Stazza lorda</b>
ESEMPIO	12345	1.000

ed è utilizzata conformemente alle prescrizioni dello Standard A5.1.3 della Convenzione del Lavoro Marittimo del 2006.

Il sottoscritto dichiara, in nome dell'autorità competente summenzionata, che:

- f) le disposizioni della Convenzione del Lavoro Marittimo sono pienamente contenute nelle prescrizioni nazionali sotto indicate;
- g) tali prescrizioni nazionali sono contenute nelle disposizioni nazionali alle quali si fa riferimento qui di seguito; spiegazioni relative al tenore di dette disposizioni sono fornite ove necessario;
- h) i dettagli di tutte le disposizioni equivalenti nell'insieme applicabile in virtù dell'articolo VI, paragrafi 3 e 4, sono forniti <sotto la rubrica corrispondente delle prescrizioni nazionali qui di seguito elencate> <nella sezione prevista a questo scopo qui di seguito> (*cancellare l'annotazione non applicabile*)
- i) tutte le deroghe concesse dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 sono chiaramente indicate nella sezione prevista qui di seguito a questo scopo;
- j) le prescrizioni relative a una categoria specifica di navi previste dalla legislazione nazionale sono ugualmente menzionate sotto la rubrica corrispondente.

1. Età minima (Regola 1.1)

Legge n. 123 del 1905, come emendata ("Legge"), Capitolo X; Regolamento marittimo ("Regolamento"), 2006, Norme 1111- 1222.



*Le età minime sono quelle enunciate nella Convenzione.*

*Il termine “notte” indica il periodo compreso dalle ore 21 alle ore 6, salvo diverse disposizioni del Ministero del Trasporto Marittimo (il “Ministero”).*

*L'allegato A fornisce esempi di lavori pericolosi proibiti alle persone di età inferiore ai 18 anni. Nel caso di navi da carico, nessun individuo di età inferiore ai 18 anni, può lavorare nelle zone indicate come “aree pericolose” sulla pianta della nave (da allegare alla presente Dichiarazione).*

2. Certificato medico (Regola 1.2)

**Legge, Capitolo XI; Regolamento, Norme 1223- 1233.**

*I certificati medici devono essere conformi alle prescrizioni della Convenzione STCW 78 nella sua versione aggiornata laddove applicabili; negli altri casi, le prescrizioni della STCW78 nella sua versione aggiornata, sono applicate con i dovuti aggiustamenti.*

*Gli oculisti qualificati figuranti sulla lista approvata dal Ministero della salute possono rilasciare certificati relativi all'acutezza della vista.*

*Esami medici rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida ILO/WHO indicati nella Linea guida B1.2.1*

.....  
.....  
.....

## Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo – Parte II

### Misure adottate per garantire la conformità costante tra le ispezioni

Le misure qui di seguito sono stabilite dall'armatore, il cui nome figura nel Certificato del Lavoro Marittimo al quale è allegata la presente Dichiarazione al fine di garantire la conformità costante tra le ispezioni:

(Menzionare qui di seguito le misure stabilite per garantire la conformità a ciascuno degli elementi enunciati nella Parte I)

1. Età minima (Regola 1.1)

X

*La data di nascita di ogni marittimo è riportata accanto al suo nome sul ruolo dell'equipaggio.*

*Il Comandante o un ufficiale competente ("ufficiale competente") verifica il ruolo all'inizio di ogni viaggio e annota la data di questa verifica.*

*Ogni marittimo di età inferiore ai 18 anni riceve, al momento del suo arruolamento, una nota che gli proibisce di lavorare di notte o di effettuare lavori considerati pericolosi elencati nell'allegato (cfr. Parte I, Sezione I) od ogni altro lavoro pericoloso. Questa nota prescrive ugualmente al marittimo di consultare l'ufficiale competente in caso di dubbio in materia. L'ufficiale competente conserva una copia della nota recante la firma del marittimo sotto la menzione "ricevuto e letto" nonché la data del giorno della firma.*

2. Certificato medico (Regola 1.2)

X

*L'ufficiale competente conserva i certificati medici a titolo strettamente riservato, nonché una lista, redatta sotto la sua responsabilità, che, per ogni marittimo a bordo, indica: le funzioni, la data del certificato/-i medico/-i in corso di validità nonché lo stato di salute indicato sul certificato in questione.*

*In caso di dubbi circa l'attitudine del marittimo ad esercitare una funzione o funzioni particolari, l'ufficiale competente consulta il medico che ha visitato il marittimo od ogni altro medico qualificato e annota una sintesi delle sue conclusioni, includendo il suo nome, il suo numero di telefono e la data della visita.*

.....