

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B**

DIRETTIVA 2009/13/CE DEL CONSIGLIO

del 16 febbraio 2009

recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE

(GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30)

Modificata da:

Gazzetta ufficiale

	n.	pag.	data
► <u>M1</u> Direttiva (UE) 2018/131 del Consiglio del 23 gennaio 2018	L 22	28	26.1.2018

**DIRETTIVA 2009/13/CE DEL CONSIGLIO****del 16 febbraio 2009****recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE***Articolo 1*

La presente direttiva attua l'accordo sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 concluso il 19 maggio 2008 tra le organizzazioni che rappresentano le parti sociali nel settore del trasporto marittimo (Associazioni armatori della Comunità europea, ECSA, e Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, ETF) di cui all'allegato.

Articolo 2

L'allegato della direttiva 1999/63/CE del Consiglio è così modificato:

1) alla clausola 1 è aggiunto il seguente punto:

«3. In caso di dubbio sull'appartenenza di alcune categorie di persone alla categoria dei marittimi ai fini del presente accordo, la questione viene risolta dall'autorità competente in ciascuno Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate. In tale contesto si deve tenere conto della risoluzione della 94^a sessione (marittima) della conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro riguardante informazioni sulle categorie professionali.»;

2) alla clausola 2, le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:

«c) “marittimo” o “lavoratore marittimo” o “gente di mare”: ogni persona occupata, ingaggiata o che lavora a qualsiasi titolo a bordo di una nave cui si applica il presente accordo;

d) “armatore”: proprietario della nave o ogni altro organismo o persona, quali il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi a norma del presente accordo, indipendentemente dal fatto che altri organismi o persone assolvano taluni dei compiti o obblighi a nome dell'armatore.»;

3) la clausola 6 è sostituita dalla seguente:

«1. È vietato il lavoro di notte ai marittimi minori di diciotto anni. Ai fini della presente clausola la “notte” è definita conformemente alle leggi e alle prassi nazionali. Essa deve coprire un periodo di almeno nove ore consecutive, compreso l'intervallo dalla mezzanotte alle cinque del mattino.

▼B

2. Una deroga alla puntuale osservanza della restrizione riguardante il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente ove:
 - a) possa essere compromessa la formazione effettiva dei marittimi in questione, conformemente ai programmi e ai piani di studio stabiliti; oppure
 - b) la natura specifica del compito o un programma di formazione riconosciuto richieda che i marittimi interessati dalla deroga lavorino di notte e l'autorità decida, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati, che tale lavoro non nuocerà alla loro salute o al loro benessere.
 3. L'occupazione, l'ingaggio o il lavoro dei marittimi minori di diciotto anni sono vietati qualora il lavoro possa compromettere la loro salute o sicurezza. I tipi di lavoro sono determinati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali o dall'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, conformemente alle norme internazionali pertinenti.»;
- 4) la clausola 13 è sostituita dalla seguente:
- «1. I marittimi non possono lavorare a bordo di una nave se non dispongono di un certificato medico attestante l'idoneità al lavoro per le loro mansioni.
 2. Le eccezioni possono essere consentite solo nel rispetto delle prescrizioni del presente accordo.
 3. L'autorità competente richiede che i marittimi, prima di iniziare il lavoro a bordo di una nave, siano in possesso di un certificato medico attestante la loro idoneità ad eseguire i loro compiti in mare.
 4. Al fine di garantire che i certificati medici riflettano effettivamente lo stato di salute dei marittimi alla luce dei loro compiti, l'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate e tenendo conto delle linee guida internazionali applicabili, prescrive la natura dell'esame medico e del relativo certificato.
 5. Il presente accordo non pregiudica la convenzione internazionale del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia, nella versione aggiornata ("STCW"). Un certificato medico rilasciato conformemente alle prescrizioni del STCW è accettato dall'autorità competente ai fini dei punti 1 e 2 della presente clausola. Analogamente, nel caso dei marittimi non coperti dal STCW è accettato un certificato medico che soddisfi la sostanza di tali prescrizioni.
 6. Il certificato medico è rilasciato da un medico debitamente qualificato o, nel caso di un certificato concernente solo la vista, da una persona riconosciuta dall'autorità competente come qualificata per rilasciare tali certificati. I medici devono disporre della piena indipendenza professionale nell'esercizio della loro valutazione medica per quanto riguarda le procedure dell'esame medico.

▼B

7. Ai marittimi cui è stato rifiutato un certificato o cui è stata imposta una limitazione della loro idoneità al lavoro, in particolare per quanto riguarda l'orario, il campo d'attività o la zona geografica, è concessa la possibilità di sottoporsi ad un ulteriore esame da parte di un altro medico indipendente o di un medico arbitro indipendente.
8. Il certificato medico deve indicare in particolare che:
 - a) sono soddisfacenti l'udito e la vista del marittimo interessato, nonché la percezione dei colori nel caso di un marittimo da impiegare in compiti in cui l'idoneità al lavoro può essere ridotta a causa del daltonismo; e
 - b) il marittimo non soffre di condizioni mediche che potrebbero essere aggravate dal servizio in mare, renderlo non idoneo a tale compito oppure mettere a rischio la salute di altre persone a bordo.
9. Se non è richiesto un periodo più breve a ragione delle mansioni specifiche del marittimo interessato o salvo indicazione contraria al STCW:
 - a) il certificato medico è valido per un periodo massimo di due anni, fatta eccezione per i marittimi minori di diciotto anni, nel qual caso il periodo massimo di validità è di un anno;
 - b) la certificazione della percezione dei colori è valida per un periodo massimo di sei anni.
10. In casi urgenti l'autorità competente può consentire al marittimo di lavorare senza un certificato medico valido fino al successivo porto di approdo appropriato dove il marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato a condizione che:
 - a) il periodo in questione non sia superiore a tre mesi; e
 - b) il marittimo in questione sia in possesso di un certificato medico scaduto di recente.
11. Se il periodo di validità di un certificato scade nel corso di un viaggio, il certificato continua ad essere valido fino al successivo porto di approdo appropriato dove il marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che il periodo in questione non sia superiore a tre mesi.
12. I certificati medici per i marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali devono essere forniti almeno in inglese.
13. La natura della valutazione della salute da effettuare e i dettagli da inserire nel certificato medico devono essere stabiliti previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

▼B

14. Tutti i marittimi devono sottoporsi a esami periodici della salute. Gli addetti ai turni di guardia che presentano problemi di salute imputati da un medico al fatto che svolgono lavoro notturno sono assegnati, nella misura del possibile, al lavoro diurno a loro idoneo.
15. L'esame della salute di cui ai punti 13 e 14 è gratuito e rispetta il segreto medico. Questo tipo di esame può essere svolto nell'ambito del sistema sanitario nazionale.»;

5) la clausola 16 è sostituita dalla seguente:

«Ogni marittimo ha diritto alle ferie annuali retribuite. Il periodo di ferie annuali retribuite è calcolato in base ad un minimo di 2,5 giorni di calendario per mese di occupazione e *pro rata* per i mesi incompleti. Il periodo minimo di ferie annuali retribuite non può essere sostituito da un'indennità, salvo in caso di cessazione del rapporto di lavoro.»

Articolo 3

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli di quelle previste nella presente direttiva.
2. L'attuazione della presente direttiva non costituisce in nessun caso motivo sufficiente per giustificare una riduzione del livello generale di protezione dei lavoratori negli ambiti da essa trattati. Ciò non osta a che gli Stati membri e/o le parti sociali stabiliscano, alla luce dell'evolversi della situazione, disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali diverse da quelle vigenti al momento dell'adozione della presente direttiva, a condizione che le prescrizioni minime previste da quest'ultima siano rispettate.
3. L'applicazione e/o l'interpretazione della presente direttiva non pregiudicano le disposizioni, gli usi o le prassi comunitarie o nazionali che prevedono un trattamento più favorevole dei marittimi interessati.
4. Le disposizioni della norma A4.2, paragrafo 5, lettera b), lasciano impregiudicato il principio di responsabilità del datore di lavoro di cui all'articolo 5 della direttiva 89/391/CEE.

Articolo 4

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva. Le sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 5

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva o garantiscono che le parti sociali abbiano adottato le misure necessarie mediante un accordo entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

▼B

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 6

L'applicazione del principio di equivalenza sostanziale menzionato nel preambolo dell'accordo lascia impregiudicati gli obblighi degli Stati membri risultanti dalla presente direttiva.

Articolo 7

La presente direttiva entra in vigore il giorno dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

*ALLEGATO***ACCORDO****dell'ECSC e dell'ETF relativo alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006****PREAMBOLO****I FIRMATARI**

Considerando che la convenzione dell'OIL sul lavoro marittimo del 2006 (qui di seguito «la convenzione») prevede che ogni Stato membro accerti che le sue disposizioni legislative e regolamentari rispettino, nel contesto della convenzione, i diritti fondamentali di libertà di associazione e l'effettivo riconoscimento del diritto di contrattazione collettiva, l'eliminazione di ogni forma di lavoro forzato o obbligatorio, l'effettiva abolizione del lavoro minorile, nonché l'eliminazione di forme di discriminazione in materia di lavoro e occupazione;

considerando che la convenzione prevede che ogni marittimo ha diritto ad un luogo di lavoro sicuro e protetto che sia conforme alle norme di sicurezza, a condizioni di lavoro eque, a condizioni di vita e di lavoro decenti, alla tutela della salute, all'assistenza sanitaria, alle prestazioni di sicurezza sociale e altre forme di protezione sociale;

considerando che la convenzione prevede che i membri garantiscano, entro i limiti della propria giurisdizione, che i diritti lavorativi e sociali dei marittimi di cui al precedente paragrafo siano pienamente attuati conformemente alle disposizioni della convenzione. Salvo indicazioni contrarie nella convenzione, tale attuazione può essere realizzata mediante leggi o regolamenti nazionali, accordi collettivi, altre misure o nella prassi;

considerando che i firmatari desiderano attirare un'attenzione particolare alla «nota esplicativa delle norme e del codice della convenzione sul lavoro marittimo», che stabilisce il formato e la struttura della convenzione;

visto il trattato che istituisce la Comunità europea (di seguito «il trattato»), in particolare gli articoli 137, 138 e 139;

considerando che l'articolo 139, paragrafo 2, del trattato dispone che gli accordi conclusi a livello europeo possono essere attuati su richiesta congiunta delle parti firmatarie in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione;

considerando che il presente documento rappresenta la richiesta congiunta delle parti firmatarie;

considerando che lo strumento appropriato per l'applicazione dell'accordo è una direttiva, a norma dell'articolo 249 del trattato, che vincola gli Stati membri per quanto riguarda il risultato da raggiungere, lasciando alle autorità nazionali la scelta della forma e dei mezzi; l'articolo VI della convenzione consente ai membri dell'OIL di attuare misure che essi ritengono sostanzialmente equivalenti alle norme della convenzione e sono volte a realizzare pienamente l'obiettivo generale e il fine della convenzione e ad applicarne le disposizioni; l'attuazione dell'accordo mediante una direttiva e il principio di «equivalenza sostanziale» nella convenzione mirano quindi a consentire agli Stati membri di applicare i diritti e i principi in modo conforme all'articolo VI, paragrafi 3 e 4, della convenzione.

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

DEFINIZIONI E AMBITO D'APPLICAZIONE

1. Ai fini del presente accordo e salvo indicazione contraria in disposizioni specifiche, sono applicabili le definizioni seguenti:

▼B

- a) «autorità competente»: il ministro, il dipartimento governativo o altra autorità designata da uno Stato membro che ha il potere di emanare regolamenti, ordini o altre istruzioni aventi forza di legge nell'ambito di applicazione della disposizione in questione e di farli rispettare;
- b) «stazza lorda»: la stazza lorda calcolata conformemente alle norme in materia di stazzatura di cui all'allegato I della convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969, o di qualsiasi altra convenzione successiva; per le navi coperte dalle misure transitorie sulla stazzatura adottate dall'Organizzazione marittima internazionale la stazza lorda corrisponde a quella indicata nella colonna OSSERVAZIONI del certificato internazionale di stazza (1969);
- c) «marittimo o lavoratore marittimo o gente di mare»: ogni persona occupata, ingaggiata o che lavora a qualsiasi titolo a bordo di una nave cui si applica il presente accordo;
- d) «contratto di lavoro dei marittimi»: accordo che include il contratto individuale di lavoro e le disposizioni dell'accordo collettivo;
- e) «nave»: una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne, nelle acque protette o nelle acque adiacenti alle acque protette o alle zone in cui si applicano i regolamenti portuali;
- f) «armatore»: proprietario della nave o ogni altro organismo o persona, quali il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi a norma del presente accordo, indipendentemente dal fatto che altri organismi o persone assolvano taluni dei compiti o obblighi a nome dell'armatore.

2. Salvo indicazioni contrarie, il presente accordo si applica a tutti i marittimi.

3. In caso di dubbio sull'appartenenza di alcune categorie di persone alla categoria dei marittimi ai fini del presente accordo, la questione viene risolta dall'autorità competente in ciascuno Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate. In tale contesto si deve tenere conto della risoluzione della 94^a sessione (marittima) della conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro riguardante informazioni sulle categorie professionali.

4. Salvo indicazioni contrarie, il presente accordo si applica a tutte le navi private e pubbliche, normalmente impegnate in attività commerciali, diverse dalle navi impegnate nella pesca o attività simili e le navi di costruzione tradizionale quali dhow e giunche. Il presente accordo non è applicabile alle navi da guerra o ai macchinari navali ausiliari.

5. Qualora sorgesse un dubbio sull'applicabilità del presente accordo a una nave o a una categoria particolare di navi, le autorità competenti in ciascuno Stato membro decidono in merito previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

REGOLAMENTI E NORME

TITOLO 1

PRESCRIZIONI MINIME PER I MARITTIMI CHE LAVORANO SULLE NAVI*Regola 1.1 – Età minima*

1. Nessuna persona che non abbia raggiunto l'età minima prescritta può essere occupata ingaggiata o lavorare a bordo di una nave.

▼B

2. Un'età minima superiore è prescritta nei casi descritti nel presente accordo.

Norma A1.1 – Età minima

L'età minima è disciplinata dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

Regola 1.2 – Certificato medico

I certificati medici sono disciplinati dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

Regola 1.3 – Formazione e qualificazione

1. I marittimi non possono lavorare a bordo di una nave se non dispongono di una formazione o di una certificazione di competenza o se non siano altrimenti qualificati per svolgere i propri compiti.
2. Ai marittimi non è consentito lavorare a bordo di una nave se non hanno superato una formazione sulla sicurezza personale a bordo.
3. La formazione e la certificazione ai sensi degli strumenti obbligatori adottati dall'Organizzazione marittima internazionale sono considerate conformi ai paragrafi 1 e 2 della presente regola.

TITOLO 2**CONDIZIONI DI OCCUPAZIONE***Regola 2.1 – Contratti di lavoro dei marittimi*

1. I termini e le condizioni di occupazione di un marittimo devono essere stipulati o citati in un contratto scritto, chiaro e legalmente valido e devono essere conformi alle norme del presente accordo.
2. I contratti di lavoro dei marittimi devono essere approvati dal lavoratore marittimo in condizioni che garantiscano che egli abbia l'opportunità di esaminare e chiedere assistenza sui termini e sulle condizioni del contratto e li accetti liberamente prima di firmarlo.
3. In misura compatibile con le leggi e le prassi nazionali dello Stato membro, si intende che i contratti di lavoro dei marittimi incorporano qualsiasi contratto collettivo applicabile.

Norma A2.1 – Contratti di lavoro dei marittimi

1. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative o regolamentari per imporre alle navi battenti la sua bandiera il rispetto delle seguenti prescrizioni:
 - a) i marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la sua bandiera devono avere un contratto di lavoro firmato dal marittimo e dall'armatore o da un suo rappresentante (oppure in casi in cui non siano dipendenti, la prova di accordi contrattuali o simili) che offra loro condizioni di vita e di lavoro decenti a bordo, conformemente al presente accordo;
 - b) ai marittimi che firmano un contratto di lavoro marittimo va data l'opportunità di esaminare e chiedere consulenza sul contratto prima di firmarlo, nonché ogni altra assistenza necessaria a garantire che sottoscrivano liberamente il contratto con una comprensione sufficiente dei propri diritti e responsabilità;

▼B

- c) l'armatore e il marittimo interessato devono disporre entrambi di un originale del contratto di lavoro marittimo;
- d) vanno prese misure per garantire che i marittimi, incluso il comandante della nave, possano facilmente ottenere a bordo informazioni chiare sulle condizioni di occupazione e che tali informazioni, inclusa una copia del contratto di lavoro marittimo, siano accessibili per l'ispezione da parte dei funzionari dell'autorità competente, incluse quelle nei porti visitati; e
- e) ai marittimi dev'essere fornito un documento che indichi il loro stato di servizio a bordo della nave.

2. Se un contratto collettivo costituisce per intero o in parte il contratto di lavoro del marittimo, una copia di tale contratto deve essere disponibile a bordo. Se il contratto di lavoro del marittimo e qualsiasi contratto collettivo applicabile non sono in lingua inglese, devono essere messi a disposizione in lingua inglese anche i seguenti documenti (ad eccezione delle navi impegnate solo in viaggi interni):

- a) copia del modello di contratto; e
- b) le parti del contratto collettivo che sono soggette ad ispezione nello stato di approdo.

3. Il documento di cui al paragrafo 1, lettera e), della presente norma non deve contenere osservazioni sulla qualità del lavoro del marittimo o sulla sua retribuzione. La forma del documento, i dati da registrare e le modalità di registrazione dei dati sono determinati dalla normativa nazionale.

4. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari recanti le previsioni da includere in tutti i contratti di lavoro dei marittimi disciplinati dalla propria normativa nazionale. I contratti di lavoro dei marittimi devono contenere in ogni caso i seguenti elementi:

- a) il nome completo del marittimo, la data di nascita o l'età e il luogo di nascita;
- b) il nome e l'indirizzo dell'armatore;
- c) il luogo e la data in cui viene stipulato il contratto di lavoro del marittimo;
- d) le mansioni del marittimo;
- e) l'importo della retribuzione del marittimo oppure, se del caso, la formula usata per il calcolo della retribuzione;
- f) la quantità di ferie annuali retribuite oppure, se del caso, la formula usata per il calcolo delle ferie;
- g) la risoluzione del contratto e le relative condizioni, tra cui:
 - i) se il contratto è concluso per un periodo indeterminato, le condizioni di risoluzione per ogni parte e il periodo di preavviso, che non deve essere inferiore per l'armatore rispetto al marittimo;
 - ii) se il contratto è a tempo determinato, la data di scadenza; e
 - iii) se il contratto è stato sottoscritto per un viaggio, il porto di destinazione e il periodo che deve trascorrere dopo l'arrivo prima che il vincolo del marittimo venga meno;

▼B

- h) le prestazioni di tutela sanitaria e sociale che l'armatore deve fornire al marittimo;
- i) il diritto del marittimo al rimpatrio;
- j) il riferimento all'eventuale contratto collettivo; e
- k) qualsiasi altro dato prescritto dalla normativa nazionale.

5. Ogni Stato membro adotta le disposizioni legislative e regolamentari che stabiliscono i periodi minimi di preavviso per i marittimi e gli armatori in caso di risoluzione anticipata del contratto di lavoro del marittimo. La durata di questi periodi minimi è determinata previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, ma non può essere inferiore a sette giorni.

6. Un periodo di preavviso inferiore al minimo può essere dato nelle circostanze riconosciute valide dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali o dai contratti di lavoro collettivi applicabili per la risoluzione del contratto di lavoro con un preavviso più breve o senza preavviso. Nel determinare tali circostanze ogni Stato membro deve garantire che sia presa in considerazione la necessità del marittimo di risolvere, senza penali, il contratto di lavoro con un preavviso più breve o senza preavviso per motivi umanitari o altri motivi urgenti.

Regola 2.3 – Ore di lavoro e di riposo

Le ore di lavoro e di riposo sono disciplinate dalla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

Regola 2.4 – Diritto alle ferie

1. Ogni Stato membro prescrive che ai marittimi che lavorano a bordo di navi battenti la sua bandiera siano concesse ferie annuali retribuite alle condizioni appropriate conformemente al presente accordo e alla direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

2. Ai marittimi è concesso il congedo a terra per assicurare la loro salute e il loro benessere in base alle esigenze operative delle loro funzioni.

Regola 2.5 – Rimpatrio

1. I marittimi hanno il diritto di rimpatrio senza spese personali.
2. Ogni Stato membro prescrive che le navi battenti la sua bandiera forniscano una garanzia finanziaria per garantire che i marittimi siano debitamente rimpatriati.

*Norma ► **MI** A2.5.1 ◀ – Rimpatrio*

1. Ogni Stato membro garantisce che i marittimi a bordo di navi battenti la sua bandiera abbiano il diritto al rimpatrio nelle circostanze seguenti:

- a) se il contratto di lavoro del marittimo scade mentre egli è all'estero;
- b) al momento della risoluzione del contratto di lavoro del marittimo:
 - i) da parte dell'armatore; oppure
 - ii) da parte del marittimo per giustificati motivi; e inoltre

▼B

c) quando i marittimi non sono più in grado di eseguire le proprie funzioni di cui al contratto di lavoro o nelle circostanze specifiche non ci si può aspettare che le eseguano.

2. Ogni Stato membro garantisce che vi siano le appropriate disposizioni legislative e regolamentari, altre misure o contratti collettivi che prescrivono:

a) le circostanze in cui i marittimi hanno diritto al rimpatrio conformemente al paragrafo 1, lettere b) e c), della presente norma;

b) la durata massima dei periodi di servizio a bordo in seguito a cui il marittimo ha diritto al rimpatrio; tali periodi devono essere inferiori a dodici mesi; e

c) i diritti puntuali che vanno accordati da parte degli armatori per il rimpatrio, inclusi quelli relativi alle destinazioni del rimpatrio, le modalità di trasporto, le voci di spesa coperte e le altre disposizioni a carico degli armatori.

3. Ogni Stato membro vieta agli armatori di richiedere ai marittimi un pagamento anticipato per coprire il costo del rimpatrio all'inizio dell'occupazione e di recuperare il costo del rimpatrio dalla remunerazione o dagli altri diritti del marittimo, ad eccezione dei casi in cui quest'ultimo, a norma delle leggi o regolamenti nazionali o di altre misure o contratti collettivi, risulti gravemente inadempiente in relazione ai suoi obblighi di lavoro.

4. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali non pregiudicano il diritto dell'armatore di recuperare il costo del rimpatrio nel quadro di accordi contrattuali con terzi.

5. Se l'armatore non prende le disposizioni necessarie per il rimpatrio o per coprire il costo del rimpatrio dei marittimi aventi diritto al rimpatrio:

a) l'autorità competente dello Stato membro di bandiera della nave deve provvedere al rimpatrio dei marittimi in questione; in caso contrario, lo Stato da cui i marittimi devono essere rimpatriati o lo Stato di cittadinanza dei marittimi possono provvedere al loro rimpatrio e recuperare il costo dallo Stato membro di bandiera della nave;

b) lo Stato membro di bandiera della nave può recuperare dall'armatore i costi sostenuti per il rimpatrio dei marittimi;

c) in nessun caso le spese di rimpatrio sono a carico dei marittimi, ad eccezione dei casi di cui al paragrafo 3 della presente norma.

6. Tenendo conto degli strumenti internazionali applicabili, inclusa la convenzione internazionale sul sequestro delle navi del 1999, uno Stato membro che ha pagato il costo del rimpatrio può detenere o richiedere la detenzione delle navi dell'armatore interessato finché questi non provveda al rimborso conformemente al paragrafo 5 della presente norma.

7. Ogni Stato membro deve facilitare il rimpatrio dei marittimi che lavorano a bordo delle navi che fanno scalo nei suoi porti o passano attraverso le sue acque territoriali o interne, nonché la loro sostituzione a bordo.

8. In particolare uno Stato membro non può rifiutare il diritto di rimpatrio a un marittimo a causa delle circostanze finanziarie dell'armatore o dell'incapacità o rifiuto dell'armatore di sostituire un marittimo.

▼B

9. Ogni Stato membro deve disporre che le navi battenti la sua bandiera abbiano a bordo e rendano accessibile una copia delle disposizioni nazionali applicabili sul rimpatrio scritte in una lingua appropriata.

▼M1*Norma A2.5.2 – Garanzia finanziaria*

1. In applicazione della regola 2.5, paragrafo 2, la presente norma fissa prescrizioni volte a garantire la fornitura di un sistema di garanzia finanziaria rapido ed efficace a sostegno dei marittimi in caso di loro abbandono.

2. Ai fini della presente norma, un marittimo è considerato abbandonato quando, in violazione delle prescrizioni del presente accordo o dei termini del contratto di lavoro del marittimo, l'armatore:

- a) non sostiene il costo del rimpatrio del marittimo; oppure
- b) ha lasciato il marittimo senza l'assistenza e i mezzi di sostentamento necessari; oppure
- c) ha altrimenti estinto in modo unilaterale il rapporto con il marittimo, per esempio non corrispondendogli i salari previsti dal contratto per un periodo di almeno due mesi.

3. Ciascuno Stato membro garantisce che per le navi battenti la sua bandiera sia disponibile un sistema di garanzia finanziaria che ottemperi alle prescrizioni della presente norma. Il sistema di garanzia finanziaria può assumere la forma di un regime di sicurezza sociale, di un'assicurazione, di un fondo nazionale o di altri strumenti analoghi. La sua forma è stabilita dallo Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

4. Il sistema di garanzia finanziaria fornisce un accesso diretto, una copertura sufficiente e un'assistenza finanziaria rapida, conformemente alla presente norma, ad ogni marittimo che viene abbandonato a bordo di una nave battente bandiera dello Stato membro.

5. Ai fini del paragrafo 2, lettera b) della presente norma, l'assistenza al marittimo e i mezzi di sostentamento necessari comprendono: cibo, alloggio e approvvigionamento di acqua potabile adeguati, il carburante indispensabile per la sopravvivenza a bordo della nave e le cure mediche necessarie.

6. Ogni Stato membro dispone che a bordo delle navi che battono la sua bandiera, e che sono tenute in forza della legislazione nazionale ad avere un certificato di lavoro marittimo, o che lo hanno su richiesta dell'armatore, sia conservato un certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria rilasciato dal fornitore della stessa. Una copia è collocata a bordo, in un luogo ben visibile, a disposizione dei marittimi. Qualora la copertura sia fornita da più di un fornitore di garanzia finanziaria, a bordo sono conservati i documenti forniti da ciascun fornitore.

7. Il certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria sono redatti in lingua in inglese o accompagnati da una traduzione in inglese e contengono le seguenti informazioni:

- a) nome della nave;
- b) porto di immatricolazione della nave;
- c) indicativo di chiamata della nave;

▼ M1

- d) numero IMO della nave;
- e) nome e indirizzo del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
- f) recapiti delle persone o del soggetto responsabili del trattamento delle richieste di assistenza dei marittimi;
- g) nome dell'armatore;
- h) periodo di validità della garanzia finanziaria; e
- i) un attestato del fornitore della garanzia finanziaria che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della presente norma A2.5.2.

8. L'assistenza del sistema di garanzia finanziaria è concessa in tempi rapidi a seguito della richiesta presentata dal marittimo o dal suo rappresentante designato e corredata della necessaria giustificazione di tale diritto in conformità del paragrafo 2 della presente norma.

9. Vista la regola 2.5, l'assistenza fornita dal sistema di garanzia finanziaria è sufficiente a garantire quanto segue:

- a) i salari e altri emolumenti dovuti dall'armatore al marittimo in base a quanto previsto dal contratto di lavoro, dal contratto collettivo pertinente o dal diritto nazionale dello Stato di bandiera, limitati a quattro mesi di retribuzioni arretrate e a quattro mesi di emolumenti da ricevere;
- b) tutte le spese ragionevolmente sostenute dal marittimo, compreso il costo del rimpatrio di cui al paragrafo 10 della presente norma; e
- c) le esigenze essenziali del marittimo, comprese voci quali: cibo, vestiario, se necessario, alloggio e approvvigionamento di acqua potabile adeguati, il carburante indispensabile per la sopravvivenza a bordo della nave, le cure mediche necessarie e qualsiasi altro costo ragionevole o onere a partire dall'atto o dall'omissione che ha configurato l'abbandono fino all'arrivo del marittimo a casa.

10. Il costo del rimpatrio include il viaggio con mezzi di trasporto adeguati e rapidi, normalmente aerei, la fornitura al marittimo di cibo e alloggio dal momento in cui lascia la nave fino al suo arrivo a casa, la fornitura delle cure mediche necessarie, il trasferimento e il trasporto degli effetti personali e qualsiasi altro costo ragionevole o onere derivante dall'abbandono.

11. La garanzia finanziaria non cessa prima del termine del periodo di validità della stessa a meno che il fornitore della garanzia finanziaria ne abbia dato notifica, con un preavviso di almeno trenta giorni, all'autorità competente dello Stato di bandiera.

12. Se il fornitore dell'assicurazione o di altra garanzia finanziaria ha effettuato un qualsiasi pagamento a un marittimo in conformità alla presente norma, tale fornitore acquisisce per surrogazione, cessione o in altro modo, fino all'importo pagato e conformemente al diritto applicabile, i diritti che sarebbero spettati al marittimo.

13. Nulla della presente norma pregiudica il diritto di ricorso dell'assicuratore o del fornitore della garanzia finanziaria nei confronti di terzi.

▼ M1

14. Le disposizioni contenute nella presente norma non intendono essere esclusive né pregiudicare altri diritti, rivendicazioni o riparazioni eventualmente disponibili per indennizzare i marittimi che sono stati abbandonati. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali possono prevedere che gli importi da pagare in forza della presente norma possano essere dedotti dagli importi ricevuti da altre fonti e derivanti da diritti, rivendicazioni o riparazioni che possono essere oggetto di indennizzo ai sensi della presente norma

▼ B*Regola 2.6 – Indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave*

I marittimi hanno diritto ad un indennizzo adeguato in caso di lesione, perdita o disoccupazione a causa della perdita o del naufragio della nave.

Norma A2.6 – Indennizzo del marittimo per la perdita o il naufragio della nave

1. Ogni Stato membro adotta disposizioni per assicurare che, in caso di perdita o naufragio della nave, l'armatore versi ad ogni marittimo a bordo un'indennità di disoccupazione risultante da tale perdita o naufragio.

2. Le disposizioni di cui al paragrafo 1 della presente norma non pregiudicano eventuali altri diritti del marittimo ai sensi della legislazione nazionale dello Stato membro interessato per eventuali perdite o lesioni risultanti dalla perdita o dal naufragio della nave.

Regola 2.7 – Livelli di equipaggio

Le disposizioni riguardanti i livelli minimi di equipaggio per la sicurezza e l'efficienza di una nave sono contenute nella direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (da modificare), relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

Regola 2.8 – Avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i marittimi

Ogni Stato membro deve avere politiche nazionali volte a promuovere l'occupazione nel settore marittimo e ad incoraggiare l'avanzamento di carriera e lo sviluppo di competenze, nonché migliori opportunità di occupazione per i marittimi domiciliati nel proprio territorio.

Norma A 2.8 – Avanzamento di carriera, sviluppo delle competenze e opportunità di occupazione per i lavoratori marittimi

1. Ogni Stato membro deve avere politiche nazionali che incoraggiano l'avanzamento di carriera e lo sviluppo di competenze, nonché migliori opportunità di occupazione per i marittimi in modo da fornire al settore marittimo una forza lavoro stabile e competente.

2. Lo scopo delle politiche di cui al paragrafo 1 della presente norma è di aiutare i marittimi a migliorare le proprie competenze e qualifiche, nonché le opportunità di occupazione.

3. Ogni Stato membro, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, stabilisce obiettivi chiari di orientamento professionale, istruzione e formazione dei marittimi le cui mansioni a bordo di una nave riguardano principalmente la sicurezza dell'esercizio e della navigazione della nave, inclusa la formazione continua.

TITOLO 3

ALLOGGIO, STRUTTURE RICREATIVE, VITTO E RISTORAZIONE*Norma A3.1 – Alloggio e strutture ricreative*

1. Le navi che toccano regolarmente porti infestati da zanzare devono essere attrezzate con i dispositivi appropriati previsti dall'autorità competente.

▼B

2. Strutture ricreative, attrezzature e servizi appropriati per i marittimi, idonei alle particolari esigenze di persone che devono vivere e lavorare sulle navi, devono essere forniti a bordo per tutti i lavoratori, tenendo conto delle disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza e di prevenzione degli infortuni.

3. L'autorità competente dispone ispezioni frequenti a bordo delle navi da parte o sotto l'autorità del comandante per garantire che gli alloggi dei marittimi siano puliti, in condizioni di abitabilità decenti e in buono stato di manutenzione. I risultati di ogni ispezione devono essere registrati e disponibili al controllo.

4. Nel caso delle navi dove è necessario tenere conto, senza discriminazioni, degli interessi dei marittimi con religioni e pratiche sociali diverse e distinte, l'autorità competente può, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, consentire deroghe, equamente applicate, alla presente norma, a condizione che non comportino una situazione complessiva meno favorevole di quella risultanti dall'applicazione della presente norma.

Regola 3.2 – Vitto e ristorazione

1. Ogni Stato membro garantisce che le navi battenti la sua bandiera tengano a bordo e servano alimenti e acqua potabile di qualità, valore nutrizionale e quantità appropriati che coprano adeguatamente il fabbisogno della nave e tengano conto delle diversità religiose e culturali.

2. Ai marittimi imbarcati su una nave il vitto va fornito gratuitamente durante il periodo di ingaggio.

3. I marittimi ingaggiati come cuochi della nave e incaricati della preparazione del cibo devono essere formati e qualificati per la loro funzione.

Norma A3.2 – Vitto e ristorazione

1. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari o altre misure in modo da garantire norme minime in materia di qualità e quantità di cibo e acqua potabile nonché di ristorazione applicabili ai pasti forniti ai marittimi imbarcati sulle navi battenti la sua bandiera. Inoltre deve intraprendere attività educative per promuovere la consapevolezza e l'attuazione delle norme di cui al presente paragrafo.

2. Ogni Stato membro garantisce che le navi battenti la sua bandiera rispettino le seguenti norme minime:

- a) le scorte di cibo e acqua potabile, tenendo conto del numero dei marittimi a bordo, delle loro esigenze religiose e delle pratiche culturali riguardanti il cibo, nonché della durata e la natura del viaggio, devono essere adeguate in termini di quantità, valore nutrizionale, qualità e varietà;
- b) l'organizzazione e le attrezzature dell'unità ristorazione devono essere tali da consentire la fornitura ai marittimi di pasti adeguati, variati e nutrienti serviti in condizioni igieniche; e
- c) il personale della ristorazione deve essere adeguatamente formato o istruito per tale funzione.

3. Gli armatori garantiscono che i marittimi ingaggiati come cuochi di bordo siano formati, qualificati e giudicati competenti per la funzione svolta conformemente alle prescrizioni legislative e regolamentari dello Stato membro interessato.

▼B

4. Le prescrizioni di cui al paragrafo 3 della presente norma includono il completamento di un corso di formazione approvato o riconosciuto dall'autorità competente che comprenda la pratica della cucina, l'igiene alimentare e personale, la conservazione del cibo, il controllo delle scorte, la tutela ambientale e la salute e la sicurezza nella ristorazione.

5. Sulle navi che operano con un equipaggio prescritto inferiore a dieci, cui l'autorità competente può non richiedere la presenza a bordo di un cuoco pienamente qualificato in virtù della dimensione dell'equipaggio o del tipo di commercio, chiunque tratti il cibo nella cucina deve essere formato o istruito in settori come l'igiene alimentare e personale, nonché la manipolazione e la conservazione del cibo a bordo della nave.

6. In circostanze di necessità eccezionale l'autorità competente può rilasciare una dispensa consentendo a un cuoco non pienamente qualificato di servire a bordo di una nave specifica per un periodo specifico limitato fino al successivo porto di approdo appropriato o per un periodo non superiore a un mese, a condizione che la persona cui è rilasciata la dispensa sia formata o istruita in settori come l'igiene alimentare e personale, nonché la manipolazione e la conservazione del cibo a bordo di una nave.

7. L'autorità competente prescrive ispezioni documentate frequenti da effettuare a bordo delle navi da parte o sotto l'autorità del comandante per quanto riguarda:

- a) l'approvvigionamento di cibo e acqua potabile;
- b) tutti gli spazi e le attrezzature utilizzate per la conservazione e la manipolazione del cibo e dell'acqua potabile; e
- c) la cucina e le altre attrezzature per la preparazione e il servizio dei pasti.

8. Nessun marittimo minore di diciotto anni può essere occupato o ingaggiato o lavorare come cuoco di bordo.

TITOLO 4

TUTELA DELLA SALUTE, ASSISTENZA SANITARIA E BENESSERE*Regola 4.1 – Assistenza sanitaria a bordo e a terra*

1. Ogni Stato membro garantisce che tutti i lavoratori marittimi a bordo di navi battenti la sua bandiera siano coperti da misure adeguate per la tutela della salute e che abbiano accesso ad un'assistenza sanitaria tempestiva e adeguata quando lavorano a bordo.

2. Ogni Stato membro garantisce che ai lavoratori marittimi a bordo delle navi nel suo territorio che abbiano bisogno di cure mediche immediate sia dato accesso alle strutture sanitarie dello Stato a terra.

3. Le prescrizioni per la tutela della salute e l'assistenza sanitaria a bordo includono norme per le misure volte a garantire ai marittimi una tutela della salute e un'assistenza sanitaria il più possibile comparabili a quelle disponibili in generale ai lavoratori a terra.

Norma 4.1 – Assistenza sanitaria a bordo e a terra

1. Ogni Stato membro garantisce che siano adottate misure per la tutela della salute e l'assistenza sanitaria, incluse le cure dentistiche essenziali, per i marittimi a bordo di una nave battente la sua bandiera in modo da:

▼B

- a) garantire l'applicazione ai marittimi di tutte le disposizioni generali riguardanti la tutela della salute sul lavoro e l'assistenza sanitaria pertinente alle loro mansioni, nonché di disposizioni speciali relative al lavoro a bordo di una nave;
 - b) garantire ai marittimi una tutela della salute e un'assistenza sanitaria il più possibile comparabili a quelle disponibili in generale ai lavoratori a terra, incluso l'accesso tempestivo ai medicinali necessari, alle attrezzature e strutture mediche per la diagnosi e la cura, nonché alle informazioni e alla consulenza mediche;
 - c) concedere ai lavoratori marittimi il diritto di consultare un medico o un dentista qualificato senza indugio nei porti di approdo, ove possibile;
 - d) non limitare le misure al trattamento di lavoratori marittimi malati o feriti, ma da includere misure preventive quali programmi di promozione e di educazione alla salute.
2. L'autorità competente adotta un modulo standard di rapporto medico per l'uso da parte dei comandanti delle navi e del personale medico pertinente a terra e a bordo. Il modulo, una volta compilato, e il suo contenuto sono riservati e vanno utilizzati solo per facilitare la cura del lavoratore marittimo.
3. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari che finiscano prescrizioni in materia di strutture e attrezzature infermieristiche e mediche a bordo, nonché di formazione sulle navi battenti la sua bandiera.
4. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali stabiliscono come minimo le seguenti prescrizioni:
- a) tutte le navi devono disporre di una farmacia di bordo, attrezzature mediche e una guida medica, per le quali vanno prescritte specifiche e che sono soggette ad ispezione periodica da parte dell'autorità competente. Le prescrizioni nazionali tengono conto del tipo di nave, del numero di persone a bordo e della natura, destinazione e durata dei viaggi, nonché delle pertinenti norme sanitarie raccomandate a livello nazionale e internazionale;
 - b) le navi che trasportano 100 o più persone generalmente impegnate in viaggi internazionali di oltre 72 ore devono avere a bordo un medico qualificato responsabile dell'assistenza sanitaria; le disposizioni legislative e regolamentari nazionali specificano inoltre quali altre navi sono obbligate ad avere a bordo un medico, tenendo conto, tra l'altro, di fattori quali la durata, la natura e le condizioni del viaggio e il numero di marittimi a bordo;
 - c) le navi che non hanno a bordo un medico devono avere a bordo almeno un marittimo che, nell'ambito delle proprie mansioni ordinarie, sia incaricato dell'assistenza sanitaria e della somministrazione dei medicinali e almeno un marittimo a bordo in grado di prestare pronto soccorso; le persone incaricate dell'assistenza sanitaria a bordo che non sono medici devono aver completato una formazione di assistenza sanitaria che corrisponda alle prescrizioni della convenzione internazionale del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia, nella versione aggiornata («STCW»); i marittimi incaricati di fornire il pronto soccorso devono aver completato con successo una formazione di pronto soccorso conforme alle prescrizioni del STCW; le disposizioni legislative e regolamentari nazionali specificano il livello di formazione approvata richiesto tenendo conto, tra l'altro, di fattori quali la durata, la natura e le condizioni del viaggio e il numero di marittimi a bordo; e
 - d) l'autorità competente garantisce mediante un sistema predisposto che la consulenza medica via radio o comunicazione satellitare per le navi in mare,

▼B

inclusa la consulenza specialistica, sia disponibile 24 ore al giorno; la consulenza medica, inclusa la trasmissione di messaggi medici via radio o comunicazione satellitare tra una nave e i consulenti a terra, è gratuita per tutte le navi indipendentemente dalla loro bandiera.

Regola 4.2 – Responsabilità dell'armatore

1. Ogni Stato membro provvede affinché siano garantite a bordo delle navi battenti la sua bandiera misure per assicurare ai marittimi ingaggiati sulle navi il diritto all'assistenza e al sostegno materiale da parte dell'armatore per quanto riguarda le conseguenze finanziarie della malattia, dell'infortunio o del decesso durante il servizio nell'ambito di un contratto di lavoro dei marittimi o derivante dalla loro occupazione nell'ambito di tale contratto.

2. La presente regola lascia impregiudicati gli altri mezzi di ricorso di cui eventualmente disponga il marittimo.

*Norma ► **MI** A4.2.1 ◀ – Responsabilità dell'armatore*

1. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari che impongano agli armatori delle navi battenti la sua bandiera la responsabilità della tutela della salute e dell'assistenza sanitaria di tutti i marittimi che lavorano a bordo delle navi conformemente alle seguenti norme minime:

- a) l'armatore si assume i costi per i marittimi che lavorano a bordo delle sue navi connessi alla malattia e agli infortuni dei marittimi che si verificano tra la data di inizio del loro lavoro e la data in cui sono ritenuti debitamente rimpatriati o derivanti dalla loro occupazione tra tali date;
- b) l'armatore fornisce una garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine del marittimo dovuto a infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale conformemente alla legislazione nazionale, al contratto di lavoro del marittimo o al contratto collettivo;
- c) l'armatore si assume le spese dell'assistenza sanitaria, incluse le cure mediche e la fornitura dei farmaci e dei dispositivi terapeutici necessari nonché il vitto e l'alloggio lontano da casa finché il marittimo ammalato o infortunato non si sia rimesso o la malattia o l'incapacità sia stata dichiarata permanente; e
- d) l'armatore si assume le spese funebri nel caso di decesso a bordo o a terra durante il periodo di ingaggio.

2. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali possono limitare la responsabilità dell'armatore in materia di assistenza medica, vitto e alloggio ad un periodo non inferiore a sedici settimane dalla data dell'infortunio o dell'inizio della malattia.

3. Se la malattia o l'infortunio comporta l'incapacità lavorativa, l'armatore deve:

- a) versare per intero la retribuzione finché il marittimo ammalato o infortunato rimanga a bordo o finché non sia stato rimpatriato conformemente al presente accordo; e
- b) versare per intero o in parte la retribuzione conformemente alle disposizioni legislative o regolamentari nazionali o ai contratti collettivi dal momento in cui il marittimo è rimpatriato o destinato a terra fino alla guarigione o, se ciò avviene prima, fino a quando maturi il diritto a prestazioni in denaro a norma della legislazione dello Stato membro interessato.

▼B

4. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali possono limitare la responsabilità dell'armatore di versare per intero o in parte la retribuzione di un marittimo che non è più a bordo ad un periodo non inferiore a sedici settimane dalla data dell'infortunio o dell'inizio della malattia.

5. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali possono escludere la responsabilità dell'armatore per quanto riguarda:

- a) un infortunio che non sia avvenuto nel corso del servizio sulla nave;
- b) un infortunio o una malattia imputabili alla condotta intenzionale del marittimo ammalato, infortunato o deceduto; e
- c) una malattia o un'infermità intenzionalmente nascosta al momento dell'ingaggio.

6. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali possono esentare l'armatore dalla responsabilità delle spese di assistenza sanitaria, vitto e alloggio e funebri nella misura in cui esse siano prese a carico dalle autorità pubbliche.

7. L'armatore o i suoi rappresentanti prendono le misure necessarie per salvaguardare i beni lasciati a bordo dal marittimo ammalato, infortunato o deceduto e restituirli ad esso o ai suoi parenti più stretti.

▼M1

8. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali dispongono che il sistema di garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo secondo quanto previsto dal paragrafo 1, lettera b), della presente norma per le rivendicazioni contrattuali, definite nella norma A4.2.2, rispetti le seguenti prescrizioni minime:

- a) l'indennizzo contrattuale, se previsto dal contratto di lavoro del marittimo e fatta salva la lettera c) del presente paragrafo, è corrisposto per intero e senza ritardi;
- b) non è esercitata alcuna pressione ad accettare pagamenti per un importo inferiore a quello stabilito per contratto;
- c) qualora la natura della disabilità a lungo termine di un marittimo renda difficile valutare l'indennizzo integrale eventualmente spettantegli, il marittimo riceve uno o più pagamenti intermedi in modo da non subire indebite privazioni;
- d) conformemente alla regola 4.2, paragrafo 2, il marittimo riceve il pagamento fatti salvi gli altri diritti spettantigli a norma di legge; l'armatore può tuttavia dedurre tale pagamento dalle indennità per danni eventualmente derivanti da qualsiasi altra rivendicazione da parte del marittimo nei suoi confronti riferita allo stesso evento; e
- e) la richiesta di indennizzo contrattuale può essere presentata direttamente dal marittimo in questione, da un suo parente prossimo o da un suo rappresentante o da un beneficiario designato.

9. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che i marittimi siano informati preventivamente nel caso in cui la garanzia finanziaria dell'armatore debba essere annullata o rescissa.

10. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che l'autorità competente dello Stato di bandiera sia informata dal fornitore della garanzia finanziaria qualora la garanzia finanziaria dell'armatore sia annullata o rescissa.

11. Ogni Stato membro dispone che a bordo delle navi che battono la sua bandiera sia conservato un certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria rilasciato dal fornitore della garanzia finanziaria. Una copia è collocata a bordo, in un luogo ben visibile, a disposizione dei marittimi. Qualora la copertura sia fornita da più di un fornitore di garanzia finanziaria, a bordo sono conservati i documenti forniti da ciascun fornitore.

▼ M1

12. La garanzia finanziaria non cessa prima del termine del periodo di validità della stessa a meno che il fornitore della garanzia finanziaria ne abbia dato notifica, con un preavviso di almeno trenta giorni, all'autorità competente dello Stato di bandiera.

13. La garanzia finanziaria prevede il pagamento di tutte le rivendicazioni contrattuali da essa coperte che si presentino durante il periodo di validità del documento.

14. Il certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria è redatto in lingua in inglese o accompagnato da una traduzione in inglese e contiene le seguenti informazioni:

- a) nome della nave;
- b) porto di immatricolazione della nave;
- c) indicativo di chiamata della nave;
- d) numero IMO della nave;
- e) nome e indirizzo del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
- f) recapiti delle persone o del soggetto responsabili del trattamento delle rivendicazioni contrattuali dei marittimi;
- g) nome dell'armatore;
- h) periodo di validità della garanzia finanziaria; e
- i) un attestato del fornitore della garanzia finanziaria che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della norma A4.2.1.

Norma A4.2.2 – Trattamento delle rivendicazioni contrattuali

1. Ai fini della norma A4.2.1, paragrafo 8, e della presente norma, l'espressione «rivendicazione contrattuale» indica ogni rivendicazione connessa a decesso o disabilità a lungo termine di marittimi derivante da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale conformemente al diritto nazionale, al contratto di lavoro del marittimo o al contratto collettivo.

2. Il sistema di garanzia finanziaria, previsto nella norma A4.2.1, paragrafo 1, lettera b), può assumere la forma di un regime di sicurezza sociale, di un'assicurazione o di un fondo o di altri strumenti analoghi. La sua forma è stabilita dallo Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

3. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che siano in atto misure efficaci per ricevere, gestire e risolvere con imparzialità le rivendicazioni contrattuali relative all'indennizzo di cui alla norma A4.2.1, paragrafo 8, mediante procedure rapide ed eque.

▼ B

Regola 4.3 – Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni

1. Ogni Stato membro garantisce che ai marittimi a bordo delle navi battenti la sua bandiera la tutela della salute sul lavoro e condizioni di vita, lavoro e formazione a bordo in un ambiente sicuro e igienico.

2. Ogni Stato membro sviluppa e adotta linee guida nazionali per la gestione della sicurezza e della salute sul lavoro a bordo delle navi battenti la sua bandiera, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi rappresentative e tenendo conto dei codici applicabili, delle linee guida e delle norme raccomandate dalle organizzazioni internazionali, dalle amministrazioni nazionali e dalle organizzazioni dell'industria marittima.

▼B

3. Ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari e altre misure per disciplinare le questioni specificate nel presente accordo tenendo conto dei pertinenti strumenti internazionali e fissa le norme attinenti alla sicurezza e alla tutela della salute sul lavoro, nonché alla prevenzione degli infortuni a bordo delle navi battenti la sua bandiera.

Norma A4.3 – Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni

1. Le disposizioni legislative e regolamentari e le altre misure da adottare a norma della regola 4.3, paragrafo 3, devono includere quanto segue:

- a) l'adozione e l'efficace attuazione e promozione di politiche di sicurezza e salute sul lavoro e di programmi sulle navi battenti la bandiera dello Stato membro, inclusa la valutazione del rischio, nonché la formazione e l'istruzione dei marittimi;
- b) programmi a bordo per la prevenzione degli infortuni, delle lesioni e delle malattie professionali, nonché per il miglioramento continuo della sicurezza e della salute sul lavoro, con la partecipazione dei rappresentanti dei marittimi e di tutte le parti interessate alla loro applicazione, tenendo conto delle misure preventive, tra cui il controllo della progettazione, la sostituzione di processi e procedure per compiti collettivi e individuali e l'uso di dispositivi di protezione individuale; e
- c) prescrizioni sull'ispezione, la denuncia e la rettifica di condizioni non sicure e per l'indagine e la denuncia degli infortuni sul lavoro a bordo.

2. Le disposizioni di cui al paragrafo 1 della presente norma:

- a) tengono conto dei pertinenti strumenti internazionali in materia di sicurezza sul lavoro e tutela della salute in generale e in presenza di rischi specifici e trattano tutte le questioni pertinenti alla prevenzione degli infortuni, delle lesioni e delle malattie professionali che possono essere applicabili al lavoro dei marittimi, in particolare quelle specifiche dell'occupazione nel settore marittimo;
- b) specificano gli obblighi del comandante o della persona designata dal comandante o di entrambi di assumersi specificamente la responsabilità per l'attuazione e per il rispetto della politica e del programma della nave in materia di sicurezza sul lavoro e tutela della salute; e
- c) specificano l'autorità dei rappresentanti per la sicurezza dei marittimi, designati o eletti, a partecipare alle riunioni del comitato di sicurezza della nave; tale comitato deve essere istituito sulle navi che hanno a bordo cinque o più marittimi.

3. Le disposizioni legislative e regolamentari e le altre misure di cui alla regola 4.3, paragrafo 3, devono essere riviste periodicamente in consultazione con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi e all'occorrenza vanno modificate per tenere conto dell'evoluzione della tecnologia e della ricerca in modo da favorire il miglioramento continuo delle politiche e dei programmi di salute e sicurezza sul lavoro e la creazione di un ambiente lavorativo sicuro per i marittimi a bordo delle navi battenti bandiera dello Stato membro.

4. Ai fini delle prescrizioni del presente accordo è considerata sufficiente la conformità alle prescrizioni degli strumenti internazionali relative ai livelli accettabili di esposizione ai rischi sul posto di lavoro a bordo le navi e allo sviluppo e all'attuazione delle politiche e dei programmi delle navi sulla sicurezza e la salute sul lavoro.

▼B

5. L'autorità competente si assicura che:
 - a) siano adeguatamente denunciati gli infortuni, le lesioni e le malattie professionali;
 - b) statistiche complete di tali infortuni e malattie siano tenute, analizzate e pubblicate, nonché se del caso seguite dalla ricerca sulle tendenze generali e sui pericoli identificati; e
 - c) siano investigati gli infortuni sul lavoro.
6. La denuncia e l'investigazione delle questioni attinenti alla sicurezza e alla salute sul lavoro devono essere strutturate in modo da tutelare i dati personali dei marittimi.
7. L'autorità competente coopera con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi in modo da prendere misure che portino all'attenzione di tutti i marittimi informazioni concernenti rischi particolari a bordo delle navi, ad esempio inviando per posta avvisi ufficiali contenenti le istruzioni pertinenti.
8. L'autorità competente richiede agli armatori che effettuano valutazioni del rischio in relazione alla gestione della sicurezza e la salute sul lavoro di riferirsi alle informazioni statistiche appropriate riguardanti le loro navi e alle statistiche generali fornite dall'autorità competente.

Regola 4.4 – Accesso alle strutture sociali di terra per i marittimi

Ogni Stato membro assicura che le strutture sociali di terra per i marittimi, laddove presenti, siano di facile accesso. Lo Stato membro deve inoltre promuovere lo sviluppo di tali strutture in porti designati in modo da fornire ai marittimi a bordo delle navi nei suoi porti l'accesso a strutture e servizi sociali adeguati.

Norma A4.4 – Accesso alle strutture sociali di terra per i marittimi

1. Ogni Stato membro prescrive che le strutture sociali presenti sul suo territorio siano disponibili all'uso da parte di tutti i marittimi, indipendentemente da nazionalità, razza, colore, sesso, religione, opinioni politiche, origine sociale o stato di bandiera della nave su cui sono occupati o ingaggiati o lavorano.
2. Ogni Stato membro promuove lo sviluppo delle strutture sociali in porti appropriati del paese e determina, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, quali porti vanno considerati appropriati.
3. Ogni Stato membro incoraggia l'istituzione di comitati sociali che rivedono periodicamente le strutture e i servizi sociali per garantire che siano adeguati alla luce dell'evoluzione delle esigenze dei marittimi risultanti da sviluppi tecnici, operativi e di altro tipo nell'industria marittima.

TITOLO 5

CONFORMITÀ E APPLICAZIONE

Regola 5.1.5 – Procedure relative ai reclami a bordo

1. Ogni Stato membro prescrive che le navi battenti la sua bandiera dispongano di procedure per i reclami a bordo in modo da trattare in modo equo, efficace e tempestivo i reclami dei marittimi riguardanti presunte violazioni delle prescrizioni della convenzione (inclusi i diritti dei marittimi).
2. Ogni Stato membro vieta e sanziona qualsiasi tipo di ritorsione contro un marittimo che abbia presentato un reclamo.

▼B

3. Le disposizioni della presente regola lasciano impregiudicato il diritto del marittimo di avvalersi di qualsiasi strumento di tutela che ritenga appropriato.

Norma A5.1.5 – Procedure relative ai reclami a bordo

1. Fatto salvo l'ambito di applicazione eventualmente più ampio nelle leggi o nei regolamenti nazionali o nei contratti collettivi, le procedure a bordo possono essere utilizzate dai marittimi per presentare reclami relativi a qualsiasi questione che costituisca una presunta violazione delle prescrizioni della convenzione (inclusi i diritti dei marittimi).

2. Ogni Stato membro garantisce che le sue leggi o i suoi regolamenti prevedano appropriate procedure di reclamo a bordo conformi alle disposizioni della regola 5.1.5. Tali procedure sono volte a risolvere i reclami al livello più basso possibile. Tuttavia, in ogni caso i marittimi hanno il diritto di presentare un reclamo direttamente al comandante e, se lo considerano necessario, alle appropriate autorità esterne.

3. Le procedure di reclamo a bordo includono il diritto del marittimo di essere accompagnato o rappresentato durante la procedura, nonché misure di salvaguardia contro la possibilità di ritorsioni. Il termine «ritorsioni» copre qualsiasi azione negativa compiuta da chiunque nei confronti del marittimo per la presentazione di un reclamo che non sia manifestamente vessatorio o abusivo.

4. Oltre alla copia del contratto individuale di lavoro, tutti i marittimi devono disporre di una copia delle procedure di reclamo a bordo applicabili sulla nave. Tali informazioni includono i dati di contatto dell'autorità competente nello Stato di bandiera e, se diverso, nello Stato di residenza del marittimo, il nome delle persone a bordo che possono, in maniera riservata, fornire al marittimo consulenza imparziale sul reclamo e assisterlo in altro modo nell'esercizio delle procedure di reclamo disponibili sulla nave.



DISPOSIZIONI FINALI

A seguito di eventuali modifiche delle disposizioni della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e su richiesta di una delle parti del presente accordo, è effettuata una revisione del presente accordo.

Le parti sociali subordinano la conclusione del presente accordo alla condizione che esso non entri in vigore prima dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo dell'OIL del 2006; tale data corrisponde a dodici mesi dopo la data in cui sono state registrate presso l'Organizzazione internazionale del lavoro ratifiche di almeno trenta membri con una quota totale della stazzatura mondiale del 33 %.

Gli Stati membri e/o le parti sociali possono mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli per i marittimi rispetto a quelle incluse nel presente accordo.

Il presente accordo lascia impregiudicata l'attuale legislazione comunitaria più severa e/o specifica.

Il presente accordo non pregiudica leggi, usi o accordi che offrano condizioni più favorevoli per i marittimi interessati. Ad esempio, i termini di questo accordo lasciano impregiudicata la direttiva 89/391/CEE del Consiglio, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, la direttiva 1992/29/CEE del Consiglio, riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per promuovere una migliore assistenza medica a bordo delle navi, e la direttiva 1999/63/CE del Consiglio, relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (da modificare conformemente all'allegato A del presente accordo).

L'attuazione del presente accordo non costituisce un motivo valido per ridurre il livello generale di tutela offerto ai marittimi nel settore disciplinato dall'accordo stesso.

FEDERAZIONE EUROPEA DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI (ETF)

ASSOCIAZIONE ARMATORI DELLA COMUNITÀ EUROPEA (ECSA)

PRESIDENTE DEL COMITATO DI DIALOGO NEL SETTORE DEI TRASPORTI MARITTIMI

BRUXELLES, 19 MAGGIO 2008.

*ALLEGATO A***MODIFICHE DELL'ACCORDO DEL 30 SETTEMBRE 1998
SULL'ORGANIZZAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO DELLA
GENTE DI MARE**

Nelle discussioni che hanno portato alla conclusione dell'accordo sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 le parti sociali hanno anche rivisto l'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso il 30 settembre 1998, in modo da verificare che fosse coerente con le disposizioni corrispondenti della convenzione e concordare le eventuali modifiche necessarie.

Le parti sociali hanno quindi concordato le seguenti modifiche dell'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare:

1. Clausola 1

È inserito un nuovo punto:

«3. In caso di dubbio sull'appartenenza di alcune categorie di persone alla categoria dei marittimi ai fini del presente accordo, la questione viene risolta dall'autorità competente in ciascuno Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate. In tale contesto si deve tenere conto della risoluzione della 94^a sessione (marittima) della conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro riguardante informazioni sulle categorie professionali.»

2. Clausola 2, lettera c)

La clausola 2, lettera c), è sostituita dalla seguente:

«c) per “marittimo” o “lavoratore marittimo” o “gente di mare” si intende ogni persona occupata, ingaggiata o che lavora a qualsiasi titolo a bordo di una nave cui si applica il presente accordo;»

3. Clausola 2, lettera d)

Sostituire la clausola 2, lettera d), con:

«d) per “armatore” si intende il proprietario della nave o ogni altro organismo o persona, in particolare il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi a norma del presente accordo, indipendentemente dal fatto che altri organismi o persone assolvano taluni dei compiti o obblighi a nome dell'armatore.»

4. Clausola 6

La clausola 6 è sostituita dalla seguente:

«1. È vietato il lavoro di notte ai marittimi minori di diciotto anni. Ai fini della presente clausola la “notte” è definita conformemente alle leggi e alle prassi nazionali. Essa deve coprire un periodo di almeno nove ore consecutive, compreso l'intervallo dalla mezzanotte alle cinque del mattino.

2. Una deroga alla puntuale osservanza della restrizione riguardante il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente ove:

a) possa essere compromessa la formazione effettiva dei marittimi in questione, conformemente ai programmi e ai piani di studio stabiliti; oppure

b) la natura specifica del compito o un programma di formazione riconosciuto richieda che i marittimi interessati dalla deroga lavorino di notte e l'autorità decida, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati, che tale lavoro non nuocerà alla loro salute o al loro benessere.

▼B

3. L'occupazione, l'ingaggio o il lavoro dei marittimi minori di diciotto anni sono vietati qualora il lavoro possa compromettere la loro salute o sicurezza. I tipi di lavoro sono determinati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali o dall'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, conformemente alle norme internazionali pertinenti.»

5. Clausola 13

La clausola 13, punto 1, prima frase, è sostituita dalla seguente:

- «1. I marittimi non possono lavorare a bordo di una nave se non dispongono di un certificato medico attestante l'idoneità al lavoro per le loro mansioni.
2. Le eccezioni possono essere consentite solo nel rispetto delle prescrizioni del presente accordo.
3. L'autorità competente richiede che i marittimi, prima di iniziare il lavoro a bordo di una nave, siano in possesso di un certificato medico attestante la loro idoneità ad eseguire i loro compiti in mare.
4. Al fine di garantire che i certificati medici riflettano effettivamente lo stato di salute dei marittimi alla luce dei loro compiti, l'autorità competente, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate e tenendo conto delle linee guida internazionali applicabili, prescrive la natura dell'esame medico e del relativo certificato.
5. Il presente accordo non pregiudica la convenzione internazionale del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia, nella versione aggiornata ("STCW"). Un certificato medico rilasciato conformemente alle prescrizioni del STCW è accettato dall'autorità competente ai fini dei punti 1 e 2 della presente clausola. Analogamente, nel caso dei marittimi non coperti dal STCW è accettato un certificato medico che soddisfi la sostanza di tali prescrizioni.
6. Il certificato medico è rilasciato da un medico debitamente qualificato o, nel caso di un certificato concernente solo la vista, da una persona riconosciuta dall'autorità competente come qualificata per rilasciare tali certificati. I medici devono disporre della piena indipendenza professionale nell'esercizio della loro valutazione medica per quanto riguarda le procedure dell'esame medico.
7. Ai marittimi cui è stato rifiutato un certificato o cui è stata imposta una limitazione della loro idoneità al lavoro, in particolare per quanto riguarda l'orario, il campo d'attività o la zona geografica, è concessa la possibilità di sottoporsi ad un ulteriore esame da parte di un altro medico indipendente o di un medico arbitro indipendente.
8. Il certificato medico deve indicare in particolare che:
 - a) sono soddisfacenti l'udito e la vista del marittimo interessato, nonché la percezione dei colori nel caso di un marittimo da impiegare in compiti in cui l'idoneità al lavoro può essere ridotta a causa del daltonismo; e
 - b) il marittimo non soffre di condizioni mediche che potrebbero essere aggravate dal servizio in mare, renderlo non idoneo a tale compito oppure mettere a rischio la salute di altre persone a bordo.

▼B

9. Se non è richiesto un periodo più breve a ragione delle mansioni specifiche del marittimo interessato o salvo indicazione contraria al STCW:
 - a) il certificato medico è valido per un periodo massimo di due anni, fatta eccezione per i marittimi minori di diciotto anni, nel qual caso il periodo massimo di validità è di un anno;
 - b) la certificazione della percezione dei colori è valida per un periodo massimo di sei anni.
10. In casi urgenti l'autorità competente può consentire al marittimo di lavorare senza un certificato medico valido fino al successivo porto di approdo appropriato dove il marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato a condizione che:
 - a) il periodo in questione non sia superiore a tre mesi; e
 - b) il marittimo in questione sia in possesso di un certificato medico scaduto di data recente.
11. Se il periodo di validità di un certificato scade nel corso di un viaggio, il certificato continua ad essere valido fino al successivo porto di approdo appropriato dove il lavoratore marittimo può ottenere un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che il periodo in questione non sia superiore a tre mesi.
12. I certificati medici per i marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali devono essere forniti almeno in inglese.»

Le frasi successive della clausola 13, paragrafi 1 e 2, diventano punti da 13 a 15.

6. Clausola 16

La prima frase è sostituita dalla seguente:

«Ogni lavoratore marittimo ha diritto alle ferie annuali retribuite. Il periodo di ferie annuali retribuite è calcolato in base ad un minimo di 2,5 giorni di calendario per mese di occupazione e pro rata per i mesi incompleti.»