

## Convenzione sul lavoro marittimo, 2006

Conclusa a Ginevra il 23 febbraio 2006  
Approvata dall'Assemblea federale il 1° ottobre 2010<sup>1</sup>  
Documento di ratifica svizzero depositato il 21 febbraio 2011  
Entrata in vigore per la Svizzera il 20 agosto 2013  
(Stato 12 maggio 2025)

---

*La Conferenza Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL)*, convocata a Ginevra dal Consiglio di Amministrazione dell'Ufficio Internazionale del Lavoro, e riunitasi in tale città nella sua novantaquattresima sessione il 7 febbraio 2006;

desiderando creare uno strumento unico e coerente che raccolga nei limiti del possibile tutte le norme attuali contenute nelle Convenzioni e nelle Raccomandazioni Internazionali vigenti sul lavoro marittimo, come anche i principi fondamentali enunciati in altre Convenzioni internazionali sul lavoro, in particolare:

- la Convenzione sul Lavoro Forzato<sup>2</sup>, del 1930 (n. 29),
- la Convenzione sulla Libertà Sindacale e sulla Tutela del Diritto Sindacale<sup>3</sup>, del 1948 (n. 87),
- la Convenzione sul Diritto di Organizzazione e di Contrattazione Collettiva<sup>4</sup>, del 1949 (n. 98),
- la Convenzione sull'Uguaglianza di Remunerazione<sup>5</sup>, del 1951 (n. 100),
- la Convenzione sull'Abolizione del Lavoro Forzato<sup>6</sup>, del 1957 (n. 105),
- la Convenzione sulla Discriminazione (nell'Impiego e sul Lavoro)<sup>7</sup>, del 1958 (n. 111),
- la Convenzione sull'Età Minima<sup>8</sup>, del 1973 (n. 138),
- la Convenzione sulle Peggiori Forme di Lavoro Minorile<sup>9</sup>, del 1999 (n. 182);

tenendo presente il mandato fondamentale dell'OIL, che è quello di promuovere dignitose condizioni di lavoro;

ricordando la Dichiarazione dell'OIL relativa ai Principi ed ai Diritti Fondamentali nel Lavoro del 1998;

RU 2013 2511; FF 2009 7831

- 1 RU 2013 2507
- 2 RS 0.822.713.9
- 3 RS 0.822.719.7
- 4 RS 0.822.719.9
- 5 RS 0.822.720.0
- 6 RS 0.822.720.5
- 7 RS 0.822.721.1
- 8 RS 0.822.723.8
- 9 RS 0.822.728.2

tenendo presente inoltre che i marittimi sono protetti delle disposizioni di altri strumenti dell'OIL e che hanno altri diritti riconosciuti come diritti e libertà fondamentali riconosciuti a tutte le persone;

considerando che le attività del settore marino si svolgono in tutto il mondo e che i marittimi devono quindi beneficiare di una protezione particolare;

tenendo presente inoltre le norme internazionali sulla sicurezza delle navi, la sicurezza delle persone e la qualità della gestione delle navi contenute nella Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita Umana in Mare<sup>10</sup> del 1974, come emendata, la Convenzione sui Regolamenti Internazionali per Prevenire le Collisioni<sup>11</sup> del 1972, come emendata, e come pure le prescrizioni relativi alla formazione e le competenze richieste ai marittimi contenuti nella Convenzione Internazionale sulle Norme di Addestramento, Attestazione e Guardia per i Marittimi<sup>12</sup> del 1978, come emendata;

ricordando che la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare<sup>13</sup> del 1982, stabilisce un quadro giuridico che disciplina tutte le attività sui mari e sugli oceani, che è di strategica importanza come base per l'azione e la cooperazione nazionale, regionale e mondiale nel settore marittimo, e che la sua integrità dev'essere preservata;

ricordando che l'articolo 94 della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sulla Legge del Mare che stabilisce i doveri e gli obblighi dello Stato di bandiera con riguardo, tra le altre cose, alle condizioni di lavoro, all'equipaggiamento e alle questioni sociali sulle navi che battono la sua bandiera;

richiamando il paragrafo 8 dell'articolo 19 della Costituzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro<sup>14</sup> (Costituzione dell'OIL) che stabilisce che in nessun caso si debba ritenere che l'adozione di una Convenzione o Raccomandazione da parte della Conferenza o la Ratifica di una Convenzione da parte di qualsiasi Stato Membro indebolisca qualsiasi legge, sentenza, consuetudine o accordo che assicuri condizioni più favorevoli ai lavoratori interessati rispetto a quelle previste nella Convenzione o nella Raccomandazione;

deciso di far sì che questo nuovo strumento sia formulato in modo da raccogliere la maggiore accettazione possibile tra i governi, gli armatori ed i marittimi interessati ai principi del lavoro decoroso, che si possa aggiornare facilmente e che possa essere applicata e rispettata in maniera effettiva;

dopo aver deciso di adottare certe proposte per l'elaborazione di tale strumento, che è l'unico punto all'ordine del giorno della sessione;

avendo determinato che queste proposte dovranno prendere la forma di una Convenzione Internazionale,

<sup>10</sup> RS 0.747.363.33

<sup>11</sup> RS 0.747.363.321

<sup>12</sup> RS 0.747.341.2

<sup>13</sup> RS 0.747.305.15

<sup>14</sup> RS 0.820.1

*adotta questo ventitreesimo giorno di febbraio dell'anno duemilasei la seguente convenzione, che sarà denominata Convenzione sul lavoro marittimo, 2006.*

## **Obblighi generali**

### **Art. I**

1. Ogni Stato Membro che ratifica la presente Convenzione s'impegna a dare piena esecuzione alle sue disposizioni secondo le modalità previste dall'articolo VI al fine di garantire il diritto di tutti i marittimi a un impiego decoroso.
2. Gli Stati Membri cooperano l'uno con l'altro allo scopo di assicurare l'effettiva applicazione e il pieno rispetto della presente Convenzione.

## **Definizioni e campo d'applicazione**

### **Art. II**

1. Ai fini della presente Convenzione, e ove non altrimenti previsto in una disposizione particolare, l'espressione:
  - a) *autorità competente* designa il ministro, ufficio statale o ogni altra autorità che sia competente a emanare regolamenti, ordinanze e altre istruzioni che hanno forza di legge in merito al contenuto del provvedimento interessato;
  - b) *dichiarazione di conformità del lavoro marittimo* designa la dichiarazione prevista nel Regolamento 5.1.3
  - c) *tonnellaggio lordo* designa il tonnellaggio lordo di una nave misurato conformemente alle disposizioni pertinenti dell'Allegato 1 alla Convenzione Internazionale sulla Misurazione del Tonnellaggio delle Navi<sup>15</sup> del 1969 o di ogni altra Convenzione che l'abbia sostituita. Per le navi oggetto delle disposizioni transitorie di misurazione del tonnellaggio adottate dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), il tonnellaggio lordo è quello indicato alla voce OSSERVAZIONI del Certificato Internazionale di Taratura delle Navi del 1969;
  - d) *certificato di lavoro marittimo* designa il certificato cui si fa riferimento nel Regolamento 5.1.3;
  - e) *prescrizioni della presente Convenzione* rinvia alle prescrizioni degli articoli, dei Regolamenti e della parte A del Codice che fanno parte della presente Convenzione;
  - f) *marittimi o marittimo* designa ogni persona che sia impiegata o ingaggiata o lavori a qualsiasi titolo a bordo di una nave alla quale si applichi questa Convenzione;

<sup>15</sup> RS 0.747.305.412

- g) *contratto di arruolamento dei marittimi* si riferisce sia al contratto di arruolamento del marittimo che al ruolo di equipaggio;
- h) *servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi* designa ogni persona, società, istituzione, agenzia od altra organizzazione del settore pubblico o del settore privato, che si occupa del reclutamento dei marittimi per conto degli armatori o del loro collocamento presso gli armatori;
- i) *nave* designa ogni imbarcazione che non navighi esclusivamente nelle acque interne oppure in acque situate entro, o nelle immediate vicinanze, di acque protette o di zone dove trova applicazione una regolamentazione portuale;
- j) *armatore* designa il proprietario della nave oppure ogni altro ente o persona come l'amministratore, l'agente oppure il noleggiatore a scafo nudo, alla quale il proprietario ha affidato la responsabilità dello sfruttamento della nave e che, assumendosi tale responsabilità, ha accettato di incaricarsi dei compiti e degli obblighi che spettano agli armatori ai sensi della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altri enti o persone adempiano a suo nome ad alcuni di questi compiti o responsabilità.

2. Salvo disposizione contraria espressa, la presente Convenzione si applica a tutti i marittimi.

3. Se, ai fini della presente Convenzione, l'appartenenza di una categoria di persone ai marittimi sollevi qualche dubbio, la questione è decisa dall'autorità competente di ogni Stato Membro previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati.

4. Salvo disposizione contraria espressa, la presente Convenzione si applica a tutte le navi appartenenti a enti pubblici o privati normalmente destinate ad attività commerciali, ad eccezione delle navi destinate alla pesca o a un'attività analoga e delle navi di costruzione tradizionale come sambuchi e giunche. La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra né alle navi da guerra ausiliarie.

5. In caso di dubbio sull'applicabilità della presente Convenzione a una nave o a una categoria di navi, la questione è decisa dall'autorità competente in ogni Stato Membro previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

6. Qualora l'autorità competente decida che non sarebbe ragionevole o possibile al momento presente applicare certi elementi particolari del Codice di cui all'articolo VI, paragrafo 1, a una nave o a certe categorie di navi battenti la bandiera dello Stato Membro, le disposizioni pertinenti del suddetto Codice non saranno applicate, dal momento che la materia di cui si tratta è disciplinata differentemente dalla legislazione nazionale, dalle contrattazioni collettive o da altre misure. L'autorità competente potrà decidere in questo senso solo in consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, e soltanto rispetto a navi con tonnellaggio lordo inferiore a 200 che non effettuano viaggi internazionali.

7. Ogni decisione presa da uno Stato Membro in virtù dei paragrafi 3, 5 o 6 dev'essere comunicata al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro, che ne informerà gli Stati Membri dell'OIL.

8. Salvo disposizione contraria espressa, ogni riferimento alla «Convenzione» riguarda anche i Regolamenti e il Codice.

## **Diritti e principi fondamentali**

### **Art. III**

Ogni Stato Membro deve verificare se le disposizioni delle sue leggi rispettino, nel contesto della presente Convenzione, i diritti fondamentali seguenti:

- 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'effettiva abolizione del lavoro minorile; e
- d) l'eliminazione della discriminazione nel campo del lavoro e dell'occupazione.

## **Diritti in materia d'impiego e diritti sociali dei marittimi**

### **Art. IV**

1. Ogni marittimo ha diritto a un posto di lavoro sicuro e garantito nel quale siano rispettate le norme di sicurezza.
2. Ogni marittimo ha diritto a eque condizioni di lavoro.
3. Ogni marittimo ha diritto a dignitose condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave.
4. Ogni marittimo ha diritto alla protezione della salute, a cure mediche, a misure di assistenza sociale ed altre forme di protezione sociale.
5. Ogni Stato Membro deve garantire, nei limiti della sua giurisdizione, che i diritti in materia d'occupazione e i diritti sociali dei marittimi, come enunciati nei paragrafi precedenti, siano pienamente rispettati in conformità alle prescrizioni della presente Convenzione. Salvo disposizione contraria di questa, il rispetto di questi diritti può essere assicurato dalla legislazione nazionale, dai contratti collettivi applicabili, dalla pratica o da altre misure.

## **Responsabilità di applicare e di fare rispettare le disposizioni**

### **Art. V**

1. Ogni Stato Membro deve applicare e fare rispettare la legislazione o le altre misure che abbia adottato al fine di adempiere agli obblighi contrattuali ai fini della presente Convenzione per quanto riguarda le navi ed i marittimi sotto la sua giurisdizione.

2. Ogni Stato Membro deve esercitare efficacemente la sua giurisdizione ed il suo controllo sulle navi battenti la sua bandiera dotandosi di un sistema atto a garantire il rispetto delle prescrizioni della presente Convenzione, in particolare con regolari ispezioni, rapporti, delle misure di seguito ed il ricorso a procedimenti giudiziari, conformemente alla legislazione applicabile.
3. Ogni Stato Membro deve vigilare che 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 lo prescrive la presente Convenzione.
4. Una nave alla quale si applica la presente Convenzione può, conformemente al diritto internazionale, essere oggetto di un'ispezione da parte di uno Stato Membro diverso dallo Stato di bandiera, quando essa si trovi in uno dei suoi loro porti, volta ad accertare se la nave rispetti le previsioni della presente Convenzione.
5. Ogni Stato Membro deve esercitare effettivamente la sua giurisdizione ed il suo controllo sui servizi di reclutamento e di collocamento dei marittimi eventualmente stabiliti sul suo territorio.
6. Ogni Stato Membro deve proibire le violazioni delle prescrizioni della presente Convenzione e deve, conformemente al diritto internazionale, stabilire sanzioni o richiedere l'adozione di misure correttive conformi in virtù delle sue leggi, così da scoraggiare ogni violazione.
7. Ogni Stato Membro deve adempiere alle responsabilità assunte ai fini dalla presente Convenzione facendo in modo che le navi battenti la bandiera di qualunque Stato che non la abbia ratificata non beneficino di un trattamento più favorevole rispetto quelle battenti la bandiera di qualunque Stato che l'abbia ratificata.

## **Regolamenti e Parti A e B del Codice**

### **Art. VI**

1. I Regolamenti e le disposizioni della Parte A del Codice hanno forza obbligatoria. Le disposizioni della Parte B del Codice non hanno forza obbligatoria.
2. Ogni Stato Membro si impegna a rispettare i diritti ed i principi enunciati nei Regolamenti e ad applicare ognuna di esse nel modo indicato nelle disposizioni corrispondenti della Parte A del Codice. Inoltre, deve tenere in debita considerazione di adempiere ai suoi obblighi nel modo prescritto nella Parte B del Codice.
3. Uno Stato Membro che non sia in grado di attuare i diritti ed i principi secondo il modo indicato nella Parte A del Codice può, salvo disposizione contraria espressa della presente Convenzione, applicare le prescrizioni per mezzo di disposizioni legislative, regolamentari o di altro tipo che siano sostanzialmente equivalenti alle disposizioni della parte A.
4. Ai soli fini delle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo, una legge, regolamento, contratto collettivo o qualsiasi altra misura di applicazione sarà considerata sostanzialmente equivalente nel contesto della presente Convenzione se lo Stato Membro verifica che:

- a) favorisce la piena realizzazione dell'oggetto e dello scopo generale della disposizione o delle disposizioni concernenti la Parte A del Codice; e
- b) dà attuazione alla disposizione o alle disposizioni concernenti la parte A del Codice.

## **Consultazioni con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi**

### **Art. VII**

Le deroghe, esenzioni ed altre applicazioni flessibili della presente Convenzione che richiedano, ai fini di questa, la consultazione con le organizzazioni di armatori e dei marittimi può essere decisa da uno Stato Membro, in caso di assenza di tali organizzazioni rappresentative sul suo territorio, soltanto previa consultazione con la Commissione di cui all'articolo XIII.

## **Entrata in vigore**

### **Art. VIII**

1. Le ratifiche formali della presente Convenzione saranno comunicate al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro ai fini della registrazione.
2. La presente Convenzione sarà vincolante solo per quegli Stati Membri dell'OIL la cui ratifica sia stata registrata dal Direttore Generale.
3. La convenzione entrerà in vigore 12 mesi dopo che sarà stata registrata la ratifica di almeno 30 Stati Membri che rappresentino in totale almeno il 33 per cento del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale.
4. Dopo ciò, questa Convenzione entrerà in vigore per ogni Stato Membro 12 mesi dopo la data della registrazione della sua ratifica.

## **Denuncia**

### **Art. IX**

1. Uno Stato Membro che abbia ratificato la presente Convenzione può denunciarlo dopo la decorrenza di un periodo di dieci anni a partire dalla data della messa in vigore iniziale della Convenzione, mediante un atto comunicato al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro ai fini della registrazione. Le denuncia diventerà effettiva soltanto un anno dopo che essere stata registrata.
2. Ogni Stato Membro che, nell'anno successivo al periodo di dieci anni menzionato al paragrafo 1 del presente articolo, non eserciti il diritto di denuncia previsto, sarà vincolato per un nuovo periodo di dieci anni e, successivamente, potrà denunciare la

presente Convenzione alla scadenza di ogni nuovo periodo di dieci anni alle condizioni di cui al presente articolo.

## **Effetti dell'entrata in vigore**

### **Art. X**

La presente Convenzione revisiona le seguenti Convenzioni:

- Convenzione (Marittima) sull'Età Minima del 1920 (n. 7)
- Convenzione sull'Indennità da Disoccupazione (Naufragio)<sup>16</sup> del 1920 (n. 8)
- Convenzione sul Collocamento dei Marittimi del 1920 (n. 9)
- Convenzione (Marittima) sull'Esame Medico dei Giovani<sup>17</sup> del 1921 (n. 16)
- Convenzione sul Contratto di Arruolamento dei Marittimi del 1926 (n. 22)
- Convenzione sul Rimpatrio dei Marittimi<sup>18</sup> del 1926 (n. 23)
- Convenzione sui Certificati di Competenza degli Ufficiali del 1936 (n. 53)
- Convenzione (Marittima) sulle Ferie Retribuite del 1936 (n. 54)
- Convenzione sulla Responsabilità degli Armatori (in caso di Malattia o Infortunio dei Marittimi) del 1936 (n. 55)
- Convenzione (Marittima) sull'Assicurazione per Malattia del 1936 (n. 56)
- Convenzione sulle Ore di Lavoro e sul personale del 1936 (n. 57)
- Convenzione (Marittima) sull'Età Minima (Revisionata) del 1936 (n. 58)
- Convenzione sul Vitto e sul servizio di catering (dell'Equipaggio delle Navi) del 1946 (n. 68)
- Convenzione sulla Certificazione dei Cuochi delle Navi del 1946 (n. 69)
- Convenzione sulla Sicurezza Sociale (dei Marittimi) del 1946 (n. 70)
- Convenzione sulle Ferie Retribuite (dei Marittimi) del 1946 (n. 72)
- Convenzione sull'Esame Medico (dei Marittimi) del 1946 (n. 73)
- Convenzione sulla Certificazione di Marinaio Qualificato del 1946 (n. 74)
- Convenzione sugli Alloggi degli Equipaggi del 1946 (n. 75)
- Convenzione (Marittima) sui Salari, Ore di Lavoro e sul Personale del 1946 (n. 76)
- Convenzione sulle Ferie Retribuite (dei Marittimi) (Revisionata) del 1949 (n. 91)
- Convenzione sugli Alloggi degli Equipaggi (Revisionata) del 1949 (n. 92)
- Convenzione (Marittima) sui Salari, Ore di Lavoro e sul Personale (Revisionata) del 1949 (n. 93)

<sup>16</sup> [RU 1960 481, 1962 1413]

<sup>17</sup> [RU 1960 487, 1962 1413]

<sup>18</sup> [RU 1960 490, 1962 1413]

- Convenzione (Marittima) sui Salari, Ore di Lavoro e sul Personale (Revisionata) del 1958 (n. 109)
- Convenzione sugli Alloggi degli Equipaggi (Disposizioni Supplementari) del 1970 (n. 133)
- Convenzione sulla Prevenzione degli Infortuni (dei Marittimi) del 1970 (n. 134)
- Convenzione sulla Continuità dell'Impiego (dei Marittimi) del 1976 (n. 145)
- Convenzione sulle Ferie Annuali Retribuite dei Marittimi del 1976 (n. 146)
- Convenzione sulle Navi Mercantili (Norme Minime) del 1976 (n. 147)
- Convenzione sul Protocollo del 1996 per le Navi Mercantili (Norme Minime) del 1976 (n. 147)
- Convenzione sul Benessere dei Marittimi<sup>19</sup> del 1987 (n. 163)
- Convenzione sulla Protezione della Salute e sull'Assistenza Medica (dei Marittimi) del 1987 (n. 164)
- Convenzione sulla Sicurezza Sociale (dei Marittimi) (Revisionata) del 1987 (n. 165)
- Convenzione sul Rimpatrio dei Marittimi (Revisionata) del 1987 (n. 166)
- Convenzione sull'Ispezione del Lavoro (dei Marittimi) del 1996 (n. 178)
- Convenzione sul Reclutamento e sul Collocamento dei Marittimi del 1996 (n. 179)
- Convenzione sulle Ore di Lavoro dei Marittimi e sul Personale delle Navi del 1996 (n. 180)

## **Operazioni di deposito**

### **Art. XI**

1. Il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro notificherà a tutti gli Stati Membri dell'OIL la registrazione di tutte le ratifiche, accettazioni e denunce che gli saranno comunicate in virtù della presente Convenzione.
2. Quando le condizioni enunciate nel paragrafo 3 dell'articolo VIII sono state adempiute, il Direttore Generale segnalerà all'attenzione degli Stati Membri dell'OIL sulla data in cui la Convenzione entrerà in vigore.

### **Art. XII**

Il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro comunicherà al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, ai fini della registrazione in conformità all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite<sup>20</sup>, i dettagli completi su tutte le ratifiche, delle accettazioni e delle denunce registrate in virtù della presente Convenzione.

<sup>19</sup> [RU 1990 1572]  
<sup>20</sup> RS 0.120

## **Commissione speciale tripartita**

### **Art. XIII**

1. Il Consiglio di Amministrazione dell'Ufficio Internazionale del Lavoro manterrà costantemente sotto analisi l'applicazione della presente Convenzione per mezzo di una Commissione da lui nominata e dotata di una speciale competenza nell'ambito delle norme di lavoro marittimo.
2. Per trattare le questioni pertinenti alla presente Convenzione, questa Commissione deve essere composta da due rappresentanti designati dal Governo di ciascuno degli Stati Membri che abbia ratificato la presente Convenzione e dai rappresentanti degli armatori e dei marittimi designati dal Consiglio di Amministrazione previa consultazione con la Commissione Marittima Paritaria.
3. I rappresentanti del Governo degli Stati Membri che non abbiano ancora ratificato la presente Convenzione possono partecipare ai lavori della Commissione ma senza diritto di voto sulle questioni rilevanti della Convenzione. Il Consiglio di Amministrazione può invitare altre organizzazioni o enti a farsi rappresentare nella Commissione tramite osservatori.
4. I diritti di voto dei rappresentanti degli armatori e dei rappresentanti dei marittimi nella Commissione devono essere pesati così da garantire che ciascuno di questi due gruppi abbia la metà dei diritti di voto di cui dispone l'assemblea dei Governi attribuito al numero totale dei Governi rappresentati alla riunione e autorizzati a votare in essa.

## **Emendamenti alla presente Convenzione**

### **Art. XIV**

1. La Conferenza Generale dell'OIL può adottare degli emendamenti a ogni disposizione della presente Convenzione nel quadro dell'articolo 19 della Costituzione dell'OIL e con le regole e le procedure dell'OIL relativa all'adozione delle Convenzioni. Gli emendamenti al Codice possono ugualmente essere adottati conformemente alle procedure prescritte all'articolo XV.
2. Il testo degli emendamenti devono essere comunicati per la ratifica agli Stati Membri i cui strumenti di ratifica della presente Convenzione siano stati registrati prima della loro adozione.
3. Il testo della Convenzione modificata dev'essere comunicato agli altri Stati Membri dell'OIL per la ratifica conformemente all'articolo 19 della Costituzione.
4. Un emendamento deve ritenersi accettato alla data in cui siano stati registrati gli strumenti di ratifica di questo emendamento o, secondo il caso, gli strumenti di ratifica della Convenzione emendata di almeno 30 Stati Membri rappresentanti in totale almeno il 33 per cento del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale.

5. Un emendamento adottato nel quadro dell'articolo 19 della Costituzione deve avere forza obbligatoria solamente nei confronti di quegli Stati Membri dell'OIL le cui ratifiche sono state registrate dal Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro.
6. Per gli Stati Membri di cui al paragrafo 2 del presente articolo, un emendamento deve entrare in vigore 12 mesi dopo la data d'accettazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo, o 12 mesi dopo la data di registrazione del loro strumento di ratifica, se questa data è posteriore.
7. Per gli Stati Membri indicati nel paragrafo 3 del presente articolo, la Convenzione emendata deve entrare in vigore 12 mesi dopo la data di accettazione indicata al paragrafo 4 del presente articolo, oppure 12 mesi dopo la data della registrazione del loro strumento di ratifica, se questa data dovesse essere posteriore.
8. Per quegli Stati Membri la cui ratifica della Convenzione sia stata registrata prima dell'adozione di un emendamento ma che non hanno ratificato quest'ultimo, la presente Convenzione deve rimanere in vigore senza l'emendamento in questione.
9. Ogni Stato Membro il cui strumento di ratifica della presente Convenzione sia registrata dopo l'adozione dell'emendamento ma prima della data considerata al paragrafo 4 del presente articolo può precisare, in una dichiarazione unita a detto strumento, che esso ratifica la Convenzione ma non l'emendamento. Se lo strumento di ratifica è accompagnato da una siffatta dichiarazione, la Convenzione deve entrare in vigore per lo Stato Membro interessato 12 mesi dopo la data di registrazione dello strumento di ratifica. Qualora quest'ultimo non sia accompagnato da una dichiarazione o se sia registrato nella data o dopo la data di cui al paragrafo 4, la Convenzione deve entrare in vigore per lo Stato Membro interessato 12 mesi dopo questa; dal momento dell'entrata in vigore della Convenzione modificata in conformità al paragrafo 7 del presente articolo, l'emendamento avrà forza obbligatoria per lo Stato Membro interessato, salvo disposizione contraria del suddetto emendamento.

## **Emendamenti al Codice**

### **Art. XV**

1. Il codice può essere emendato o in virtù della procedura enunciata all'articolo XIV, oppure, salvo un'espressa previsione contraria, 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'OIL, dal gruppo dei rappresentanti degli armatori oppure dal gruppo dei rappresentanti dei marittimi nominati nella Commissione di cui all'articolo XIII. Un emendamento proposto da un Governo deve essere stato proposto o sostenuto da almeno cinque Governi di Stati Membri che abbiano ratificato la Convenzione oppure dal gruppo dei rappresentanti degli armatori o dei marittimi già citati.
3. Dopo aver verificato che la proposta di emendamento corrisponda alle condizioni stabilite al paragrafo 2 del presente articolo, il Direttore Generale deve comunicarla

senza ritardo, con da ogni osservazione o suggerimento ritenuti opportuni, all'insieme degli Stati Membri dell'OIL, invitandoli a fare conoscere le loro osservazioni o suggerimenti concernenti questa proposta entro un periodo di sei mesi oppure entro il periodo, compreso tra tre e nove mesi, fissato dal Consiglio di Amministrazione.

4. Alla scadenza del periodo di cui al paragrafo 3 del presente articolo, la proposta, accompagnata da un compendio di osservazioni o suggerimenti compiuto secondo lo stesso paragrafo, deve essere trasmessa alla Commissione per l'esame nel quadro di una riunione. Un emendamento dev'essere considerato adottato dal Comitato:

- a) se almeno la metà dei governi degli Stati Membri che abbiano ratificato la presente Convenzione sono rappresentati alla riunione nel corso della quale la proposta è esaminata; e
- b) se una maggioranza di almeno due terzi dei membri della Commissione vota a favore dell'emendamento; e
- c) se questa maggioranza comprende almeno la metà dei voti dei membri dei governi, la metà dei voti dei rappresentanti degli armatori e la metà dei voti dei rappresentanti dei marittimi nella qualità di membri iscritti alla riunione quando la proposta è messa ai voti.

5. Un emendamento adottato conformemente alle disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo deve essere presentato alla sessione seguente della Conferenza per l'approvazione. Per essere approvato, deve raccogliere la maggioranza di due terzi dei voti dei delegati presenti. Se questa maggioranza non viene ottenuta, l'emendamento deve essere rinviato davanti alla Commissione perché questa lo riesami, se essa lo auspica.

6. Il Direttore Generale deve notificare gli emendamenti approvati dalla Conferenza a ciascuno degli Stati Membri il cui strumento di ratifica della presente Convenzione è stato registrato prima della data di questa approvazione. Questi Stati Membri sono in seguito designati come gli «Stati Membri che hanno già ratificato la Convenzione». La notifica che essi ricevono deve fare riferimento al presente articolo ed un termine dev'essere loro assegnato per esprimere formalmente il loro disaccordo. Questo termine dev'essere di due anni a partire dalla data di notifica a meno che, quando approva l'emendamento, la Conferenza fissi un termine diverso che dev'essere di almeno un anno. Una copia della notifica deve essere comunicata per informazione agli altri Stati Membri dell'OIL.

7. Un emendamento approvato dalla Conferenza generale deve essere considerarsi accettato a meno che, prima della scadenza del termine prescritto, più del 40 per cento degli Stati Membri che abbiano ratificato la Convenzione e che rappresentino almeno del per cento del tonnellaggio lordo delle navi esprimano formalmente il loro disaccordo presso Direttore Generale.

8. Un emendamento che si considera essere stato accettato deve entrare in vigore sei mesi dopo la fine del termine fissato per tutti gli Stati Membri che abbiano già ratificato la Convenzione, eccetto quelli che hanno formalmente espresso il loro disaccordo in conformità alle disposizioni del paragrafo 7 del presente articolo e che non abbiano revocato tale disaccordo conformemente alle disposizioni del paragrafo 11. Tuttavia:

- a) prima della fine del periodo fissato, ogni Stato Membro che abbia già ratificato la Convenzione potrà informare il Direttore Generale che sarà vincolato all'emendamento soltanto quando avrà notificato espressamente la sua accettazione; e
- b) prima della data dell'entrata in vigore dell'emendamento, ogni Stato Membro che abbia già ratificato la Convenzione può informare il Direttore Generale che non riconoscerà efficacia a questo emendamento per un periodo determinato.

9. Un emendamento che sia oggetto della notifica menzionata al paragrafo 8 a) del presente articolo entrerà in vigore per lo Stato Membro che abbia notificato la sua accettazione sei mesi dopo la data in cui ha informato il Direttore Generale la sua accettazione dell'emendamento oppure dalla data in cui l'emendamento entra in vigore per la prima volta, se questa la data sia posteriore.

10. Il periodo di cui al paragrafo 8 b) del presente articolo non deve superare un anno a decorrere dalla data dell'entrata in vigore dell'emendamento o andare oltre il periodo più lungo prescritto dalla Conferenza al momento in cui essa abbia approvato dell'emendamento.

11. Uno Stato Membro che ha formalmente espresso il suo disaccordo riguardo ad un emendamento può revocarlo in qualunque momento. Se la notifica di recesso perviene dal Direttore Generale dopo che l'entrata in vigore dell'emendamento, esso deve entrare in vigore per lo Stato Membro sei mesi dopo la data in cui detta notifica sia stata registrata.

12. Una volta che un emendamento è entrato in vigore la Convenzione può essere ratificata solo nella sua forma emendata.

13. Nella misura in cui un certificato di lavoro marittimo affronta i problemi oggetto di un emendamento alla Convenzione che è entrata in vigore:

- a) uno Stato Membro che ha accettato questo emendamento non è obbligato ad estendere il beneficio della Convenzione rispetto ai certificati di lavoro marittimo rilasciati alle navi che battenti la bandiera di un altro Stato Membro che:
  - i) ai sensi del paragrafo 7 del presente articolo abbia formalmente espresso un disaccordo con l'emendamento e non lo abbia revocato, oppure
  - ii) ai sensi del paragrafo 8 a) del presente articolo, abbia notificato che la sua accettazione è subordinata a un'ulteriore espressa notifica da parte sua e non abbia accettato l'emendamento; e
- b) uno Stato Membro che abbia accettato l'emendamento deve estendere il beneficio della Convenzione per quanto riguarda i certificati di lavoro marittimo rilasciati alle navi battenti la bandiera di un altro Stato Membro che abbia informato, ai sensi del paragrafo 8 b) del presente articolo, che non applicherà l'emendamento per un periodo determinato in conformità al paragrafo 10 del presente articolo.

**Lingue ufficiali****Art. XVI**

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

## **Nota esplicativa sui Regolamenti e sul Codice della Convenzione sul lavoro marittimo**

1. La presente nota non fa parte della Convenzione sul lavoro marittimo. Essa è destinata solo a facilitare la lettura.
2. La Convenzione si compone di tre parti distinte ma collegate tra loro, cioè gli articoli, i Regolamenti ed il Codice.
3. Gli articoli ed i Regolamenti enunciano i diritti ed i principi fondamentali nonché gli obblighi fondamentali degli Stati Membri che abbiano ratificato la Convenzione. Essi possono essere modificati solo dalla Conferenza Generale sulla base dell'articolo 19 della Costituzione dell'OIL (si veda l'articolo XIV della Convenzione).
4. Il Codice indica come devono essere applicate le norme. Si compone di una parte A (Norme obbligatorie) e di una parte B (Linee guida non obbligatorie). Il Codice può essere emendato attraverso della procedura semplificata di cui all'articolo XV della Convenzione. Dal momento che contiene informazioni dettagliate su come le disposizioni dovrebbero essere attuate, le modifiche che saranno eventualmente apportate non devono ridurre la portata generale degli articoli e dei Regolamenti.
5. Le disposizioni dei Regolamenti e del Codice sono raggruppate sotto i cinque Titoli seguenti:

Titolo 1:	Prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave
Titolo 2:	Condizioni di impiego
Titolo 3:	Alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering
Titolo 4:	Tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale
Titolo 5:	Adeempimento e applicazione delle disposizioni.
6. Ogni titolo contiene gruppi di disposizioni relative ad un diritto o un principio (o una misura di attuazione per il Titolo 5), con una numerazione corrispondente. Di conseguenza, il primo gruppo del Titolo 1 include il Regolamento 1.1, la Norma A1.1 e la Linea guida B1.1 (concernenti l'età minima).
7. La Convenzione ha tre obiettivi sottesi:
  - a) definire (nei suoi articoli o regolamenti) un insieme solido di diritti e principi;
  - b) consentire agli Stati Membri (grazie alle disposizioni del Codice) una maggiore flessibilità nel modo in cui essi attuano tali diritti e principi; e
  - c) garantire (in virtù del Titolo 5) che i diritti ed i principi siano correttamente osservati ed applicati.
8. La flessibilità di applicazione risulta principalmente da due elementi: il primo è la facoltà concessa a ciascun Stato Membro, se del caso (articolo VI paragrafo 3), di dare attuazione alle disposizioni dettagliate della parte A del Codice mettendo in pratica misure sostanzialmente equivalenti (come definito all'articolo VI paragrafo 4).
9. Il secondo elemento di flessibilità risiede nelle prescrizioni obbligatorie di molte delle disposizioni della parte A, che sono definiti in modo più generale, consentendo

una maggiore flessibilità in fatto di misure specifiche da adottare a livello nazionale. In questi casi, gli orientamenti per l'attuazione sono date nella parte B, non obbligatoria, del Codice. In tal modo, gli Stati Membri hanno che abbiano ratificato la Convenzione possono verificare il tipo di misure che ci si possa aspettare da loro in virtù dell'obbligo generale enunciato nella parte A, come pure le misure che non sarebbe necessariamente esigere. Per esempio, la Norma A4.1 prescrive che tutte le navi debbano premettere un rapido accesso ai farmaci necessari per l'assistenza medica a bordo delle navi (paragrafo 1 b)) e che «qualsiasi nave abbia una farmacia di bordo» (paragrafo 4 a)). Per adempiere in totale buona fede a quest'obbligo, chiaramente non basta disporre semplicemente di una farmacia a bordo di ogni nave. Una più precisa indicazione di ciò che è necessario per garantire che il contenuto della farmacia sia adeguatamente conservato, utilizzato e mantenuto, figura nella Linea guida B4.1.1 (paragrafo 4).

10. Gli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione non sono vincolati alle Linee guida indicate e, com'è precisato nel titolo circa 5 a proposito del controllo dello Stato del porto, le ispezioni mireranno alle disposizioni pertinenti (articoli, Regolamenti e Norme della parte A). Tuttavia, gli Stati Membri sono tenuti, ai sensi del paragrafo 2 dell'articolo VI, a prendere in debita considerazione l'adempimento degli obblighi che gravano su di loro ai sensi della parte A del Codice secondo le modalità contemplate nella parte B. Dopo aver preso debitamente in considerazione le Linee guida corrispondenti, essi possono decidere di prendere disposizioni diverse per il deposito, l'uso e la manutenzione del contenuto della farmacia, per prendere l'esempio già citato. Questo è accettabile. Tuttavia, se seguono le Linee guida della parte B, gli Stati Membri interessati, insieme con gli organi dell'OIL incaricati di controllare l'applicazione delle Convenzioni Internazionali del Lavoro, possono garantire senza un più ampio esame che le misure adottate dagli Stati Membri dimostrano che hanno adempiuto in modo adeguato agli obblighi enunciati nella parte A.

## Le norme e il codice

### **Titolo 1: Prescrizioni minime per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave**

#### **Regolamento 1.1**                      Età minima

*Scopo: Garantire che nessuna persona non avente l'età minima lavori a bordo di una nave*

1. Nessuna persona di età inferiore all'età minima dev'essere impiegata, dev'essere assunta o deve lavorare a bordo di una nave.
2. L'età minima al momento dell'iniziale entrata in vigore della Convenzione è di 16 anni.
3. Un'età minima superiore di età più elevato dev'essere imposta nei casi precisati dal Codice.

#### *Norma A1.1*                      Età minima

1. L'impiego, l'arruolamento o il lavoro a bordo di una nave di ogni persona di età inferiore a 16 anni devono essere vietati.
2. Il lavoro notturno dei marittimi di età inferiore a 18 anni dev'essere vietato. Ai fini della presente Norma, il termine «notturno» dev'essere definito conformemente alla legislazione e alla pratica nazionali. Esso deve coprire un lasso di tempo di almeno nove ore consecutive, a partire non più tardi di mezzanotte e che termini non prima delle 5 del mattino.
3. Una deroga all'osservazione rigorosa della restrizione riguardante il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente nel caso in cui:
  - a) l'effettiva formazione professionale dei marittimi interessati, nel quadro dei programmi e dei piani di studio stabiliti, potrebbe essere compromessa; oppure
  - b) la specifica natura della mansione o un programma di formazione professionale autorizzato preveda che i marittimi oggetto di eccezione svolgano le mansioni di notte e l'autorità stabilisca, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, che questo lavoro non arrecherà pregiudizio alla loro salute o al loro benessere.
4. L'impiego, l'arruolamento o il lavoro dei marittimi di età inferiore a 18 anni devono essere vietati nel caso in cui l'attività lavorativa sia suscettibile di compromettere la loro salute o la loro sicurezza. Le tipologie del lavoro in questione devono essere determinate dalla legislazione nazionale, dai regolamenti o dall'autorità competente, previa consultazione con le organizzazioni di armatori e di marittimi interessate, in conformità alle norme internazionali applicabili.

*Linea guida B1.1*                      Età minima

1. Nello stabilire regolamenti relativi alle condizioni di lavoro e di vita, gli Stati Membri dovrebbero prestare un'attenzione particolare alle necessità dei giovani al di sotto dei 18 anni.

**Regolamento 1.2**                      Certificato medico

*Scopo: Garantire che tutti i marittimi siano idonei dal punto di vista medico ad adempiere alle loro mansioni in mare.*

1. Nessun marittimo deve lavorare a bordo di una nave se non abbia prodotto un certificato medico attestante che egli sia idoneo dal punto di vista medico a svolgere le sue mansioni.
2. Eccezioni possono essere consentite solamente nei casi precisati nel Codice.

*Norma A1.2*                      Certificato medico

1. L'autorità competente deve esigere che, prima di cominciare a servire a bordo di una nave, i marittimi siano in possesso di un valido certificato medico che attesti che essi sono idonei dal punto di vista medico ad assolvere le mansioni che devono eseguire in mare.

2. Al fine di garantire che i certificati medici rispecchino autenticamente lo stato di salute dei marittimi, in relazione ai compiti che essi devono svolgere, l'autorità competente, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, e tenendo nella debita considerazione le linee guida internazionali applicabili di cui alla parte B del presente Codice, deve determinare la natura dell'esame medico e del certificato corrispondente.

3. La presente Norma non pregiudica l'applicazione della Convenzione Internazionale sulle Norme di Formazione, Abilitazione e Tenuta della Guardia dei Marittimi<sup>21</sup> («STCW») del 1978, come emendata. Un certificato medico rilasciato in conformità alle prescrizioni della STCW deve essere accettato dall'autorità competente, ai fini del Regolamento 1.2. Un certificato medico conforme in sostanza a tali prescrizioni deve essere ritenuto ugualmente valido anche nel caso di marittimi non soggetti alla STCW.

4. Il certificato medico deve essere rilasciato da un medico debitamente qualificato oppure, nel caso di un certificato riguardante esclusivamente la capacità visiva, da una persona riconosciuta dall'autorità competente come qualificata a rilasciare tali certificati. I medici devono godere di piena indipendenza professionale nell'esercitare la loro valutazione medica seguendo le procedure dell'esame specifico.

5. Ai marittimi, cui sia stato rifiutato il certificato ovvero ai quali sia stata imposta una limitazione alla loro capacità lavorativa, in particolare con riguardo alla durata, al settore lavorativo o alla zona commerciale, dev'essere data l'opportunità di essere sottoposti ad un nuovo esame da parte di un altro medico oppure di un perito sanitario indipendente.

<sup>21</sup> RS 0.747.341.2

6. Ciascun certificato medico deve, in particolare, attestare che:
  - a) l'udito e la vista del marittimo interessato, come pure la sua percezione dei colori, nel caso di un marittimo che sia assunto per compiti in cui l'idoneità al lavoro da svolgere rischi di essere pregiudicata da una visione dei colori difettosa, siano tutti soddisfacenti; e
  - b) il marittimo interessato non soffra di alcun problema medico che rischi di essere aggravato dal servizio in mare, di rendere il marittimo non idoneo a tale servizio o di mettere in pericolo la salute delle altre persone a bordo.
7. A meno che un più breve periodo sia prescritto in ragione della natura dei doveri specifici che debbono essere svolti dal marittimo interessato o ai sensi della STCW:
  - a) un certificato medico deve restare valido per un periodo massimo di due anni, a meno che il marittimo sia di età inferiore a 18 anni, nel qual caso il periodo massimo di validità sarà di un anno;
  - b) una certificazione che si riferisce alla percezione dei colori deve restare valida per un periodo massimo di sei anni.
8. Nei casi di emergenza, l'autorità competente può autorizzare un marittimo a lavorare senza valido certificato medico fino al prossimo porto di scalo, dove il marittimo potrà farsi rilasciare un certificato da un medico qualificato, a condizione che:
  - a) il periodo di validità di tale autorizzazione non ecceda tre mesi; e
  - b) il marittimo interessato sia in possesso di un certificato medico scaduto di data recente.
9. Se il periodo di validità di un certificato scade nel corso di un viaggio, il certificato continuerà ad essere valido sino al prossimo porto di scalo dove il marittimo potrà farsi rilasciare un certificato da un medico qualificato, a condizione che questo periodo non ecceda tre mesi.
10. I certificati medici dei marittimi che lavorano a bordo delle navi che effettuano normalmente viaggi internazionali devono almeno essere forniti in lingua inglese.

*Linea guida B1.2*                      Certificato medico

*Linea guida B1.2.1*                  Linea guida internazionali

1. L'autorità competente, i medici, gli ispettori, gli armatori, i rappresentanti dei marittimi e tutte le altre persone interessate alla effettuazione degli esami medici destinati a determinare l'idoneità fisica dei marittimi candidati e dei marittimi in servizio dovrebbero seguire le «Linee guida relative alla Effettuazione degli Esami di Idoneità Fisica Precedenti all'Imbarco e degli Esami Medici Periodici in merito alla Idoneità Fisica dei Marittimi» dell'OIL/OMS, inclusa ogni versione aggiornata, ed ogni altra linea guida internazionale applicabile pubblicata dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro, dall'Organizzazione Marittima Internazionale o dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

**Regolamento 1.3**                      Formazione professionale e qualifiche

*Scopo: Garantire che i marittimi siano formati e qualificati per eseguire le loro mansioni a bordo della nave.*

1. Per lavorare a bordo di una nave, un marittimo deve avere seguito una formazione professionale, essere titolare di un certificato di idoneità o essere qualificato ad altro titolo per assolvere le sue mansioni.
2. I marittimi devono essere autorizzati a lavorare a bordo di una nave soltanto se hanno completato con successo una formazione per la sicurezza personale a bordo delle navi.
3. Le formazioni professionali ed i certificati conformi alle misure obbligatorie adottate dall'IMO devono essere considerati corrispondenti alle prescrizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente Regolamento.
4. Qualunque Stato Membro che, al momento della ratifica della presente Convenzione, fosse vincolato alle disposizioni della Convenzione sui Certificati di Idoneità del Marinaio Qualificato del 1946 (n. 74), dovrà continuare ad adempiere agli obblighi previsti dalla presente Convenzione a meno che, o fino a che, disposizioni di carattere vincolante concernenti tale materia siano state adottate dall'IMO e siano entrate in vigore, ovvero fino a quando non siano trascorsi cinque anni dall'entrata in vigore della presente Convenzione conformemente al paragrafo 3 dell'articolo VIII, prendendo in considerazione la data che sopraggiunga prima.

**Regolamento 1.4**                      Reclutamento e collocamento

*Scopo: Garantire che i marittimi abbiano accesso a un sistema di reclutamento e collocamento dei marittimi efficiente e ben regolamentato.*

1. Tutti i marittimi devono potere avere accesso ad un sistema efficiente, adeguato e efficiente per trovare impiego a bordo di una nave senza spese a carico del marittimo.
2. I servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi che operano sul territorio di uno Stato Membro devono conformarsi alle Norme previste dal Codice.
3. Ogni Stato Membro deve esigere, riguardo ai marittimi in servizio sulle navi battenti la sua bandiera, che gli armatori, i quali fanno ricorso a servizi di reclutamento o collocamento dei marittimi, stabiliti nei Paesi o nei territori nei quali questa Convenzione non si applica, garantiscano che questi servizi si conformino alle prescrizioni previste nel Codice.

*Norma A1.4*                      Reclutamento e collocamento

1. Ogni Stato Membro, che gestisce un servizio pubblico di reclutamento e collocamento dei marittimi, deve garantire che questo servizio sia gestito secondo le regole in modo tutelare e promuovere i diritti dei marittimi in materie di impiego come sono enunciati nella presente Convenzione.

2. Quando servizi privati di reclutamento e di collocamento dei marittimi, il cui oggetto principale è il reclutamento ed il collocamento dei marittimi ovvero che reclutino e collochino un numero non trascurabile di marittimi, operano sul territorio di uno Membro, essi devono esercitare la loro attività soltanto ai sensi di un sistema normativo di licenze, certificazioni o di altre forme di regolamentazione. Tale sistema deve essere istituito, modificato o cambiato soltanto previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate. In caso di dubbio circa il fatto che la presente Convenzione si applichi ad un sistema privato di reclutamento e collocamento, la questione deve essere risolta dall'autorità competente di ogni Stato Membro previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate. Non deve essere incoraggiata un'eccessiva proliferazione di servizi privati di reclutamento e collocamento dei marittimi.

3. Le disposizioni del paragrafo 2 della presente Norma devono trovare applicazione altresì, nella misura in cui l'autorità competente, di concerto con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, ritiene che siano adatte, nel contesto dei servizi di reclutamento e collocamento gestiti dalle organizzazioni di marittimi sul territorio di uno Stato Membro per la fornitura di marittimi che siano cittadini di tale Stato Membro alle navi battenti la sua bandiera. I servizi oggetto del presente paragrafo sono quelli che soddisfano le seguenti condizioni:

- a) il servizio di reclutamento e di collocamento è gestito conformemente a un accordo di contrattazione collettiva conclusa tra quest'organizzazione ed un armatore;
- b) sia l'organizzazione dei marittimi che l'armatore hanno sede nel territorio dello Stato Membro;
- c) lo Stato Membro dispone di leggi o di regolamenti nazionali o di una procedura per autorizzare o registrare l'accordo di contrattazione collettiva che permetta il sfruttamento del servizio di reclutamento e collocamento; e
- d) il servizio di reclutamento e collocamento è gestito secondo le norme e sono poste in essere misure comparabili a quelle prescritte dal paragrafo 5 della presente Norma volte a proteggere e promuovere i diritti dei marittimi in materia di impiego.

4. Nulla nella presente Norma o nel Regolamento 1.4 deve essere interpretata in maniera da:

- a) impedire ad uno Stato Membro di garantire un servizio pubblico gratuito di reclutamento e collocamento dei marittimi nel quadro di una politica volta a rispondere alle esigenze dei lavoratori e degli armatori, che questo servizio faccia parte con un servizio pubblico di collocamento aperto all'insieme dei lavoratori e dei datori di lavoro o che agisca in coordinamento con quest'ultimo;
- b) imporre ad uno Stato Membro l'obbligo di istituire nel suo territorio un sistema per di gestione dei servizi privati di reclutamento e collocamento dei marittimi.

5. Ogni Stato Membro che adotti il sistema citato al paragrafo 2 della presente Norma deve, mediante sue leggi e regolamenti o altre misure, almeno:

- a) ostare a che i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi ricorrano a mezzi, meccanismi o elementi intesi ad ostacolare od impedire che i lavoratori possano accedere ad un'occupazione per la quale possiedono le qualificazioni necessarie;
- b) proibire che tasse o altri oneri siano a carico dei marittimi, direttamente o indirettamente, in tutto o in parte, per il reclutamento, il collocamento o per il conseguimento di un'occupazione, oltre al costo che i marittimi devono assumersi al fine di ottenere un certificato medico nazionale obbligatorio, il libretto professionale nazionale dei marittimi ed un passaporto o altro documento personale di viaggio simile, eccetto, tuttavia, il costo dei visti che deve essere a carico dell'armatore; e
- c) garantire che i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi che operano nel suo territorio:
  - i) tengano a disposizione, ai fini dell'ispezione da parte dell'autorità competente, un registro aggiornato di tutti i marittimi reclutati o collocati per loro mediazione,
  - ii) accertino che, prima o nel corso dell'impiego, i marittimi siano informati dei loro diritti e doveri enunciati nei loro contratti di arruolamento, e che siano prese disposizioni necessarie perché i marittimi possano esaminare i loro contratti di arruolamento prima e dopo della loro firma e perché una copia del contratto sia loro rimessa,
  - iii) verifichino che i marittimi reclutati o collocati tramite la loro mediazione possiedano le qualificazioni necessarie e detengano i documenti necessari per l'occupazione in questione, e che i contratti di impiego marittimo siano conformi alle leggi, ai regolamenti applicabili e ad ogni accordo di contrattazione collettiva che faccia parte del contratto di arruolamento,
  - iv) si assicurino, per quanto possibile, che l'armatore abbia i mezzi per evitare che i marittimi siano abbandonati in un porto straniero,
  - v) esaminino e rispondano ad ogni reclamo concernente le loro attività ed avvisino l'autorità competente di ogni reclamo non risolto,
  - vi)<sup>22</sup>realizzino un sistema tutorio, mediante un'assicurazione o un'altra adeguata misura equivalente, mirante ad indennizzare i marittimi che abbiano subito perdite pecuniarie nelle quali possono incorrere per il fatto che il servizio di reclutamento e collocamento oppure il pertinente armatore soggetto al contratto di lavoro marittimo non abbiano onorato i loro obblighi nei loro confronti, e si assicurino che i marittimi siano informati, prima o al momento dell'arruolamento, dei loro diritti previsti nel quadro del suddetto sistema.

6. L'autorità competente deve attentamente sorvegliare e controllare tutti i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi che operano sul territorio dello Stato

<sup>22</sup> Nuovo testo giusta la cifra I degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

Membro interessato. Ogni licenza o certificato o altra autorizzazione che permetta il funzionamento di servizi privati sul territorio è concessa o rinnovata solamente previa verifica che il servizio di reclutamento e collocamento interessato soddisfi le condizioni previste dalle leggi e dai regolamenti nazionali.

7. L'autorità competente deve garantire che sussistano adeguate 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, i rappresentanti degli armatori e dei marittimi.

8. Ogni Stato Membro che abbia ratificato la presente Convenzione deve, per quanto possibile, avvertire i suoi cittadini sui problemi che possono derivare dall'arruolamento su una nave battente la bandiera di uno Stato Membro che non abbia ratificato la presente Convenzione, fino a che non sia stabilito che trovino applicazione Norme equivalenti a quelle fissate dalla presente Convenzione. Le misure adottate a questo scopo dallo Stato Membro che abbia ratificato la Convenzione non devono essere in contrasto con il principio della libera circolazione dei lavoratori previsto dai trattati di cui i due Stati interessati possono essere parti.

9. Qualsiasi Stato Membro che abbia ratificato la presente Convenzione deve esigere che gli armatori delle navi battenti la sua bandiera, che utilizzano servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi stabiliti in Paesi o territori nei quali questa Convenzione non trova applicazione, garantiscano, per quanto possibile, che tali servizi rispettino le prescrizioni della presente Norma.

10. Nulla nella presente Norma ha per effetto di ridurre gli obblighi e delle responsabilità degli armatori o di uno Stato Membro in relazione alle navi battenti la sua bandiera.

*Linea guida B1.4* Reclutamento e collocamento

*Linea guida B1.4.1* Linee guida organizzative ed operative

1. Nell'adempiere ai suoi obblighi ai sensi del paragrafo 1 della Norma A1.4, l'autorità competente dovrebbe tenere in conto:

- a) di adottare le misure necessarie a promuovere un'effettiva cooperazione fra servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi, sia pubblici che privati;
- b) considerare, con la partecipazione degli armatori, dei marittimi e degli enti di formazione professionale interessati, le esigenze del settore marittimo, tanto a livello nazionale quanto internazionale, in occasione dello sviluppo dei programmi di formazione professionale per i marittimi che costituisce la parte dell'equipaggio della nave che ha responsabilità nella sicurezza della navigazione e nelle operazioni di prevenzione dell'inquinamento;
- c) di adottare disposizioni adeguate volte alla cooperazione delle organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi in ordine all'organizzazione e al funzionamento dei servizi pubblici di reclutamento e collocamento dei marittimi, là dove esistono;
- d) di determinare, tenendo debitamente conto del rispetto del diritto alla *privacy* e alla necessità di proteggere la riservatezza, le condizioni in ragione delle quali i dati personali dei marittimi possano essere trattati dai servizi di

reclutamento e collocamento dei marittimi, ivi incluse la raccolta, la conservazione, il controllo e la comunicazione di questi dati a terzi;

- e) di creare un meccanismo per la raccolta e l'analisi di tutte le informazioni pertinenti al mercato del lavoro marittimo, ivi comprese l'offerta attuale e prevedibile di lavoratori facenti parte dell'equipaggio, classificati in ragione di età, sesso, categoria e qualificazioni, come sulle esigenze del settore, considerando la raccolta dei dati sull'età o sul sesso ammissibile soltanto a fini statistici o se utilizzata nel quadro di un programma per la prevenzione di ogni discriminazione fondata sull'età o sul sesso;
- f) garantire che il personale responsabile della supervisione dei servizi pubblici e privati di reclutamento e collocamento dei marittimi, membri dell'equipaggio della nave con responsabilità concernenti la sicurezza della navigazione e le operazioni di prevenzione dell'inquinamento, abbia un'adeguata formazione professionale, inclusa in particolare un'esperienza di servizio marittimo riconosciuta, ed abbiano un'adeguata conoscenza del settore marittimo, inclusi gli specifici documenti marittimi internazionali in materia di formazione, certificazione di idoneità e norme di lavoro;
- g) prescrivere norme operative ed adottare codici di condotta e procedure etiche per i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi; e
- h) esercitare un controllo del complesso di licenze e certificazioni nell'ambito di un sistema di norme di qualità.

2. Nell'istituire il sistema previsto paragrafo 2 della Norma A1.4, ogni Stato Membro dovrebbe tenere conto di esigere che i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi, istituiti nei suoi territori, sviluppino e mantengano procedure operative verificabili. Tali procedure operative per i servizi privati di reclutamento e collocamento dei marittimi e, nella misura della loro applicabilità, per i servizi pubblici di reclutamento e collocamento, dovrebbero rivolgersi alle seguenti questioni:

- a) esami medici, documenti di identità dei marittimi e qualsiasi altra formalità che possano essere richiesti al marittimo per ottenere l'impiego;
- b) la tenuta, con il dovuto riguardo al rispetto del diritto alla *privacy* e della necessità di proteggere la riservatezza, di un'ampia e completa documentazione dei marittimi coperti dal loro sistema di reclutamento e collocamento, che dovrebbe includere almeno le seguenti informazioni:
  - i) le qualificazioni dei marittimi,
  - ii) i loro stati di servizio,
  - iii) i dati personali pertinenti all'impiego, e
  - iv) i dati medici pertinenti all'impiego;
- c) la tenuta di elenchi aggiornati delle navi alle quali i servizi di reclutamento e collocamento del marittimo forniscono personale e la garanzia che esista un mezzo per contattare questi servizi in caso di urgenza in qualsiasi momento;
- d) procedure volte a garantire che i servizi d'assunzione e di collocamento dei marittimi o il loro personale non sfruttino i marittimi quando si tratta di ottenere un impiego a bordo di specifiche navi o da parte di specifiche compagnie;

- e) procedure volte ad impedire le possibilità di sfruttamento dei marittimi derivanti dal problema del pagamento di anticipi sul salario o qualsiasi altra operazione finanziaria conclusa fra armatore e marittimi trattata dai servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi;
  - f) la necessità di pubblicizzare chiaramente i costi che il marittimo dovrà eventualmente sostenere nel processo di reclutamento;
  - g) la necessità di vigilare a ciò che i marittimi siano informati di ogni eventuale condizione particolare applicabile al posto di lavoro per il quale saranno impiegati e delle specifiche politiche dell'armatore relative al loro impiego;
  - h) procedure stabilite per la trattazione dei casi di incompetenza o indisciplina conformemente ai principi del diritto naturale, alla legislazione ed alla pratica nazionali e, quando applicabile, ai contratti collettivi;
  - i) procedure atte a garantire, per quanto possibile, che tutta la certificazione e la documentazione obbligatoria presentate dalla gente di mare per ottenere un'occupazione siano aggiornate e non siano state ottenute fraudolentemente e che siano verificate le referenze di lavoro;
  - j) le procedure atte a garantire che richieste di informazioni e notizie da parte dei familiari dei marittimi quando questi ultimi sono in navigazione siano affrontate sollecitamente, con comprensione e senza spese;
  - k) la verifica che le condizioni di lavoro a bordo delle navi sulle quali sono impiegati i marittimi siano conformi agli accordi della contrattazione collettiva applicabili conclusi fra un armatore e un'organizzazione rappresentativa dei marittimi e, quale linea di condotta, la messa a disposizione dei marittimi solo a quegli armatori che offrono termini e condizioni di impiego ai marittimi che siano conformi alle disposizioni di legge o ai regolamenti o ai contratti collettivi applicabili.
3. Dovrebbe essere valutata l'opportunità di incoraggiare la cooperazione internazionale fra gli Stati Membri e le organizzazioni interessate, in particolare per quanto riguarda:
- a) lo scambio sistematico di informazioni sul industria e sul mercato del lavoro marittimi su base bilaterale, regionale e multilaterale;
  - b) lo scambio di informazioni sulla legislazione del lavoro marittimo;
  - c) la armonizzazione delle politiche, dei metodi di lavoro e della legislazione che disciplinano l'assunzione ed il collocamento dei marittimi;
  - d) il miglioramento delle procedure e delle condizioni del reclutamento e del collocamento dei marittimi sul piano internazionale; e
  - e) la pianificazione della manodopera, tenendo conto della domanda e dell'offerta dei marittimi e delle esigenze dell'industria marittima.

## **Titolo 2: Condizioni di impiego**

### **Regolamento 2.1**                      Contratti di arruolamento dei marittimi

*Scopo: Garantire ai marittimi un equo contratto di arruolamento*

1. I termini e le condizioni generali dell'arruolamento di un marittimo devono essere definiti o fare riferimento ad un contratto messo per iscritto che possa essere fatto valere legalmente e devono essere conformi alle norme esposte nel Codice.
2. Il contratto di arruolamento dei marittimi deve essere accettato dal marittimo alle condizioni che garantiscano che il marittimo abbia la possibilità di riesaminare le clausole e le condizioni e di chiedere consiglio a questo proposito e di accettarle liberamente prima di firmare.
3. Nei limiti della compatibilità con la legislazione e la pratica nazionali dello Stato Membro, si deve ritenere che i contratti di arruolamento dei marittimi includa ogni accordo della contrattazione collettiva applicabile.

### *Norma A2.1*                      Contratti di arruolamento dei marittimi

1. Ogni Stato Membro deve adottare leggi o regolamenti che esigano che le navi battenti la sua bandiera rispettino le seguenti prescrizioni:
  - a) i marittimi che lavorano a bordo delle navi battenti la sua bandiera devono essere in possesso di un contratto di arruolamento dei marittimi firmato sia dal marittimo che dall'armatore o dal suo rappresentante oppure, quando essi non sono arruolati, di un documento che attesti l'esistenza di accordi contrattuali o assimilabili, il quale garantisca loro condizioni di lavoro e di vita dignitose a bordo della, come prescritto dalla presente Convenzione;
  - b) i marittimi che sottoscrivono un contratto di arruolamento dei marittimi devono avere la possibilità di esaminare il contratto prima di firmarlo e di chiedere consiglio prima di firmarlo, come pure di disporre di altre facilitazioni atte a garantire che essi concludano il contratto liberamente essendo debitamente informati dei loro diritti e delle loro responsabilità;
  - c) l'armatore ed il marittimo interessato devono detenere ognuno un originale firmato del contratto di arruolamento dei marittimi;
  - d) devono essere adottate misure atte a garantire che informazioni chiare sulle condizioni del loro arruolamento possa essere facilmente ottenuta a bordo dai marittimi, incluso il comandante della nave, e che tali informazioni, compresa una copia del contratto di arruolamento dei marittimi, sia inoltre accessibile per l'esame dei funzionari dell'autorità competente, inclusi quelli dei porti in cui deve farsi scalo; e
  - e) ogni marittimo deve ricevere un documento contenente i suoi stati di servizio a bordo della nave.
2. Quando il contratto di arruolamento dei marittimi è costituito completamente o parzialmente da un accordo di contrattazione collettiva, una copia di tale contratto collettivo dev'essere tenuta a disposizione a bordo. Quando il contratto di

arruolamento dei marittimi e ogni altro accordo di contrattazione collettiva applicabile non sono in lingua Inglese, i seguenti documenti devono essere disponibili anche in lingua Inglese, fatta eccezione per le navi impiegate soltanto in viaggi nazionali:

- a) una copia di un contratto tipo;
- b) le parti dell'accordo di contrattazione collettiva che sono soggette ad ispezione da parte dello Stato del porto secondo quanto previsto dal Regolamento 5.2 della presente Convenzione.

3. Il documento cui si fa riferimento al paragrafo 1 e) della presente Norma non deve contenere alcuna valutazione relativa alle caratteristiche del lavoro dei marittimi o ai loro salari. La forma di questo documento, i dati che vi devono essere registrati ed il modo in cui tali particolari devono essere inclusi, devono essere determinati dalla legislazione nazionale.

4. Ogni Stato Membro deve adottare leggi e regolamenti che specifichino le menzioni che devono essere incluse in tutti i contratti di arruolamento dei marittimi disciplinati dalla sua legislazione nazionale. I contratti di arruolamento dei marittimi devono in tutti i casi contenere i seguenti dati:

- a) il nome completo del marittimo, la sua data di nascita o la sua età, ed il suo luogo di nascita;
- b) il nome e l'indirizzo dell'armatore;
- c) il luogo e la data di conclusione del contratto di arruolamento dei marittimi;
- d) la funzione alla quale il marinaio deve essere assegnato;
- e) l'ammontare dei salari del marittimo, oppure, se possibile, la formula usata per calcolarli;
- f) le ferie annuali retribuite o la formula eventualmente utilizzata per calcolarle;
- g) il termine del contratto e le condizioni della sua cessazione, in particolare, con l'inclusione dei seguenti dati:
  - i) se il contratto è stato stipulato per un periodo indeterminato, le condizioni che autorizzano ciascuna parte a rescinderlo, come il periodo di preavviso necessario, che non deve essere inferiore per l'armatore rispetto al marittimo,
  - ii) se il contratto è stato previsto per un periodo determinato, la data fissata per la sua cessazione,
  - iii) se il contratto è stato previsto per un viaggio, il porto di destinazione ed il termine alla scadenza del quale l'arruolamento del marittimo deve cessare dopo l'arrivo a destinazione;
- h) le indennità in materia di tutela della salute e di sicurezza sociale che devono essere garantite dall'armatore per il marittimo;
- i) il diritto del marittimo al rimpatrio;
- j) il riferimento all'accordo di contrattazione collettiva, se applicabile;
- k) ogni altro dettaglio che possa richiedere la legislazione nazionale.

5. Ogni Stato Membro deve adottare leggi e regolamenti che stabiliscano un periodo minimo di preavviso che deve essere dato da parte marittimi e degli armatori per la cessazione anticipata del contratto di arruolamento dei marittimi. La durata di tali periodi minimi di preavviso deve essere determinata previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, ma non deve essere inferiore a sette giorni.

6. Un periodo di preavviso più breve di quello minimo può essere concesso nelle circostanze riconosciute dalla legge nazionale o dai regolamenti o dagli accordi di contrattazione collettiva applicabili come giustificanti la cessazione del contratto di arruolamento con un più breve preavviso o senza preavviso. Nel determinare tali circostanze, ogni Stato Membro deve garantire che sia tenuta in considerazione l'esigenza del marittimo di rescindere, senza sanzione, il contratto di arruolamento con un preavviso più breve o senza preavviso, per gravi motivi familiari o per altre urgenti ragioni.

7. Ogni Stato membro esige che un contratto di arruolamento dei marittimi continui a essere valido quando i marittimi sono tenuti prigionieri a bordo o all'esterno della nave a seguito di atti di pirateria o di rapine a mano armata contro navi, a prescindere dal fatto che il suo termine di scadenza sia superato o che una delle due parti lo abbia sospeso o rescisso. Ai sensi del presente paragrafo:

- a) la nozione di *pirateria* ha lo stesso significato che nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982;
- b) l'espressione *rapina a mano armata contro navi* indica ogni atto illecito di violenza o di sequestro, o ogni atto o minaccia di rapina, a eccezione degli atti di pirateria, commesso a fini privati e rivolto contro una nave o persone o beni a bordo di tale nave nelle acque interne, arcipelagiche o territoriali di uno Stato, o ogni azione che sia di incitamento o di facilitazione intenzionale a commettere uno degli atti sopra descritti.<sup>23</sup>

*Linea guida B2.1* Contratti di arruolamento dei marittimi

*Linea guida B2.1.1* Stato di servizio

1. Nel determinare i dettagli che devono essere registrati nello stato di servizio cui si fa riferimento nella Norma A 2.1, paragrafo 1 e), ogni Stato Membro dovrebbe garantire che il documento in questione contenga informazioni sufficienti, accompagnate dalla loro traduzione in inglese, per agevolare l'acquisizione di un'ulteriore occupazione oppure per soddisfare le condizioni di servizio in mare richieste allo scopo d'avanzamento o di promozione ad un grado superiore. Il registro di sbarco dei marittimi può soddisfare le prescrizioni del paragrafo 1 e) della presente Norma.

**Regolamento 2.2** Salari

*Scopo: Garantire che tutti i marittimi vengano retribuiti per i loro servizi*

<sup>23</sup> Introdotta dalla cifra I dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita il 27 apr. 2018, in vigore dal 26 dic. 2020 (RU 2025 116).

1. Tutti i marittimi devono essere retribuiti per il loro lavoro regolarmente ed a saldo in conformità con i loro contratti di arruolamento.

*Norma A2.2*      Salari

1. Ogni Stato Membro deve esigere che le pagamenti dovuti ai marittimi che lavorano a bordo delle navi battenti la sua bandiera siano effettuati ad intervalli non superiori ad un mese, e conformemente alle disposizioni degli accordi di contrattazione collettiva applicabili.

2. I marittimi devono ricevere un estratto conto mensile degli importi loro dovuti e di quelli che sono stati versati loro, inclusi i salari, i pagamenti supplementari ed il tasso di cambio applicato quando il pagamento deve essere fatto in una moneta circolante oppure con tasso diversi da quelli convenuti.

3. Ogni Stato Membro deve esigere che gli armatori adottino misure, come quelle previsti dal paragrafo 4 della presente Norma, per procurare ai marittimi i mezzi per trasferire tutto o parte dei loro retribuzioni alle loro famiglie oppure, alle persone a loro carico o ai beneficiari legali.

4. I provvedimenti atti a garantire che i marittimi possano trasferire i loro guadagni ai familiari includono, in particolare:

- a) un sistema che permetta ai marittimi, al momento dell'inizio del loro arruolamento o nel corso di esso, di versare, se così essi desiderano, una parte dei loro salari alla rimessa ad intervalli regolari ai loro familiari per mezzo di bonifici bancari o mezzi simili; e
- b) l'obbligo che i trasferimenti dovrebbero essere effettuate a tempo debito e direttamente alla persona o alle persone designate dai marittimi.

5. Ogni spesa presa in considerazione per il servizio di cui ai paragrafi 3 e 4 della presente Norma deve essere di importo ragionevole, ed i tassi di cambio corrente applicati, tranne se diversamente previsto, dovranno, in conformità con le leggi o i regolamenti nazionali, corrispondere al tasso corrente di mercato o al tasso ufficiale pubblicato e non essere sfavorevoli al marittimo.

6. Ogni Stato Membro che adotti leggi o regolamenti nazionali che disciplinino i salari dei marittimi deve tenere debitamente in considerazione le direttive enunciate nella Parte B del Codice.

7. Se a seguito di atti di pirateria o di rapine a mano armata contro navi i marittimi sono tenuti prigionieri a bordo o all'esterno della nave, i salari e ulteriori diritti devono continuare a essere corrisposti ai sensi del contratto di arruolamento dei marittimi, del pertinente contratto collettivo di lavoro o delle normative nazionali applicabili, compreso il trasferimento di importi parziali previsto al paragrafo 4 della presente norma, per l'intera durata della prigionia e fino al momento del rilascio e del regolare rimpatrio secondo la norma A2.5.1 o, in caso di decesso durante la prigionia, fino al momento del decesso dichiarato conformemente alle normative nazionali applicabili. Le

nozioni di *pirateria e rapina a mano armata contro navi* hanno lo stesso significato di cui alla norma A2.1 paragrafo 7.<sup>24</sup>

*Linea guida B2.2*                      Salari

*Linea guida B2.2.1*                  Definizioni specifiche

1. Ai fini della presente Linea guida, l'espressione:

- a) *marittimo qualificato* designa ogni marittimo che è ritenuto possedere la competenza professionale per svolgere ogni mansione che possa essere richiesta a un componente dell'equipaggio che presta servizio nella sezione di coperta, diversa dai compiti di supervisione o di un componente dell'equipaggio specializzato, oppure che è definito tale dalle leggi, dai regolamenti o dalla pratica nazionali, o da un contratto collettivo;
- b) *paga o salario base* designa la retribuzione percepita, in qualunque modo composta, per le normali ore di lavoro; cosa che non include i pagamenti per le ore di lavoro straordinario, gratifiche, indennità, permessi retribuiti oppure ogni altra remunerazione supplementare;
- c) *salario consolidato* designa un salario o uno stipendio che includa il salario base ed ogni altra indennità connessa alla paga; un salario consolidato può includere la retribuzione per tutte le ore di lavoro straordinario effettuate ed ogni altra indennità connessa al salario oppure può includere solamente alcune indennità nel caso di parziale consolidamento;
- d) *ore di lavoro* designa il tempo durante il quale marittimi sono tenuti a lavorare al servizio della nave;
- e) *ore di lavoro straordinario* designa le ore effettuate oltre alla durata normale del lavoro.

*Linea guida B2.2.2*                  Calcolo e pagamento

1. Per i marittimi che ricevono una retribuzione distinta per le ore straordinarie effettuate:

- a) ai fini del calcolo del salario, le normali ore di lavoro in mare e in porto non dovrebbe eccedere le otto ore giornaliere;
- b) ai fini del calcolo del ore di lavoro straordinario, il numero di ore normali settimanali coperte dalla salario base o dai salari dovrebbe essere fissata dalle leggi o dai regolamenti nazionali, se non determinata dai contratti collettivi, ma non dovrebbe eccedere le 48 ore a settimana; i contratti collettivi possono provvedere ad un trattamento diverso ma non meno favorevole;
- c) la percentuale o le percentuali della retribuzione per il ore di lavoro straordinario, che dovrebbero essere superiori di almeno il 25 per cento del salario base o del salario orario, dovrebbero essere stabiliti dalle leggi o dai regolamenti nazionali o dai contratti collettivi, se applicabili; e

<sup>24</sup> Introdotta dalla cifra II dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita il 27 apr. 2018, in vigore dal 26 dic. 2020 (RU 2025 116).

- d) il capitano, o una persona da lui designata, dovrebbero tenere un registro di tutte le ore di lavoro straordinarie effettuate; questo registro dovrebbe essere firmato in margine dal marittimo ad intervalli non superiori ad un mese.
2. Per i marittimi il cui salario è pienamente o parzialmente consolidato:
    - a) il contratto di arruolamento dei marittimi dovrebbe specificare distintamente, ove possibile, il numero di ore di lavoro che si esigono dal marittimo per la retribuzione prevista, ed ogni indennità supplementare che possa essere dovuta in aggiunta al salario consolidato, ed in quali circostanze;
    - b) quando le ore straordinarie sono remunerato per le ore di lavoro in eccesso a quelle coperto dal salario consolidato, la paga oraria dovrebbe essere superiore al 25 per cento la paga base corrispondente alle normali ore di lavoro come definito nel paragrafo 1 della presente Linea guida; lo stesso principio dovrebbe essere applicato alle ore straordinarie incluse nel salario consolidato;
    - c) la retribuzione per quella parte del salario pienamente o parzialmente consolidato relativo alle normali ore di lavoro, come definito al paragrafo 1 a) della presente Linea guida, non dovrebbe essere inferiore al salario minimo applicabile; e
    - d) per i marittimi il cui salario è parzialmente consolidato, i registri di tutto il lavoro straordinario effettuato dovrebbero essere tenute e firmate in margine come previsto al paragrafo 1 d) della presente Linea guida.
  3. Le leggi o i regolamenti nazionali o i contratti collettivi potrebbero provvedere alla compensazione del lavoro straordinario o del lavoro svolto nel giorno di riposo settimanale o durante i giorni festivi con un periodo per lo meno equivalente d'esonazione da servizio e da presenza a bordo o con un licenza supplementare in luogo della retribuzione o mediante ogni altra compensazione così prevista.
  4. Le leggi ed i regolamenti nazionali adottati previa consultazione con le organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi oppure, se del caso, i contratti collettivi, dovrebbero tener conto dei seguenti principi:
    - a) il principio di uguaglianza della remunerazione per un lavoro di uguale importanza dovrebbe trovare applicazione per tutti i marittimi impiegati sulla stessa nave, senza discriminazione basata sulla razza, il colore, il sesso, la religione, l'opinione politica, la discendenza nazionale o l'origine sociale;
    - b) il contratto di arruolamento dei marittimi che specifichi i salari applicabili o i saggi salariali dovrebbe essere disponibile a bordo della nave; le informazioni sull'importo dei salari o sui saggi salariali dovrebbe essere a disposizione di ogni marittimo, o rimettendo almeno una copia firmata della informazione corrispondente al marittimo in una lingua che il marittimo comprenda, o mettendo una copia del contratto in un luogo accessibile ai marittimi oppure in qualche altro modo appropriato;
    - c) i salari dovrebbero essere pagati in moneta seguente corso legale; se necessario, possono essere pagati tramite bonifico bancario, assegno bancario, assegno postale, oppure vaglia postale;

- d) al termine dell'arruolamento, tutta la remunerazione che resta dovuta dovrebbe essere pagata senza indebito ritardo;
- e) adeguate sanzioni od altri adeguati misure dovrebbero essere adottati dall'autorità competente nel caso in cui gli armatori ritardino indebitamente, oppure trascurino di effettuare, il pagamento di tutta la remunerazione dovuta;
- f) i salari dovrebbero essere versati direttamente ai marittimi su un conto corrente bancario designato dal marittimo, salvo diversa richiesta per iscritto;
- g) salvo il regime della lettera h) del presente paragrafo, l'armatore non dovrebbe imporre limiti alla libertà dei marittimi di disporre del loro salario;
- h) le ritenute sul salario dovrebbero essere autorizzate soltanto se:
  - i) sussista una espressa previsione nelle leggi o nei regolamenti nazionali o in un contratto collettivo applicabile ed il marittimo sia stato informato, nel modo ritenuto più adeguato dall'autorità competente, sulle condizioni in cui sono operate queste ritenute, e
  - ii) non eccedano in totale i limiti eventualmente stabiliti dalle leggi o dai regolamenti nazionali o dai contratti collettivi o dalle decisioni giudiziarie;
- i) nessuna ritenuta dovrebbe essere effettuata sulla retribuzione del marittimo in relazione al conseguimento ed al mantenimento dell'occupazione;
- j) dovrebbero essere proibite ammende contro i marittimi diverse da quelle autorizzate dalle leggi o dai regolamenti nazionali o dai contratti collettivi o da altre disposizioni;
- k) l'autorità competente dovrebbe essere autorizzata ad ispezionare le provviste ed i servizi disponibili a bordo delle navi per garantire che siano applicati prezzi giusti e ragionevoli nell'interesse dei marittimi interessati; e
- l) nella misura in cui i diritti dei marittimi relativi ai loro salari ed alle altre somme dovute in ragione del loro impiego non siano garantiti conformemente alle previsioni della Convenzione Internazionale sui Privilegi e le Ipoteche Marittimi del 1993, tali diritti dovrebbero essere tutelati secondo la Convenzione dell'OIL sulla Salvaguardia dei Diritti dei Lavoratori in caso di Insolvenza del Datore di lavoro<sup>25</sup> del 1992 (n. 173).

5. Ogni Stato Membro, previa consultazione con le organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi, dovrebbe instaurare procedure per indagare sui reclami relativi ad ogni questione contenuta dalla presente Linea guida.

#### *Linea guida B2.2.3*

#### Salari minimi

1. Senza pregiudizio per il principio della libera contrattazione collettiva, ogni Stato Membro dovrebbe, previa consultazione con le organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi, stabilire procedure per fissare i salari minimi dei marittimi. Le organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi dovrebbero partecipare alla applicazione di tali procedure.

<sup>25</sup> RS 0.822.727.3

2. Nello stabilire tali procedure e nel fissare i salari minimi, si dovrebbero tenere debitamente in conto le Norme internazionali del lavoro in materia di fissazione del salario minimo, come pure i seguenti principi:

- a) il livello dei salari minimi dovrebbe tener conto della natura dell'occupazione marittima, della qualificazione professionale dell'equipaggio delle navi, e delle normali ore di lavoro dei marittimi; e
- b) il livello dei salari minimi dovrebbe essere regolato tenendo conto delle variazioni del costo della vita e delle necessità dei marittimi.

3. L'autorità competente dovrebbe garantire:

- a) per mezzo di un sistema di supervisione e di sanzioni, che i salari pagati non siano inferiore alla saggio o alle saggio stabiliti; e
- b) che ogni marittimo che sia stato pagato secondo una saggio inferiore al salario minimo sia messo in condizione di recuperare, in virtù di una procedura giudiziaria o di altra natura poco costosa e rapida, l'importo che gli resta dovuto.

*Linea guida B2.2.4*

Paga base minima mensile oppure ammontare del salario dei marittimi qualificati

1. La paga base o il salario per un mese civile di servizio di un marinaio qualificato non dovrebbe essere inferiore all'importo stabilito periodicamente dalla Commissione Marittima Congiunta o con un altro organo autorizzato a farlo dal Consiglio di Amministrazione dell'Ufficio Internazionale del Lavoro. Su decisione del Consiglio di Amministrazione, il Direttore Generale dell'OIL notificherà ogni revisione dell'importo così stabilita agli Stati Membri dell'OIL.

2. Nulla nella presente Linea guida dovrebbe essere interpretata in pregiudizio degli accordi sottoscritti fra gli armatori o le loro organizzazioni, e le organizzazioni dei marittimi in merito alla disciplina relativa ai termini ed alle condizioni minime di arruolamento, purché tali termini e condizioni siano approvati dall'autorità competente.

**Regolamento 2.3**

Ore di lavoro e ore di riposo

*Scopo: Garantire che le ore di lavoro e le ore di riposo dei marittimi siano precipuamente regolate.*

1. Ogni Stato Membro deve garantire che le ore di lavoro e le ore di riposo dei marittimi siano regolamentate.
2. Ogni Stato Membro deve stabilire un numero massimo di ore lavoro o un numero minimo di ore di riposo durante periodi determinati conformemente alle disposizioni del Codice.

*Norma A2.3*

Ore di lavoro e ore di riposo

1. Ai fini della presente Norma, l'espressione:

- a) *ore di lavoro* designa il tempo durante il quale i marittimi sono tenuti a svolgere un lavoro a servizio della nave;
- b) *ore di riposo* designa il tempo al di fuori delle ore di lavoro; quest'espressione non include brevi periodi di riposo.

2. Nei limiti previsti ai paragrafi 5 a 8 della presente Norma, ogni Stato Membro deve fissare o il numero massimo di ore di lavoro che non deve essere superato in un determinato periodo di tempo, oppure un minimo numero di ore di riposo che deve essere accordato durante un determinato periodo di tempo.

3. Ogni Stato Membro riconosce che la normale durata del lavoro per i marittimi, come per gli altri lavoratori, deve basarsi su otto ore al giorno con un giorno di riposo per settimana e nelle festività pubbliche. Tuttavia, ciò non deve impedire che uno Stato Membro abbia procedure per autorizzare o registrare un contratto collettivo che stabilisca le normali ore di lavoro dei marittimi su una base non meno favorevole della presente Norma.

4. Nel determinare le Norme nazionali, ogni Stato Membro deve tener conto dei pericoli derivanti da una stanchezza eccessiva dei marittimi, specialmente di quelli le cui mansioni concernono la sicurezza della navigazione e la sicura e regolare attività della nave.

5. I limiti delle ore di lavoro e di riposo sono stabiliti come segue:

a) il numero massimo di ore di lavoro non deve eccedere:

- i) 14 ore in un periodo di 24 ore, e
- ii) 72 ore in un periodo di sette giorni;

oppure

b) il numero minimo di ore di riposo non deve essere inferiore a:

- i) dieci ore per ogni periodo di 24 ore, e
- ii) 77 ore per ogni periodo di sette giorni.

6. Le ore di riposo possono essere divise in non più di due periodi, uno dei quali deve essere almeno di sei ore non interrotte, e l'intervallo fra due periodi consecutivi di riposo non deve eccedere 14 ore.

7. Riunioni, esercitazioni anti-incendio ed esercitazioni con le scialuppe di salvataggio, ed esercitazioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti nazionali nonché da strumenti internazionali, devono essere svolti in maniera da evitare il più possibile di turbare i periodi di riposo e da non causare stanchezza.

8. Quando un marittimo deve mantenersi disponibile, come nel caso in cui il locale macchine è senza personale permanente, il marittimo deve beneficiare di un adeguato periodo compensativo di riposo se il normale periodo di riposo è turbato da chiamate al lavoro.

9. Se non esiste né contratto collettivo né giudizio arbitrale o se l'autorità competente stabilisce che le disposizioni del contratto o del giudizio rispetto ai paragrafi 7 o 8 della presente Norma sono insufficienti, l'autorità competente deve adottare disposizioni che mirino a garantire che i marittimi interessati usufruiscano di un sufficiente periodo di riposo.

10. Ogni Stato Membro deve esigere che sia pubblicato, in un posto facilmente accessibile, una tabella che precisi l'organizzazione del lavoro a bordo della nave, che debba indicare, per ogni tipo di lavoro, almeno:

a) prospetto del servizio a mare ed in porto; e

- b) il numero massimo di ore di lavoro e o il numero minimo di ore di riposo previste dalle leggi o dai regolamenti nazionali o dai contratti collettivi applicabili.

11. La tabella di cui al paragrafo 10 della presente Norma dev'essere redatta secondo uno modello standardizzato nella lingua o nelle lingue di lavoro della nave ed in inglese.

12. Ogni Stato Membro deve esigere che siano tenuti registri delle ore giornaliere di lavoro e delle ore giornaliere di riposo dei marittimi per permettere di controllare la conformità ai paragrafi da 5 a 11 della presente Norma. Tali registri devono seguire un modello standardizzato stabilito dall'autorità competente tenendo conto di ogni Linea guida dell'OIL disponibile oppure devono essere in un formato standardizzato predisposto dall'OIL. Essi devono essere redatti nelle lingue indicate dal paragrafo 11 della presente Norma. Ogni marittimo riceverà una copia delle iscrizioni ai registri che lo riguardano, che deve essere siglata in margine dal capitano, o da parte di una persona autorizzata da quest'ultimo, come pure dal marittimo.

13. Nessuna delle previsioni dei paragrafi 5 e 6 della presente Norma deve impedire ad uno Stato Membro di adottare leggi o regolamenti nazionali o una procedura che permetta all'autorità competente di autorizzare o registrare contratti collettivi che prevedano deroghe ai limiti enunciati. Tali deroghe, per quanto possibile, devono conformarsi alle disposizioni della presente Norma, ma possono tenere conto di periodi di ferie più frequenti o più lunghi, oppure della concessione di un permesso compensativo ai marittimi che effettuano il servizio di guardia o ai marittimi che lavorano a bordo delle navi in viaggi brevi.

14. Nessuna disposizione della presente Norma pregiudica il diritto del capitano di una nave di esigere che un marittimo effettui le ore di servizio necessarie per garantire l'immediata sicurezza della nave, delle persone a bordo o del carico, o per portare aiuto ad altre navi o a persone in emergenza in mare. Se necessario, il capitano potrà sospendere gli orari normali di lavoro o di riposo ed esigere che un marittimo presti le ore di lavoro necessarie fino a che non sia stata ristabilita la normalità. Quanto prima possibile dopo che è stata ristabilita la normalità, il capitano deve garantire che ad ogni marittimo che abbia svolto un'attività lavorativa in un periodo di riposo secondo l'orario normale sia concesso un adeguato periodo di riposo.

*Linea guida B2.3* Ore di lavoro e ore di riposo

*Linea guida B2.3.1* Giovani marittimi

1. Le seguenti disposizioni dovrebbero essere applicate a tutti i giovani marittimi al di sotto dell'età di 18 anni, tanto in mare che nei porti:

- a) l'orario di lavoro non dovrebbe eccedere le otto ore al giorno e le 40 ore per settimana e gli interessati dovrebbero effettuare ore di lavoro straordinarie soltanto qualora sia inevitabile per ragioni di sicurezza;
- b) dovrebbe essere accordata una pausa sufficiente per ogni pasto e dovrebbe essere garantita una pausa almeno di un'ora per il pasto principale; e
- c) dovrebbe essere garantito un periodo di riposo di 15 minuti, non appena possibile, dopo ogni periodo di due ore di lavoro continuo.

2. Eccezionalmente, le disposizioni del paragrafo 1 della presente Linea guida non devono essere applicate se:

- a) sono impraticabili per i giovani marinai sul ponte, nella sala macchine e nei locali destinati al servizio di catering, assegnati alle funzioni di tenuta della guardia o ad attività lavorative in un sistema di lavoro turnario; e
- b) la formazione effettiva della giovane gente di mare, secondo programmi e piani di studio stabiliti, potrebbe essere compromessa.

3. Siffatte eccezioni dovrebbero essere registrate, unitamente all'indicazione dei motivi, e firmate dal capitano.

4. Il paragrafo 1 della presente Linea guida non dispensa i giovani marittimi dall'obbligo generale di tutti i marittimi di lavorare in ogni situazione di emergenza, conformemente alle disposizioni del paragrafo 14 della Norma A 2.3.

#### **Regolamento 2.4**                      Diritto alle ferie

*Scopo: Garantire che i marittimi godano un adeguato periodo di ferie*

1. Ogni Stato Membro deve esigere che ai marittimi arruolati sulle navi battenti la sua bandiera sia concesso un annuale periodo di ferie retribuite, nelle le condizioni appropriate, conformemente alle previsioni del Codice.

2. Ai marittimi devono essere accordati permessi per scendere a terra a beneficio della loro salute ed il loro benessere, che siano compatibili con le esigenze operative dei loro funzioni.

#### *Norma A2.4*                      Diritto alle ferie

1. Ogni Stato Membro deve adottare leggi e regolamenti che stabiliscano le norme minime sulle ferie annuali dei marittimi che prestano servizio a bordo delle navi battenti la sua bandiera, tenendo giusto conto delle particolari esigenze dei marittimi riguardo a tali ferie.

2. Subordinatamente ad ogni contratto collettivo o alle leggi o ai regolamenti che prevedano un appropriato metodo di calcolo che tenga conto di particolari esigenze dei marittimi a questo proposito, le ferie annuali con diritto alla retribuzione devono essere calcolate sulla base di un minimo di 2,5 giorni civili per mese di impiego. Il modo in cui è calcolata la durata del servizio deve essere determinato dall'autorità competente o da un organismo appropriato in ogni Nazione. Le assenze giustificate dal lavoro non devono essere considerate come ferie annuali.

3. Ogni accordo riguardante la rinuncia al diritto alle ferie annuali minime retribuite definito nella presente Norma, eccetto nei casi previsti dall'autorità competente, deve essere proibito.

#### *Linea guida B2.4*                      Diritto alle ferie

##### *Linea guida B2.4.1*                      Calcolo del diritto

1. Secondo le condizioni determinate dall'autorità competente o dall'organismo appropriato in ogni Nazione, ogni periodo di servizio effettuato al di fuori del contratto di impiego dovrebbe essere considerato come parte del periodo di servizio.

2. Secondo le condizioni determinate dall'autorità competente o stabilite in un contratto collettivo applicabile, le assenze dal lavoro per frequentare un corso autorizzato di formazione professionale marittima oppure per certe ragioni, come una malattia o un infortunio o per maternità, dovrebbe essere considerata come parte del periodo di servizio.
3. La retribuzione durante le ferie annuali dovrebbe essere dello stesso livello della remunerazione normale del marittimo prevista dalle leggi o dai regolamenti nazionali o nel contratto di arruolamento dei marittimi applicabile. Per quanto concerne i marittimi impiegati per periodi inferiori ad un anno o nel caso di cessazione del rapporto di arruolamento, il diritto alle ferie dovrebbe essere proporzionale al periodo del servizio.
4. Quanto segue non dovrebbe essere considerato come parte delle ferie annuali retribuite:
  - a) giorni festivi pubblici e usuali riconosciuti come tali nello Stato di bandiera, sia che cadano o meno durante le ferie annuali retribuite;
  - b) periodi di inabilità al lavoro dovuti a malattia o infortunio o a maternità, secondo le condizioni determinate dall'autorità competente o da parte dell'organismo appropriato in ogni Nazione;
  - c) i permessi temporanei di scendere a terra accordati ai marittimi durante il contratto di arruolamento; e
  - d) i congedi compensativi di qualsiasi natura, nelle condizioni determinate da l'autorità competente o in ogni paese. ferie compensative di qualsiasi tipo, secondo le condizioni determinate dall'autorità competente o da parte dell'organismo appropriato in ogni Nazione.

#### *Linea guida B2.4.2*

#### Fruizione delle ferie annuali

1. Il periodo durante il quale le ferie annuali saranno prese dovrebbe essere determinato dall'armatore previa consultazione e, se possibile, in accordo con i marittimi interessati o con i loro rappresentanti, a meno che sia fissato da un regolamento, un contratto collettivo, un giudizio arbitrale od in qualsiasi altro modo conforme alla prassi nazionale.
2. I marittimi dovrebbero in linea di principio avere il diritto di prendere le ferie nel luogo in cui essi hanno un sostanziale rapporto, il quale potrebbe essere normalmente lo stesso luogo in cui essi hanno diritto ad essere rimpatriati. I marittimi non dovrebbero essere obbligati, senza il loro consenso, a prendere le ferie annuali che spettano loro in altro luogo, eccetto in applicazione delle disposizioni del contratto di arruolamento dei marittimi o delle leggi o dei regolamenti nazionali.
3. I marittimi obbligati a prendere le loro ferie annuali quando si trovano in un posto diverso da quello che è ammesso dal paragrafo 2 della presente Linea guida dovrebbero avere diritto al trasporto gratuito fino al luogo di assunzione o reclutamento, quale che sia più vicino alla loro residenza; le spese per i mezzi di sussistenza e gli altri costi direttamente connessi a tale viaggio dovrebbero essere a carico dell'armatore; la durata del viaggio corrispondente non dovrebbe essere dedotto dall'annuale periodo di ferie retribuito che è dovuto al marittimo.

4. I marittimi che stanno godendo delle ferie annuali dovrebbero essere richiamati soltanto in casi di estrema urgenza e con il loro consenso.

*Linea guida B2.4.3*                      Suddivisione e cumulo

1. Il frazionamento delle ferie annuali retribuite, oppure il cumulo delle ferie di un anno con quello di un periodo seguente, potrebbero essere autorizzati dall'autorità competente o dell'organismo appropriato in ogni Paese.

2. Subordinatamente al paragrafo 1 della presente Linea guida e salvo che non sia diversamente previsto da un accordo applicabile all'armatore ed al marittimo interessato, le ferie annuali retribuite consigliate in questa Linea guida dovrebbero consistere in un periodo ininterrotto.

*Linea guida B2.4.4*                      Giovani marittimi

1. Dovrebbe considerarsi la possibilità di adottare speciali misure relative nei confronti di giovani marittimi al di sotto di 18 anni che hanno prestato servizio per sei mesi, oppure per qualunque altro più breve periodo di tempo in ragione di un contratto collettivo oppure di un contratto di arruolamento dei marittimi, senza fruire di ferie su una nave di lungo corso, che non è ritornata nella loro nazione di residenza in quel periodo, e non vi ritornerà nei seguenti tre mesi del viaggio. Tali misure potrebbero consistere nel dar loro diritto ad essere rimpatriati, senza alcuna spesa a loro carico, nel luogo dell'originario arruolamento nella loro nazione di residenza, allo scopo di prendere le ferie accumulate durante il viaggio.

**Regolamento 2.5**                      Rimpatrio

*Scopo: Garantire che i marittimi possano di tornare a casa*

1. I marittimi hanno diritto ad essere rimpatriati senza spese a loro carico nelle circostanze ed alle condizioni specificate nel Codice.

2. Ogni Stato Membro deve esigere che navi battenti la sua bandiera forniscano una garanzia finanziaria per garantire che i marittimi siano debitamente rimpatriati, conformemente al Codice.

*Norma A2.5.1*<sup>26</sup>                      Rimpatrio

1. Ogni Stato Membro deve garantire che i marittimi imbarcati su navi battenti la sua bandiera abbiano diritto ad essere rimpatriati nei seguenti casi:

- a) se il contratto di arruolamento dei marittimi scade mentre essi si trovano all'estero;
- b) quando il contratto di arruolamento dei marittimi è interrotto:
  - i) dall'armatore, o
  - ii) dal marittimo per giustificati motivi; ed inoltre
- c) quando il marittimo non sia più in grado di svolgere le loro mansioni previste dal contratto di arruolamento oppure non si possa esigere che le svolga in specifiche circostanze.

<sup>26</sup> Originaria: Norma A2.5.

2. Ogni Stato Membro deve garantire che vi siano adeguate disposizioni nelle sue leggi e nei suoi regolamenti o negli altri provvedimenti o negli accordi di contrattazione collettiva, che stabiliscano:

- a) i casi nei quali i marittimi hanno diritto ad essere rimpatriati, conformemente al paragrafo 1 lettere b) e c) della presente Norma;
- b) la durata massima dei periodi di servizio a bordo al termine dei quali i marittimi hanno diritto al rimpatrio; detti periodi devono essere inferiori a 12 mesi; e
- c) i diritti specifici che devono essere riconosciuti dall'armatore per il rimpatrio, inclusi quelli relativi alle destinazioni del rimpatrio, alle modalità di trasporto, alle voci di spesa che devono essere coperte ed ogni altro accordo che debba essere predisposto dagli armatori.

3. Ogni Stato Membro deve vietare agli armatori di richiedere ai marittimi di versare, all'inizio del loro arruolamento qualunque anticipo di pagamento mirante a coprire il costo del rimpatrio, ed altresì di recuperare detto costo dai salari dei marittimi o da altri loro diritti, eccetto nel caso in cui il marittimo è stato ritenuto, in conformità con le leggi o con i regolamenti o con altri provvedimenti o accordi di contrattazione collettiva applicabili, essere in grave inadempienza in merito agli obblighi che riguardano il suo impiego.

4. Leggi e regolamenti nazionali non devono pregiudicare nessun diritto dell'armatore di recuperare il costo del rimpatrio in conformità con accordi contrattuali verso terze persone.

5. Se un armatore omette di stipulare accordi per il rimpatrio dei marittimi che hanno diritto a essere rimpatriati o di fronteggiarne il costo:

- a) l'autorità competente dello Stato Membro di bandiera deve predisporre il rimpatrio dei marittimi interessati; se manca di fare ciò, lo Stato dal quale i marittimi devono essere rimpatriati oppure lo Stato del quale essi hanno la cittadinanza possono predisporre il loro rimpatrio e ottenere la copertura del costo da parte dello Stato Membro di bandiera;
- b) le spese sostenute per il rimpatrio dei marittimi devono essere rimborsate da parte dell'armatore agli Stati Membri di bandiera;
- c) le spese di rimpatrio non devono in alcun caso essere a carico dei marittimi, tranne per quanto previsto dal paragrafo 3 della presente Norma.

6. Tenendo conto degli strumenti internazionali applicabili, inclusa la Convenzione Internazionale sul Sequestro di Navi<sup>27</sup> del 1999, uno Stato Membro che abbia pagato il costo del rimpatrio conformemente alle disposizioni di questo Codice può sequestrare, o richiedere il sequestro, delle navi dell'armatore interessato, fino a che il rimborso sia stato effettuato in conformità con il paragrafo 5 della presente Norma.

7. Ogni Stato Membro deve agevolare il rimpatrio dei marittimi in servizio sulle navi che fanno scalo nei suoi porti o che attraversano le sue acque territoriali o interne, come pure la loro sostituzione a bordo.

<sup>27</sup> RS 0.747.323.1

8. In particolare, uno Stato Membro non deve negare ad alcun marittimo il diritto di rimpatrio in ragione delle condizioni finanziarie di un armatore oppure a causa dell'incapacità o della riluttanza dell'armatore a sostituire l'interessato.

9. Gli Stati Membri devono facilitare il pronto rimpatrio dei marittimi, anche quando sono considerati abbandonati ai sensi del paragrafo 2 della Norma A2.5.2. Gli Stati del porto, gli Stati di bandiera e gli Stati fornitori di manodopera cooperano per garantire che i marittimi arruolati a bordo di una nave per sostituire quelli abbandonati sul loro territorio, o su una nave battente la loro bandiera, beneficino dei diritti e delle prestazioni previsti dalla presente Convenzione.<sup>28</sup>

10. Ogni Stato Membro deve esigere che le navi battenti la sua bandiera pubblicino e mettano a disposizione dei marittimi una copia delle disposizioni nazionali applicabili al rimpatrio, redatta in una lingua appropriata.<sup>29</sup>

#### *Norma A2.5.2*<sup>30</sup> Garanzia finanziaria

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

2. Ai fini della presente norma, un marittimo è considerato abbandonato quando, in violazione delle prescrizioni della presente Convenzione o dei termini del contratto di arruolamento 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. Ciascun 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 interessati.

4. Il sistema di garanzia finanziaria deve fornire 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 devono comprendere: cibo, alloggio e

<sup>28</sup> Introdotta dalla cifra II degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

<sup>29</sup> Originario para. 9.

<sup>30</sup> Introdotta dalla cifra I A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU **2017** 3663).

approvvigionamento di acqua potabile adeguati, il carburante indispensabile per la sopravvivenza a bordo della nave e le cure mediche necessarie.

6. Ogni Stato Membro deve disporre che a bordo delle navi che battono la sua bandiera e alle quali si applica il Regolamento 5.1.3 paragrafo 1 o 2, sia conservato un certificato o altra prova documentale di garanzia finanziaria rilasciati dal fornitore della garanzia finanziaria. Una copia deve essere 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, deve essere conservato a bordo il documento fornito da ciascun fornitore.

7. Il certificato o altra prova documentale di garanzia finanziaria deve contenere le informazioni prescritte nell'Allegato A2-I. Il documento deve essere redatto in inglese o accompagnato da una traduzione in lingua inglese.

8. L'assistenza del sistema di garanzia finanziaria deve essere concessa in tempi rapidi a seguito della richiesta presentata dal marittimo o dal suo rappresentante designato e debitamente giustificata in conformità al precedente paragrafo 2.

9. Visti Regolamenti 2.2 e 2.5, l'assistenza fornita dal sistema di garanzia finanziaria deve essere sufficiente a garantire quanto segue:

- a) i salari e altre prestazioni dovuti dall'armatore al marittimo in base a quanto previsto dal contratto di arruolamento, dal contratto collettivo pertinente o dalla legislazione nazionale dello Stato di bandiera, limitati a quattro mesi di retribuzioni arretrate e a quattro mesi di altre prestazioni in sospeso;
- b) tutte le spese ragionevolmente sostenute dal marittimo, compreso il costo del rimpatrio di cui al paragrafo 10;
- 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 al suo domicilio.

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 all'arrivo al suo domicilio, 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 30 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 alle disposizioni della presente norma, tale fornitore deve acquisire per surrogazione, cessione o in altro modo, fino all'importo pagato e conformemente alla legislazione 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.

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. La legislazione nazionale può 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 ricorsi che possono dare luogo a indennizzo ai sensi della presente norma.

*Linea guida B2.5*                      Rimpatrio

*Linea guida B2.5.1*                  Diritto al rimpatrio

1. Il marittimo dovrebbe avere diritto al rimpatrio:

- a) nel caso previsto dal paragrafo 1 a) della Norma A2.5, al termine del periodo di preavviso fissato in conformità con le disposizioni del contratto di arruolamento dei marittimi;
- b) nei casi previsti dal paragrafo 1 lettere b) e c) della Norma A2.5:
  - i) in caso di malattia o infortunio o per altra ragione d'ordine medico che esiga il loro rimpatrio qualora sia accertato dal punto di vista medico che siano in grado di viaggiare,
  - ii) in caso di naufragio,
  - iii) nel caso in cui l'armatore non sia in grado di continuare ad adempiere ai suoi obblighi legali o contrattuali nella qualità di datore di lavoro dei marittimi a causa di insolvenza, vendita della nave, cambiamento di immatricolazione della nave o di ogni altra ragione similare,
  - iv) nel caso in cui una nave sia diretta verso una zona di guerra, definita come tale dalle leggi o da regolamenti nazionali o dai contratti di arruolamento dei marittimi, alla quale il marittimo non acconsente di andare, e
  - v) nel caso di cessazione o interruzione dell'arruolamento dei marittimi in conformità con una sentenza arbitrale o con un accordo collettivo, o in caso di cessazione dell'arruolamento per qualsiasi altra ragione similare.

2. Nel determinare la durata massima dei periodi di servizio a bordo al termine dei quali il marittimo ha diritto al rimpatrio, in conformità a questo Codice, si dovrebbe tenere conto dei fattori concernenti l'ambiente di lavoro dei marittimi. Ogni Stato Membro dovrebbe cercare, ove possibile, di ridurre questi periodi alla luce dei mutamenti e degli sviluppi tecnologici e potrebbe essere guidato da qualsiasi raccomandazione realizzata in merito dalla Commissione Marittima Congiunta.

3. In applicazione della Norma A2.5, le spese che devono essere sostenute dall'armatore per il rimpatrio dovrebbero includere almeno quanto segue:

- a) il viaggio per la destinazione prescelta per il rimpatrio, in conformità 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 finché non raggiunga la destinazione di rimpatrio, se previsto dalle leggi o dai regolamenti nazionali o dai contratti collettivi;
  - d) trasporto di 30 kg di bagaglio personale del marittimo fino alla destinazione di rimpatrio; e
  - e) le cure mediche, se necessarie, fino a che i marittimi non siano in buone condizioni dal punto di vista medico per il trasporto alla destinazione di rimpatrio.
4. Il tempo passato in attesa del rimpatrio e la durata del viaggio di rimpatrio non dovrebbero essere dedotti dalle ferie retribuite maturate dai marittimi.
5. Agli armatori dovrebbe essere imposto di continuare a coprire i costi di rimpatrio fino a che i marittimi interessati non siano sbarcati nel luogo della destinazione stabilita conformemente al presente Codice, oppure ottengano un impiego adeguato a bordo della nave che prosegue verso una di tali destinazioni.
6. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere che gli armatori si assumano la responsabilità delle modalità di rimpatrio con mezzi adeguati e rapidi. La normale modalità di trasporto dovrebbe essere quella per via aerea. Lo Stato Membro dovrebbe fissare le destinazioni verso le quali i marittimi possono essere rimpatriati. Tali destinazioni dovrebbero includere i Paesi con i quali possa ritenersi che i marittimi abbiano un legame sostanziale, includendo:
- a) il luogo in cui il marittimo ha concluso il contratto di arruolamento;
  - b) il luogo previsto dal contratto collettivo;
  - c) il paese di residenza del marittimo; oppure
  - d) qualsiasi altro luogo concordato consensualmente al momento dell'arruolamento.
7. I marittimi dovrebbero avere il diritto di scegliere, fra le destinazioni stabilite, il luogo nel quale desiderano essere rimpatriati.
8. Il diritto di rimpatrio può estinguersi se i marittimi interessati non lo rivendicano entro un termine ragionevole che deve essere stabilito dalle leggi o dai regolamenti nazionali o dai contratti collettivi, tranne nei casi in cui sono tenuti prigionieri a bordo o all'esterno della nave a seguito di atti di pirateria o di rapine a mano armata contro navi. Le nozioni di *pirateria* e *rapina a mano armata contro navi* hanno lo stesso significato di cui alla norma A2.1 paragrafo 7.<sup>31</sup>

#### *Linea guida B2.5.2*

#### Esecuzione da parte degli Stati Membri

1. Dovrebbe essere fornita ogni possibile assistenza concreta al marittimo bloccato in un porto estero in attesa di rimpatrio e, nel caso di ritardo nel rimpatrio del marittimo, l'autorità competente del porto estero dovrebbe garantire che la rappresentanza consolare o locale dello Stato di bandiera e dello stato di nazionalità o dello Stato di residenza sia informata immediatamente.

<sup>31</sup> Nuovo testo giusta la cifra III dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita il 27 apr. 2018, in vigore dal 26 dic. 2020 (RU 2025 116).

2. Ogni Stato Membro dovrebbe garantire in particolare che si adottino misure appropriate per:

- a) il ritorno dei marittimi impiegati su una nave battente la bandiera di una nazione estera i quali sono stati fatti sbarcare in un porto estero per ragioni per le quali non siano responsabili:
  - i) verso il porto nel quale il marittimo interessato è stato ingaggiato, oppure
  - ii) verso un porto nello Stato di nazionalità o di residenza del marittimo, secondo il caso, oppure
  - iii) verso un altro porto concordato dal marittimo interessato ed dal capitano o l'armatore, con l'approvazione dell'autorità competente oppure con altre appropriate garanzie;
- b) le cure mediche ed il sostentamento dei marittimi impiegati su una nave battente la bandiera di una nazione estera che siano fatti sbarcare in un porto estero in conseguenza di una malattia o di un infortunio in cui è incorso durante il servizio sulla nave e non imputabile a loro intenzionale condotta colpevole.

3. Se, dopo che giovani marittimi al di sotto di 18 anni sono stati impiegati su una nave per almeno quattro mesi nel corso del loro primo viaggio di lungo corso, diventa evidente che essi sono inidonei alla vita in mare, ad essi dovrebbe essere data l'opportunità di essere rimpatriati, senza spese a loro carico, nel primo porto di scalo disponibile nel quale ci siano servizi consolari dello Stato di bandiera della nave, o dello Stato della nazionalità o di residenza del giovane marittimo. Comunicazione di siffatto rimpatrio, con i relativi motivi, dovrebbe essere data all'autorità che ha rilasciato le certificazioni che abilitano i giovani marittimi interessati ad assumere l'impiego sulla nave alturiera.

*Linea guida B2.5.*<sup>32</sup> Garanzia finanziaria

1. In applicazione del paragrafo 8 della Norma A2.5.2, il tempo eventualmente necessario per controllare la validità di taluni aspetti della richiesta del marittimo o dal suo rappresentante designato non dovrebbe impedire al marittimo di ricevere immediatamente la parte di assistenza richiesta che è stata riconosciuta come giustificata.

**Regolamento 2.6** Indennizzo del marittimo in caso di perdita o di naufragio della nave

*Scopo: Garantire che i marittimi siano risarciti qualora avvenga perdita o naufragio della nave*

1. I marittimi hanno diritto ad un adeguato indennizzo in caso di lesione, danno o disoccupazione derivante da perdita o affondamento della nave.

<sup>32</sup> Introdotta dalla cifra I B dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

*Norma A2.6* Indennizzo del marittimo in caso di perdita o di naufragio della nave

1. Ogni Stato Membro deve emanare disposizioni che garantiscano che, in ogni caso di perdita o naufragio di una nave, l'armatore debba pagare ad ogni marittimo a bordo un'indennità per la disoccupazione derivante da siffatta perdita o naufragio.
2. Le norme cui si fa riferimento al paragrafo 1 della presente Norma non devono pregiudicare qualsiasi altro diritto che il marittimo possa avere in ragione della legislazione nazionale dello Stato Membro interessato per i danni o le lesioni derivanti dalla perdita o dal naufragio della nave.

*Linea guida B2.6* Indennizzo del marittimo in caso di perdita o di naufragio della nave

*Linea guida B2.6.1* Calcolo dell'indennità per la disoccupazione

1. L'indennità per la disoccupazione derivante dalla perdita o dal naufragio di una nave dovrebbe essere pagata in relazione ai giorni durante i quali il marittimo rimane in effetti disoccupato allo stesso saggio dei salari pagabili secondo il contratto di arruolamento, ma l'indennità totale dovuta ad ogni marittimo può essere limitata a due mesi di salario.
2. Ogni Stato Membro dovrebbe garantire che i marittimi possano ricorrere alle stesse azioni legali per ottenere tali indennità così come quelle per ottenere gli arretrati dei salari maturati durante il servizio.

**Regolamento 2.7** Livelli di organico

*Scopo: Garantire che i marittimi lavorino a bordo delle navi con personale sufficiente per il funzionamento sicuro, efficiente e protetto*

1. Ogni Stato Membro deve esigere che tutte le navi battenti la sua bandiera siano dotate un numero di marittimi impiegati a bordo sufficiente a garantire che le navi siano gestite con prudenza, efficienza e con il dovuto riguardo alla sicurezza in tutte le circostanze, tenendo conto delle preoccupazioni concernenti la stanchezza del marittimo e la natura e le condizioni particolari del viaggio.

*Norma A2.7* Livelli di organico

1. Ogni Stato Membro deve esigere che tutte le navi battenti la sua bandiera abbiano a bordo un numero di marittimi sufficiente a garantire che le navi siano gestite con prudenza, efficienza e con il dovuto riguardo alla sicurezza. Ciascuna nave deve essere dotata a bordo di un equipaggio che sia adeguato, in termini di consistenza e qualifiche, a garantire la sicurezza e la salvaguardia della nave e del suo equipaggio, in tutte le condizioni operative, in conformità con la documentazione relativa al livello minimo di sicurezza dell'organico oppure con un documento equivalente rilasciato dall'autorità competente, ed in osservanza con le Norme della presente Convenzione.
2. L'autorità competente, nel determinare, approvare o rivedere i livelli di organico, deve tener conto della necessità di evitare o di ridurre al minimo le ore eccessive di lavoro per garantire un riposo sufficiente e limitare la stanchezza, come pure dei

principi enunciati negli strumenti internazionali applicabili, specialmente quelli dell'IMO, riguardanti livelli di organico.

3. L'autorità competente, nel determinare i livelli di organico, deve tener conto di tutti le prescrizioni previste dal Regolamento 3.2 e dalla Norma A3.2 riguardanti vitto ed il servizio di catering.

*Linea guida B2.7* Livelli di organico

*Linea guida B2.7.1* Risoluzione delle controversie

1. Ogni Stato Membro dovrebbe istituire, o verificare se esista, un meccanismo efficiente per l'indagine e la risoluzione dei reclami o delle controversie concernenti i livelli di organico di una nave.

2. I rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi dovrebbero partecipare, con o senza altre persone o autorità, al funzionamento di tale meccanismo.

**Regolamento 2.8** Sviluppo della carriera e delle attitudini professionali ed opportunità di impiego dei marittimi

*Scopo: Promuovere lo sviluppo della carriera, delle attitudini professionali e le opportunità di impiego dei marittimi*

1. Ogni Stato Membro deve avere linee di politica nazionali dirette a promuovere l'occupazione nel settore marittimo e ad incoraggiare l'avanzamento di carriera e delle attitudini professionali e maggiori opportunità di impiego per i marittimi domiciliati nel suo territorio.

*Norma A2.8* Sviluppo della carriera e delle attitudini professionali ed opportunità di impiego dei marittimi

1. Ogni Stato Membro deve avere linee di politica nazionali dirette ad incoraggiare lo sviluppo della carriera e delle attitudini professionale e le opportunità di impiego dei marittimi, al fine di dotare il settore marittimo di una manodopera stabile e competente.

2. Lo scopo delle linee politiche citate nel paragrafo 1 della presente Norma deve essere quello di contribuire a potenziare le competenze, qualificazioni ed opportunità di impiego dei marittimi.

3. Ogni Stato Membro, previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, deve fissare obiettivi chiari in materia di orientamento, di istruzione e formazione professionale dei marittimi le cui mansioni a bordo della nave riguardano principalmente la sicurezza delle operazioni e della navigazione, incluso l'addestramento in corso.

*Linea guida B2.8* Sviluppo della carriera e delle attitudini professionali ed opportunità di impiego dei marittimi

*Linea guida B2.8.1* Misure per promuovere la carriera e le attitudini professionali e le opportunità di impiego dei marittimi

1. Le misure da adottare per raggiungere gli obiettivi enunciati nella Norma A2.8 potrebbero includere, in particolare, le seguenti:

- a) accordi previsti per lo sviluppo della carriera e la formazione professionale conclusi con un armatore o con un'organizzazione di armatori; oppure
- b) provvedimenti volti a promuovere l'occupazione per mezzo della creazione e l'aggiornamento di registri oppure elenchi, per categorie, di marittimi qualificati; oppure
- c) promozione di opportunità, sia a bordo che a terra, per perfezionare la formazione e l'istruzione dei marittimi con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo delle loro attitudini professionali e delle competenze trasferibili, allo scopo di assicurare e mantenere un'occupazione adeguata, migliorare le prospettive individuali di occupazione ed adattarsi all'evoluzione tecnologica e alle condizioni del mercato del lavoro del settore marittimo.

*Linea guida B2.8.2* Registro dei marittimi

1. Nel caso in cui registri od elenchi regolino l'occupazione dei marittimi, questi registri o elenchi dovrebbero includere ogni categoria professionale dei marittimi nel modo determinato dalla legislazione o dalla pratica nazionale o dai contratti collettivi.

2. I marittimi inseriti in questo registro o elenco dovrebbero avere priorità di arruolamento per il lavoro marittimo.

3. La gente di mare iscritta in tale registro o tale elenco dovrebbe tenersi prestiti da lavorare secondo modalità che la legislazione o la pratica nazionali o le convenzioni collettive determineranno. I marittimi inseriti in questi registri o elenchi dovrebbero essere disponibili per lavorare nel modo determinato dalla legislazione o dalla pratica nazionale o dai contratti collettivi.

4. Nei limiti di quanto consentito dalle leggi o dai regolamenti nazionali, il numero dei marittimi in questi registri o elenchi dovrebbe essere periodicamente soggetto a revisione per fissarlo ai livelli adeguati alle necessità del settore marittimo.

5. Quando una riduzione del numero dei marittimi in tali registri o elenchi diventa necessaria, dovrebbero essere adottate tutte le misure appropriate per prevenire o ridurre al minimo gli effetti pregiudizievoli sui marittimi, tenendo debito conto della situazione economica e sociale della nazione interessata.

### **Titolo 3: Alloggi, strutture ricreative, vitto e servizio di catering**

#### **Regolamento 3.1**                      Alloggi e strutture ricreative

*Scopo: Garantire che i marittimi usufruiscano a bordo di un alloggio e di strutture ricreative adeguati*

1. Ogni Stato Membro deve garantire che le navi battenti la sua bandiera offrano e mantengano alloggi e strutture ricreative adeguati per i marittimi che lavorano o vivono a bordo, o entrambe le cose, adatte alla promozione della loro salute e del loro benessere.
2. Le prescrizioni previste nel Codice per attuazione del presente Regolamento relative alla costruzione e all'equipaggiamento delle navi si applicano soltanto alle navi costruite all'atto o dopo l'entrata in vigore delle presente Convenzione per lo Stato Membro interessato. Per le navi costruite prima di tale data, le prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento delle navi che sono enunciate nella Convenzione sugli Alloggi dell'Equipaggio, revisionata, del 1949 (n. 92), e nella Convenzione sugli Alloggi dell'Equipaggio (Norme Suppletive) del 1970 (n. 133 ), devono continuare a trovare applicazione nella misura in cui risultino applicabili, prima di quella data, in conformità della legislazione o della prassi dello Stato Membro in questione. Si deve ritenere che una nave sia stata costruita entro tale data quando la sua chiglia è stesa o si trova ad una simile fase di costruzione.
3. A meno che non sia espressamente previsto diversamente, ogni prescrizione contenuta in un emendamento al Codice riguardante alla fornitura ai marittimi di alloggi e strutture ricreative deve essere applicato soltanto alle navi costruite all'atto o dopo l'entrata in vigore dell'emendamento per lo Stato Membro interessato.

#### *Norma A3.1*                      Alloggi e strutture ricreative

1. Ogni Stato Membro deve adottare leggi e regolamenti che esigano che le navi battenti la sua bandiera:
  - a) rispettino le norme minime necessarie per garantire che gli alloggi per i marittimi, che lavorano o vivono a bordo, o entrambe le cose, siano adeguati e conformi alle relative disposizioni della presente Norma; e
  - b) sia ispezionato per garantire l'iniziale e continua conformità con tali norme.
2. Nello sviluppare e nell'applicare le leggi ed i regolamenti per la esecuzione della presente Norma, l'autorità competente deve, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate:
  - a) tener conto del regolamento 4.3 e delle connesse disposizioni del Codice riguardanti la tutela della salute e della sicurezza come pure la prevenzione degli incidenti, alla luce delle specifiche necessità dei marittimi che vivono e lavorano a bordo delle navi; e
  - b) tener in debito conto i principi direttivi contenuti nella Parte B del presente Codice.
3. Le ispezioni prescritte conformemente al Regolamento 5.14 devono avere luogo:

- a) in occasione della prima immatricolazione della nave o in occasione di una nuova immatricolazione;
  - b) in caso di modifica sostanziale dell'alloggio dei marittimi a bordo della nave.
4. L'autorità competente di ogni Stato Membro deve prestare particolare attenzione per garantire l'applicazione delle prescrizioni della presente Convenzione relative a:
- a) la dimensione delle cabine e degli altri spazi dell'alloggio;
  - b) il riscaldamento e l'aerazione;
  - c) il rumore e le vibrazioni e gli altri fattori ambientali;
  - d) gli impianti sanitari;
  - e) l'illuminazione; e
  - f) l'infermeria.
5. L'autorità competente di ogni Stato Membro deve esigere che le navi battenti la sua bandiera soddisfino le norme minime, per quanto riguarda l'alloggio e le strutture ricreative a bordo, che sono enunciate ai paragrafi 6 a 17 della presente Norma.
6. Con riguardo alle prescrizioni generali relative agli alloggi:
- a) ci deve essere un adeguato margine di altezza in tutti i locali destinati all'alloggio dei marittimi; il minimo del margine di altezza permesso in ogni locale destinato all'alloggio dei marittimi per garantire una piena libertà di movimento non deve essere inferiore a 203 centimetri; l'autorità competente può autorizzare limitate riduzioni al margine di altezza in ogni spazio, o parte di qualunque spazio, in siffatto alloggio quando è comprovato che questa riduzione:
    - i) è ragionevole,
    - ii) non risulta disagiata per i marittimi;
  - b) l'alloggio deve essere adeguatamente isolato;
  - c) nelle navi diverse da quelle passeggeri, così come stabilito nel Regolamento 2e) e f) della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita in Mare<sup>33</sup> del 1974, come emendata (Convenzione «SOLAS»), le cabine devono essere situate al di sopra della linea di carico, al centro della nave oppure a poppa, eccetto in casi eccezionali, quando la dimensione, il tipo della nave o il servizio cui è destinata rendano ogni altra collocazione irrealizzabile, le camere da letto possono essere situate nella parte anteriore della nave, tranne che nella parte prodiera della paratia di collisione;
  - d) sulle navi passeggeri e sulle navi speciali costruite in conformità con il Codice di Sicurezza per Navi con Fini Speciali dell'IMO del 1983, e delle sue successive modifiche (più avanti chiamate «navi speciali»), l'autorità competente può, a condizione che adeguate disposizioni siano state prese per l'illuminazione e l'aerazione, permettere l'ubicazione delle cabine al di sotto la linea di

carico, ma in nessun caso che esse siano ubicate immediatamente al di sotto degli stretti passaggi di servizio;

- e) non deve avere nessuna apertura diretta che renda comunicanti le cabine con i luoghi di carico o dei macchinari, oppure con la cucina di bordo, con le dispense, con gli essiccatori o le installazioni sanitarie comuni; la parte della paratia che separa questi luoghi dalle camere da letto e dalle paratie esterne deve essere efficientemente costruita in acciaio o in altro materiale approvato ed essere a tenuta d'acqua e di gas;
- f) i materiali usati per costruire paratie interne, i pannelli ed i rivestimenti, i pavimenti e le congiunzioni devono essere adeguati allo scopo e atti a garantire condizioni ambientali salubri;
- g) deve essere fornita adeguata illuminazione e sufficiente drenaggio;
- h) gli alloggi e le strutture ricreative e di approvvigionamento devono soddisfare le prescrizioni di cui al Regolamento 4.3, e le relative disposizioni del Codice, riguardanti la tutela della salute e della sicurezza come pure la prevenzione degli incidenti, con specifico riguardo alla prevenzione del rischio di esposizione a livelli di rumore e vibrazioni nocivi e ad altri fattori ambientali e chimici a bordo delle navi, ed alla fornitura di un ambiente di lavoro e di vita a bordo accettabile per i marittimi.

7. Riguardo le prescrizioni relative all'aerazione ed al riscaldamento:

- a) le cabine e le mense devono essere adeguatamente aerate;
- b) le navi, eccettuate quelle impiegate regolarmente in traffici ove le condizioni climatiche non lo richiedano, devono essere fornite di un sistema di aria condizionata per gli alloggi dei marittimi, così come per ogni locale radio separato e per ogni locale del sistema centralizzato di controllo;
- c) tutti i locali sanitari devono avere un'apertura diretta sull'esterno, indipendentemente da ogni altra parte dell'alloggio;
- d) dev'essere fornito un adeguato sistema di riscaldamento, eccettuate a bordo delle navi destinate ad essere impiegate esclusivamente in climi tropicali.

8. In merito alle prescrizioni relative all'illuminazione, subordinatamente a speciali provvedimenti che possano essere autorizzati a bordo delle navi passeggeri, le cabine e le mense devono essere illuminate da luce naturale e fornite di adeguata luce artificiale.

9. Qualora sia prescritta una sistemazione per il pernottamento a bordo delle navi, trovano applicazione le seguenti prescrizioni in merito alle cabine:

- a) sulle navi diverse da quelle passeggeri, deve essere fornita a ciascun marittimo una cabina singola; in caso di navi di tonnellaggio inferiore a 3000 tonnellate di stazza lorda oppure di navi speciali, potranno essere concesse deroghe a questa prescrizione ad opera dell'autorità competente previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate;
- b) devono essere previste camere da letto separate per uomini e donne;

- c) le cabine devono essere di dimensione adeguata ed equipaggiate opportunamente in modo da garantire un confort ragionevole e agevolare la pulizia;
- d) deve essere fornita in ogni circostanza una cuccetta singola per ogni marittimo;
- e) le dimensioni interne minime di tutte le cuccette devono essere almeno di 198 centimetri per 80 centimetri;
- f) nelle cabine dei marittimi con cuccetta singola la superficie del pavimento non deve essere inferiore a:
  - i) 4.5 metri quadrati sulle navi inferiori a 3000 tonnellate di stazza lorda,
  - ii) 5.5 metri quadrati nelle navi di 3000 o più tonnellate di stazza lorda ma inferiori a 10 000 tonnellate di stazza lorda,
  - iii) 7 metri quadrati nelle navi di 10 000 o più tonnellate di stazza lorda;
- g) tuttavia, per facilitare la sistemazione di stanze da letto con cuccetta singola sulle navi di stazza lorda inferiore a 3000 tonnellate, sulle navi passeggeri e sulle navi per servizi speciali, l'autorità competente può autorizzare che la superficie disponibile sia ridotta;
- h) nelle navi inferiori a 3000 tonnellate di stazza lorda diverse dalle navi passeggeri e dalle navi speciali, le cabine possono essere occupate da un massimo di due marittimi; la superficie del pavimento di siffatte cabine non deve essere inferiore a 7 metri quadrati;
- i) a bordo delle navi passeggeri e delle navi speciali, la superficie del pavimento delle cabine per i marittimi che non svolgono le funzioni di ufficiali della nave, non deve essere inferiore a:
  - i) 7.5 metri quadrati nelle stanze ove alloggiano due persone,
  - ii) 11.5 metri quadrati nelle stanze ove alloggiano tre persone,
  - iii) 14.5 metri quadrati nelle stanze ove alloggiano quattro persone;
- j) sulle navi speciali, le cabine possono dare alloggio a più di quattro persone, la superficie del pavimento di ciascuna camera da letto non potrà essere inferiore a 3.60 metri quadrati per persona;
- k) sulle navi diverse dalle navi passeggeri e dalle navi speciali, le cabine per i marittimi che assolvono le funzioni di ufficiali della nave, qualora non sia previsto un salotto personale o una sala ricreazione, la superficie per occupante non deve essere inferiore a:
  - i) 7.5 metri quadrati nelle navi inferiori a tremila tonnellate di stazza lorda;
  - ii) 8.5 metri quadrati nelle navi di 3000 o più tonnellate di stazza lorda ma inferiori a 10000 tonnellate di stazza lorda;
  - iii) 10 metri quadrati nelle navi di 10 000 o più tonnellate di stazza lorda;
- l) sulle navi passeggeri e sulle navi speciali, la superficie del pavimento delle cabine destinate ai marittimi che svolgono le funzioni di ufficiali della nave, qualora non sia previsto un salotto personale o una sala di ricreazione, non può essere inferiore a 7.5 metri quadrati per persona nel caso di ufficiali subalterni e non meno di 8.5 metri quadrati nel caso di ufficiali superiori; per

ufficiale subalterno si intende chi presta servizio a livello operativo, e per ufficiale superiore chi presta servizio a livello di comando;

- m) il capitano, il direttore di macchina ed il primo ufficiale di rotta devono disporre, oltre alle loro cabine, di un salotto e di una sala di ricreazione contigui, o equivalente spazio supplementare; le navi di stazza lorda inferiore a 3000 tonnellate possono essere esentate dall'autorità competente da siffatto obbligo previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate; e
- n) per ciascun occupante, il mobilio deve includere un armadio guardaroba di una capacità minima di 475 litri ed un cassetto o spazio equivalente di almeno 56 litri; se il cassetto è incorporato nell'armadio guardaroba, il volume minimo combinato dell'armadio guardaroba deve essere di 500 litri. Dev'essere dotato di uno scaffale e deve poter essere chiuso a chiave in modo da salvaguardare la *privacy*;
- o) ogni cabina, dev'essere dotata di un tavolo o di uno scrittoio che può essere fisso, con piano a ribalta oppure a scomparsa, così come del numero di comodi posti a sedere che sia necessario.

10. Per quanto concerne le prescrizioni per le mense, queste dovranno:

- a) essere situate lontane dalle cabine ed essere ubicate il più vicino possibile alla cucina di bordo; le navi inferiori a 3000 tonnellate di stazza lorda possono essere esentate dall'autorità competente da quest'obbligo previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate; e
- b) essere di dimensioni adeguate, essere sufficientemente comode ed opportunamente attrezzate ed equipaggiate, anche per quanto riguarda la presenza di macchine distributrici di bibite e alimenti, tenendo conto del numero di marittimi che potrebbero utilizzarle in un dato momento; devono essere fornite mense separate o comuni, come appropriato.

11. In merito alle prescrizioni per le strutture sanitarie:

- a) tutti i marittimi devono avere accesso agevole a strutture sanitarie a bordo della nave che rispondano alle norme minime di salute ed igiene ed a norme ragionevoli di comfort; dovranno essere fornite strutture sanitarie separate per uomini e donne;
- b) ci devono essere strutture sanitarie di facile accesso dal ponte di comando e dalla sala macchine oppure situate vicino al centro di controllo di tale sala; le navi di tonnellaggio inferiore a 3000 tonnellate di stazza lorda possono essere esentate dall'autorità competente dalla soddisfazione di tale obbligo, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate;
- c) a bordo di tutte le navi deve essere previsto, in un'ubicazione adatta, come minimo, una toilette, un lavabo ed una vasca da bagno o una doccia, o entrambi, per ogni gruppo di sei o meno persone che non dispongano di servizi privati;

- d) fatta eccezione delle navi passeggeri, ogni cabina deve essere fornita di un lavabo con acqua corrente dolce, calda e fredda, tranne quando vi sia un sifonato lavabo in una stanza da bagno privata;
- e) a bordo delle navi passeggeri normalmente impiegate in viaggi di durata non superiore a quattro ore, l'autorità competente deve prendere in considerazione l'adozione di speciali disposizioni oppure una riduzione degli impianti prescritti;
- f) deve essere utilizzabile acqua corrente dolce, calda e fredda, in ogni luogo per la pulizia personale.

12. Tenuto conto delle prescrizioni per l'infermeria, le navi con un equipaggio di quindici o più marittimi arruolati in un viaggio di durata superiore a tre giorni devono disporre di una infermeria indipendente da usarsi esclusivamente a scopo sanitario. L'autorità competente può esentare da questa disposizione le navi impiegate nel traffico costiero. Nell'approvare l'infermeria indipendente a bordo, l'autorità competente deve garantire che la sistemazione, in qualsiasi condizione ambientale, si possa facilmente accedere all'infermeria, e che i suoi occupanti possano essere sistemati comodamente e ricevere rapidamente le cure adeguate.

13. Deve essere disponibile un impianto di lavanderia ubicato ed allestito adeguatamente.

14. A bordo di tutte le navi, i marittimi devono poter avere accesso quando non sono di servizio ad uno o più luoghi sul ponte scoperto; questi spazi devono essere di superficie adeguata, tenendo conto della dimensione della nave e del numero di marittimi a bordo.

15. Ogni nave deve disporre di uffici separati o di un ufficio comune per il servizio di coperta e per il servizio delle sezioni macchine; le navi di stazza lorda inferiore a 3000 tonnellate possono esentate dall'autorità competente da quest'obbligo, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

16. Le navi regolarmente impiegate in porti infestati da zanzare devono essere attrezzate con appropriati dispositivi, come disposto dall'autorità competente.

17. A bordo delle navi devono essere previsti a beneficio di tutti i marittimi appropriate attrezzature, strutture e servizi ricreativi per i marittimi, ivi compresa la connettività sociale, adeguati alle particolari necessità dei marittimi che devono vivere e lavorare sulla nave, tenendo conto del regolamento 4.3 e delle connesse disposizioni del Codice sulla tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli incidenti.<sup>34</sup>

18. L'autorità competente deve esigere che si effettuino frequenti ispezioni a bordo delle navi, da parte o previa autorizzazione del capitano, in modo da garantire che l'alloggio del marittimo sia mantenuto in buono stato di pulizia ed in adeguate condizioni di abitabilità. I risultati di ogni siffatta ispezione devono essere annotati in un registro ed essere disponibili per la consultazione.

19. Nel caso di navi dove vi sia la necessità di tener in conto, senza alcuna discriminazione, degli interessi dei marittimi che abbiano differenti e distinte pratiche

<sup>34</sup> Nuovo testo giusta la cifra III degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

religiose e sociali, l'autorità competente può, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, concedere di applicare imparzialmente variazioni rispetto alla presente Norma, a condizione che tali variazioni non si risolvano in condizioni complessivamente meno favorevoli di quelle che risulterebbero dall'applicazione della suddetta Norma.

20. Ogni Stato Membro, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, può esentare le navi di tonnellaggio lordo minore a 200 tonnellate, quando è ragionevole farlo, tenendo conto delle dimensioni della nave e del numero delle persone a bordo, dal rispetto delle prescrizioni previste nelle seguenti disposizioni della presente Norma:

- a) par. 7 b), 11 d) e 13; e
- b) par. 9 f) e h) fino a l), con riguardo soltanto alla superficie del pavimento.

21. Ogni esenzione riguardo alle prescrizioni contenute nella presente Norma può essere concessa soltanto nei casi espressamente previsti nella presente Norma e soltanto in circostanze particolari nelle quali siffatte esenzioni possano essere chiaramente giustificate da validi motivi e subordinatamente alla tutela della salute e della sicurezza dei marittimi.

*Linea guida B3.1*                      Alloggi e strutture ricreative

*Linea guida B3.1.1*                Progettazione e costruzione

1. Le paratie esterne delle cabine e delle mense dovrebbero essere adeguatamente isolate. Ogni rivestimento dei macchinari, come pure ogni bordo delle paratie che delimitano le cucine di bordo ed gli altri posti nel quale è prodotto calore, dovrebbe essere adeguatamente isolato quando sussiste la possibilità che gli effetti derivanti dal calore raggiungano gli alloggi o i corridoi contigui. Dovrebbero essere inoltre adottate disposizioni ai fini della protezione dagli effetti del calore disperso dalle tubature per il vapore e/o per l'acqua calda.

2. Le camere da letto, le sale da pranzo, i locali di ricreazione ed i passaggi stretti negli alloggi dovrebbero essere adeguatamente isolati per prevenire ogni condensazione o ogni surriscaldamento.

3. Le superfici delle paratie e del ponte di prora dovrebbero essere di materiali la cui superficie si possa facilmente mantenere pulita. Non dovrebbe essere usato nessun tipo di costruzione che possa dare ricetto ad insetti parassiti.

4. Le superfici delle paratie e del ponte di prora nelle cabine e nelle mense dovrebbero essere mantenute pulite facilmente e dovrebbero essere di colore chiaro, con una finitura resistente e non tossica.

5. I ponti in tutti gli alloggi dei marittimi dovrebbero essere di materiale e costruzione approvati; tali rivestimenti dovrebbero essere forniti di una superficie antiscivolo e impermeabile all'umidità e che si possa facilmente mantenere pulita.

6. Nel caso in cui i pavimenti siano di materiali composti, le congiunzioni con i lati dovrebbero essere sagomate per evitare interstizi.

*Linea guida B3.1.2* Aerazione

1. Il sistema di aerazione delle cabine e delle sale mensa dovrebbe essere regolabile in modo da mantenere l'aria in una condizione soddisfacente e di garantire un sufficiente ricambio dell'aria in ogni condizione di tempo e di clima.
2. Sistemi di aria condizionata, sia di tipo centralizzato che di unità singola, dovrebbero essere progettati per:
  - a) mantenere l'aria ad una temperatura e ad un grado di umidità relativa soddisfacenti rispetto alle condizioni di aria esterna, garantire un sufficiente ricambio di aria in ogni spazio climatizzato, tenendo conto delle particolari caratteristiche delle operazioni in mare e non produrre rumore o vibrazioni eccessivi; e
  - b) facilitare la pulizia e disinfezione per prevenire o controllare la diffusione di malattie.
3. L'energia elettrica necessaria per la climatizzazione e per gli altri mezzi di aerazione previsti dai precedenti paragrafi della presente Linea guida dovrebbe essere sempre disponibile durante tutto il tempo in cui i marittimi vivono e lavorano a bordo, nonché quando le condizioni lo richiedano. Tuttavia, tale elettricità non ha bisogno di essere fornita da una fonte di emergenza.

*Linea guida B3.1.3* Riscaldamento

1. Il sistema di riscaldamento degli alloggi del marittimo dovrebbe essere in funzione durante tutto il tempo in cui i marittimi vivono o lavorano a bordo, nonché quando le condizioni lo richiedano.
2. A bordo di ogni nave sulla quale sia richiesto un sistema di riscaldamento, quest'ultimo dovrebbe essere fornito per mezzo di acqua calda, aria calda, elettricità, vapore o mezzo equivalente. Tuttavia, all'interno dell'area alloggi, il vapore non dovrebbe essere impiegato come mezzo per la trasmissione del calore. Il sistema di riscaldamento dovrebbe essere in grado di mantenere la temperatura negli alloggi del marittimo ad un livello adeguato nelle normali condizioni di tempo e di clima che si possano incontrare lungo la rotta nella quale la nave è impiegata. L'autorità competente dovrebbe prescrivere le condizioni che devono rispettarsi.
3. I radiatori e gli altri dispositivi di riscaldamento dovrebbero essere collocati e, se necessario, schermati in modo da evitare rischio di incendio o costituire una fonte di pericolo o disagio per gli occupanti dei locali.

*Linea guida B3.1.4* Illuminazione

1. Tutte le navi dovrebbero essere fornite di un impianto che permetta di illuminare mediante luce elettrica l'alloggio del marittimo. Se non vi sono a bordo due fonti di elettricità indipendenti per l'illuminazione, dovrebbe essere fornita illuminazione addizionale mediante lampade o mezzi di illuminazione per uso di emergenza di modello adeguato.
2. Nelle cabine dovrebbe essere installata una lampada elettrica per la lettura alla testa di ciascuna cuccetta.

3. Appropriati norme di illuminazione naturale ed artificiale dovrebbero essere stabiliti dall' autorità competente.

*Linea guida B3.1.5*                      Locali per il pernottamento

1. Le cuccette dovrebbero essere adeguatamente sistemate a bordo, in modo da assicurare il maggior comfort possibile al marittimo ed a qualunque partner che possa eventualmente accompagnarlo.

2. Quando risulti ragionevole e realizzabile, tenendo conto della dimensione della nave, dell'attività cui è destinata e della sua progettazione, le cabine dovrebbero essere progettate e fornite di un bagno privato, che includa una toilette, in modo da garantire un comfort ragionevole per i loro occupanti e da agevolare la pulizia.

3. Nella misura in cui risulti possibile, i locali per il pernottamento dei marittimi dovrebbero essere predisposti in modo che i turni di guardia siano separati e che nessun marittimo che lavori durante il giorno condivida una stanza con coloro che montano la guardia.

4. Nel caso di marittimi che svolgono la mansione di sottufficiale non dovrebbero esserci più di due persone per cabina.

5. Dovrebbe considerarsi di estendere la possibilità prevista nel paragrafo 9 m) della Norma A3.1, al secondo ufficiale di macchina, ove realizzabile.

6. Gli spazi occupati da cuccette, armadietti, cassettoni e sedie dovrebbero essere inclusi nel calcolo della superficie del pavimento. Gli spazi limitati o di forma irregolare che non aumentino effettivamente lo spazio disponibile per la libertà di movimento e che non possano essere usati per installare mobili dovrebbero essere esclusi da questo calcolo.

7. Non dovrebbero sovrapporsi più di due cuccette. Nel caso di cuccette disposte lungo il fianco della nave, ci dovrebbe essere soltanto una fila singola qualora la luce laterale sia posta al di sopra della cuccetta.

8. Quando due letti sono sovrapposti, la cuccetta inferiore non dovrebbe essere posta a meno di 30 cm dal pavimento; la cuccetta più alta dovrebbe essere collocata approssimativamente a metà altezza fra l'estremità del letto più basso ed il lato più basso delle travi della testa del ponte.

9. La struttura ed la ringhiera di protezione di una cuccetta, qualora ci fosse, dovrebbe essere di materiale approvato, duro, liscio, non soggetto a corrosione oppure possibile luogo di annidamento di insetti parassiti.

10. Se sono impiegate strutture tubolari per la costruzione delle cuccette, esse dovrebbero essere completamente a chiusura ermetica e senza fori che potrebbero consentire l'accesso ad insetti parassiti.

11. Ogni cuccetta dovrebbe essere dotata di un materasso confortevole con fondo imbottito o di un materasso con rete. Il materiale del materasso e dell'imbottitura dovrebbero essere di materiale approvato. Non dovrebbe essere usata un'imbottitura di materiale che potrebbe dare ricetto ad animali parassiti.

12. Nel caso in cui una cuccetta sia sistemata sopra un'altra, dovrebbe essere fornita di un fondo a prova di polvere al di sotto del materasso o del materasso a molle della cuccetta superiore.
13. Il mobilio dovrebbe essere di materiale liscio e duro, non suscettibile a deformazioni o corrosioni.
14. Gli oblò delle cabine dovrebbero essere dotati di tende o mezzi equivalenti.
15. Le cabine dovrebbero essere fornite di uno specchio, di armadietti per articoli da toilette, di uno scaffale per libri e di un numero sufficiente di appendiabiti.

*Linea guida B3.1.6*                      Locali mensa

1. I locali mensa possono essere o comuni o separati. La decisione a riguardo dovrebbe essere presa previa consultazione con i rappresentanti degli armatori e dei marittimi e soggetta all'approvazione dell'autorità competente. Dovrebbe tenersi conto di fattori quali la dimensione della nave e le differenti esigenze culturali, religiose e sociali dei marittimi.
2. Nel caso in cui siano previsti servizi dei locali mensa separati per i marittimi, dovrebbero essere forniti locali mensa separati per:
  - a) il capitano e gli ufficiali; e
  - b) i sottufficiali e gli altri marittimi.
3. A bordo delle navi diverse da quelle passeggeri, la superficie del pavimento dei locali mensa per i marittimi non dovrebbe essere inferiore a 1,5 metri quadri per ogni posto a sedere previsto.
4. A bordo di ogni nave, i locali mensa dovrebbero essere forniti di tavoli e sedie adeguati, fisse o amovibili, in numero sufficiente per accogliere il maggior numero di marittimi che potrebbero farne uso nello stesso momento.
5. Dovrebbero essere utilizzabili in ogni momento quando i marittimi sono a bordo i seguenti impianti:
  - a) un frigorifero, che dovrebbe essere posto in un luogo facilmente accessibile e di capacità sufficiente per il numero di persone che utilizzano il locale o i locali mensa;
  - b) macchine per la distribuzione di bevande calde; e
  - c) macchine per la distribuzione di acqua fredda.
6. Nel caso in cui le dispense disponibili non siano accessibili dai locali mensa, dovrebbero essere forniti armadietti adeguati per gli utensili da mensa ed impianti appropriati per il lavaggio degli stessi.
7. Il piano dei tavoli e delle sedie dovrebbe essere di materiale resistente all'umidità.

*Linea guida B3.1.7*                      Servizi igienici

1. Lavabi e vasche da bagno dovrebbero essere di dimensioni adeguate e costruiti con materiali approvati, con una superficie liscia, non soggetta a rompersi, a sfaldarsi o a corrodarsi.

2. Ogni toilette dovrebbe essere di un modello approvato e fornita di un ampio flusso di acqua o di un altro mezzo di sgombrò adeguato, come un sistema di aspirazione, in stato di costante funzionamento e a comando individuale.
3. Gli impianti sanitari destinati ad essere utilizzati da più di una persona dovrebbero soddisfare i seguenti requisiti:
  - a) i rivestimenti dei pavimenti dovrebbero essere di materiale resistente approvato, impermeabile all'umidità e dovrebbe essere fornito di un efficace sistema di drenaggio;
  - b) le paratie dovrebbero essere in acciaio o in qualsiasi altro materiale il cui impiego sia stato approvato, e dovrebbero essere impermeabili almeno fino a 23 centimetri al di sopra del livello del suolo;
  - c) i locali dovrebbero essere sufficientemente illuminati, riscaldati ed aerati;
  - d) le toilettes dovrebbero essere ubicate in un luogo facilmente accessibile, ma separate, dalle cabine e dai bagni personali; esse non dovrebbero avere accesso diretto dalle cabine o da un corridoio fra le cabine e le toilettes che non abbia altro accesso; tuttavia quest'ultima disposizione non si dovrebbe essere applicate quando alle toilettes situate fra due cabine che hanno un totale di marittimi non superiore a quattro; e
  - e) nel caso in cui vi sia più di un bagno in uno scompartimento, dovrebbero essere sufficientemente separati per garantire la *privacy*.
4. Gli impianti di lavanderia forniti per l'uso dei marittimi dovrebbero, tra le altre cose, includere:
  - a) lavatrici;
  - b) macchine per asciugare oppure locali per stendere la biancheria adeguatamente riscaldati ed areati; e
  - c) ferri ed assi da stiro o apparecchi equivalenti.

#### *Linea guida B3.1.8*                      Infermeria

1. L'infermeria dovrebbe essere progettata in modo da facilitare i consulti e la prestazione del primo soccorso medico e contribuire a prevenire la diffusione di malattie contagiose.
2. L'entrata, le cuccette, l'illuminazione, l'aerazione, il riscaldamento e la somministrazione d'acqua dovrebbero essere progettate in modo da garantire il comfort ed agevolare la cura degli occupanti.
3. Il numero delle cuccette dell'infermeria dovrebbe essere prescritto dall'autorità competente.
4. Gli occupanti dell'infermeria dovrebbero disporre, per loro uso esclusivo, di impianti sanitari che facciano parte dell'infermeria stessa o che siano situati nell'immediata prossimità di questa. Tali impianti sanitari dovrebbero comprendere almeno una toilette, un lavabo ed una vasca da bagno o doccia.

*Linea guida B3.1.9* Altri impianti

1. Nel caso in cui siano previsti impianti separati per permettere al personale del reparto macchine di cambiarsi, questi dovrebbero essere:

- a) sistemati all'esterno del locale macchine ma con agevole accesso da esso; e
- b) dotati di armadi individuali, come pure di vasche da bagno o docce, o di entrambi, e di lavabi che abbiano acqua corrente dolce, calda e fredda.

*Linea guida B3.1.10* Biancheria e coperte da letto, utensili per mensa e miscelanea normativa

1. Ogni Stato Membro dovrebbe prendere in considerazione di applicare i seguenti principi:

- a) quanto serve per un letto pulito e gli utensili da tavola dovrebbero essere forniti dall'armatore ad ogni marittimo per l'uso a bordo durante il servizio sulla nave, e dovrebbero essere restituiti al momento specificato dal capitano e al completamento del servizio sulla nave;
- b) la biancheria e le coperte da letto dovrebbero essere di buona qualità. I piatti, le tazze e gli altri utensili da tavola dovrebbero essere di materiale approvato che possa essere pulito facilmente; e
- c) asciugamani, sapone e carta igienica dovrebbero essere forniti dall'armatore a tutti i marittimi.

*Linea guida B3.1.11* Impianti ricreativi, posta ed accordi per la visita a bordo della nave

1. Impianti e servizi ricreativi dovrebbero essere sottoposti a revisione frequentemente per garantire che essi siano adeguati alle necessità dei marittimi alla luce dei mutamenti derivanti dall'evoluzione tecnica, delle condizioni operative e degli altri sviluppi nell'industria del trasporto marittimo.

2. Gli arredamenti per impianti ricreativi dovrebbero come minimo includere una biblioteca e mezzi necessari per la lettura, la scrittura e, ove possibile, per il gioco.

3. In connessione con la progettazione di impianti per la ricreazione, l'autorità competente dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di installare un posto di ristoro.

4. Ove praticabile, occorrerebbe anche prevedere di fornire gratuitamente ai marittimi i seguenti impianti:

- a) una sala fumatori;
- b) la possibilità di guardare la televisione e ascoltare la radio;
- c) proiezione di film, la cui scorta dovrebbe essere adeguata per la durata del viaggio e, ove necessario, rinnovata ad intervalli ragionevoli;
- d) articoli sportivi, incluso l'equipaggiamento per l'esercizio fisico, giochi da tavolo e giochi da ponte;
- e) ove possibile, impianti per il nuoto;

- f) una biblioteca contenente libri di carattere professionali e di altro genere, la cui scorta dovrebbe essere adeguata per la durata del viaggio e rinnovata ad intervalli ragionevoli;
- g) mezzi per lavori manuali ricreativi;
- h) impianti elettronici come radio, TV, videoregistratori, lettori DVD/CD, personal computer e software e lettore/registratore di cassette, e
- i) eventualmente, bar per i marittimi, tranne che siano contrari ai costumi nazionali, religiosi e sociali; e
- j)<sup>35</sup> accesso ragionevole alle comunicazioni telefoniche nave-terra, dove appropriato, eventualmente a tariffe moderate.

5. Dovrebbe essere compiuto ogni sforzo per garantire che l'inoltro della posta dei marittimi sia il più sicuro e sollecito possibile. Ulteriori sforzi dovrebbero essere previsti per evitare che sia richiesto ai marittimi di pagare un soprattassa postale nel caso in cui la posta debba essere loro rispedita a causa di circostanze indipendenti alla loro volontà.

6. Dovrebbero essere prese in considerazione misure volte a garantire, subordinatamente ad ogni legge o regolamento nazionale o internazionale applicabile, che, quando sia possibile e ragionevole, ai marittimi sia sollecitamente concessa l'autorizzazione di ricevere i loro partner, parenti ed amici come visitatori a bordo della nave quando si trovi in porto. Siffatte misure dovrebbero tenere conto delle autorizzazioni richieste ai fini della sicurezza.

7. Dovrebbe essere valutata la possibilità di permettere ai marittimi di essere accompagnati dai loro partner di tanto in tanto in occasione di un viaggio, quando ciò è possibile e ragionevole. Tali partner dovrebbero avere un'adeguata copertura assicurativa contro i rischi di infortuni e malattie; gli armatori dovrebbero dare al marittimo ogni assistenza per sottoscrivere tale assicurazione.

8. Gli Stati Membri dovrebbero, nella misura in cui sia ragionevole e possibile, fornire ai marittimi a bordo delle loro navi un accesso a Internet, eventualmente a tariffe moderate.<sup>36</sup>

#### *Linea guida B3.1.12*      Prevenzione del rumore e delle vibrazioni

1. Le strutture degli alloggi, dei servizi ricreativi e di catering dovrebbero essere ubicati quanto più possibile lontano dalle macchine, dai locali dei meccanismi di comando, dagli argani del ponte, dagli impianti di aerazione, di riscaldamento e condizionamento dell'aria, come gli altri macchinari e dispositivi rumorosi.

2. Materiali per l'isolamento acustico o altri appropriati materiali fonoassorbenti dovrebbero essere usati per la costruzione e la rifinitura delle paratie, dei ponti di prora e dei ponti all'interno degli spazi rumorosi, come pure delle porte a chiusura automatica atte a garantire l'isolamento dal rumore delle sale macchina.

<sup>35</sup> Nuovo testo giusta la cifra III degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

<sup>36</sup> Introdotto dalla cifra III degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

3. Le sale macchina e gli altri locali per macchinari dovrebbero essere forniti, ove possibile, di stanze di controllo centralizzato insonorizzate ad uso del personale delle sale macchine. I luoghi di lavoro, come l'officina meccanica, dovrebbero essere isolati, il più possibile, dal rumore generale della sala macchine, e dovrebbero essere adottate misure per ridurre il rumore del funzionamento dei macchinari.
4. I limiti del livello di rumore autorizzati nei posti di lavoro e di soggiorno dovrebbero essere conformi alle direttive internazionale dell'OIL relative ai livelli di esposizione, inclusi quelli contenuti nel Codice degli usi dell'OIL, del 2001, intitolato Fattori ambientali nel posto di lavoro, e, se necessario, alla tutela specifica raccomandata dall'IMO, come pure ad ogni strumento di emendamento ulteriore o complementare relativo a livelli accettabili di rumore a bordo delle navi. Una copia degli strumenti applicabili in Inglese e nella lingua di lavoro della nave dovrebbe essere conservato a bordo ed essere accessibile ai marittimi.
5. Nessun alloggio o struttura ricreativa o servizio di catering dovrebbe essere esposto a vibrazioni eccessive.

### **Regolamento 3.2** Vitto e servizio di catering

*Scopo: Garantire ai marittimi un'alimentazione di buona qualità, compresa l'acqua potabile, servita nel rispetto di condizioni igieniche stabilite*

1. Ogni Stato Membro deve assicurare che le navi battenti la sua bandiera trasportino a bordo e servano prodotti alimentari ed acqua potabile di buona qualità, il cui valore nutrizionale e la quantità soddisfino adeguatamente le esigenze delle persone a bordo, tenendo conto delle diverse appartenenze culturali e religiose.
2. Ai marittimi a bordo di una nave dev'essere fornito gratuitamente cibo fino alla fine del loro impiego.
3. I marittimi ingaggiati come cuochi di nave con la responsabilità della preparazione del cibo devono avere la formazione e le qualifiche che si esigono per esercitare questa funzione a bordo della nave.

### *Norma A3.2* Vitto e servizio di catering

1. Ogni Stato Membro deve adottare leggi e regolamenti o altri provvedimenti per garantire le norme minime riguardanti la quantità e la qualità dell'alimentazione e dell'acqua potabile e le norme relative al servizio di catering, che si applicano ai pasti serviti ai marittimi a bordo delle navi battenti la sua bandiera e deve impegnarsi, mediante attività educative, a promuovere la conoscenza e la applicazione delle norme previste nel presente paragrafo.
2. Ogni Stato Membro deve garantire che le navi battenti la sua bandiera osservino le seguenti norme minime:
  - a)<sup>37</sup> una sufficiente scorta di alimenti e di acqua potabile, di valore nutritivo, qualità e varietà soddisfacenti, tenuto conto del numero dei marittimi a bordo, delle loro esigenze religiose e delle loro pratiche culturali in materia

<sup>37</sup> Nuovo testo giusta la cifra IV degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

alimentare e della durata e natura del viaggio, e fornita gratuitamente durante il periodo di arruolamento;

- b)<sup>38</sup> la sistemazione e l'attrezzatura del servizio di cucina e di catering deve essere in grado di consentire la fornitura ai marittimi di pasti adeguati, variati, equilibrati e nutritivi preparati e serviti in condizioni igieniche soddisfacenti;
- c) il personale del servizio di cucina e di catering deve essere adeguatamente formato ed istruito per l'esercizio delle sue funzioni.

3. Gli armatori devono assicurare che i marittimi ingaggiati come cuochi della nave siano addestrati, qualificati e provvisti della qualifica e della competenza per esercitare questa funzione conformemente alle disposizioni delle leggi e dei regolamenti dello Stato Membro interessato.

4. Le prescrizioni di cui al paragrafo 3 della presente Norma devono includere la necessità di seguire un corso di formazione professionale approvato o riconosciuto dall'autorità competente, riguardante la prova pratica di cucina, l'igiene alimentare e personale, la conservazione degli alimenti, la gestione delle scorte, e la tutela dell'ambiente e l'igiene e la sicurezza del servizio di cucina e di catering.

5. A bordo delle navi che operano con un organico prescritto inferiore a dieci persone, le quali, a causa delle dimensioni dell'equipaggio o dell'area di navigazione, possono non essere obbligate dall'autorità competente ad avere a bordo almeno un cuoco pienamente qualificato, si dovrebbe impartire formazione o istruzione a tutte le persone che preparano i prodotti alimentari in cucina nell'ambito delle aree collegate all'igiene alimentare e personale, così come riguardo al confezionamento ed immagazzinamento dei prodotti alimentari a bordo della nave.

6. In circostanze di estrema necessità, l'autorità competente può emanare una dispensa che autorizzi un cuoco non pienamente qualificato a servire su una determinata nave per un determinato periodo di tempo limitato, fino al successivo porto di passaggio o per un periodo non superiore a un mese, a condizione che la persona alla quale la dispensa è concessa abbia ricevuto una formazione o un'istruzione nelle aree di programma che comprendono l'igiene alimentare e personale così come il trattamento e l'immagazzinamento dei prodotti alimentari a bordo di una nave.

7. In conformità con la vigente procedura prevista al Titolo 5, l'autorità competente deve esigere che ispezioni documentate frequenti siano compiute a bordo della nave, dal capitano o con la sua autorizzazione, in riferimento ai seguenti settori:

- a)<sup>39</sup> le scorte di prodotti alimentari ed acqua potabile, in termini di quantità, valore nutrizionale, qualità e varietà;
- b) ogni spazio ed impianto usato per l'immagazzinamento ed il trattamento dei prodotti alimentari e dell'acqua potabile;
- c) la cucina di bordo ed ogni altro impianto utilizzato per la preparazione ed il servizio dei pasti.

<sup>38</sup> Nuovo testo giusta la cifra IV degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

<sup>39</sup> Nuovo testo giusta la cifra IV degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

8. Nessun marittimo di meno di 18 anni deve essere impiegato o ingaggiato o lavorare come cuoco della nave.

*Linea guida B3.2* Vitto e servizio di catering

*Linea guida B3.2.1* Ispezione, addestramento, ricerche e pubblicazioni

1. L'autorità competente, in cooperazione con altri enti ed organizzazioni competenti, dovrebbe raccogliere informazioni aggiornate sull'alimentazione e sui metodi di acquisto, di deposito, di conservazione dei prodotti alimentari, come pure sul modo di preparare e servire i pasti, tenuto conto delle specificità del servizio di catering a bordo di una nave. Queste informazioni dovrebbero essere a disposizione, gratuitamente oppure ad un costo ragionevole, dei produttori e dei commercianti specializzati nella fornitura di prodotti alimentari o di materiale per il servizio di catering, dei capitani, dei camerieri di bordo ed i cuochi della nave e per le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate. A tal fine, dovrebbero essere usate appropriate forme di pubblicità, come manuali, opuscoli, manifesti, grafici o avvisi sui giornali specialistici.

2. L'autorità competente dovrebbe formulare raccomandazioni per evitare spreco di prodotti alimentari, per facilitare il mantenimento di un corretto livello di igiene, e garantire un'organizzazione del lavoro ottimale.

3. L'autorità competente dovrebbe impegnarsi con enti ed organizzazioni competenti a elaborare materiale didattico ed informazioni da diffondere a bordo, concernenti i metodi atti a garantire un'alimentazione e servizi di catering soddisfacenti.

4. L'autorità competente dovrebbe lavorare in stretta cooperazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate e con gli enti nazionali o locali che si occupano delle questioni alimentari e della salute; dovrebbe poter utilizzare, quando necessario, i servizi di tali autorità.

*Linea guida B3.2.2* Cuochi delle navi

1. Dovrebbero essere qualificati come cuochi di bordo solamente i marittimi che soddisfino le seguenti condizioni:

- a) avere prestato servizio in mare per il periodo minimo fissato dall'autorità competente che potrebbe variare in funzione delle qualificazioni o delle esperienze pertinenti che possiede l'interessato;
- b) abbiano superato un esame prescritto dall'autorità competente o un esame equivalente al termine di un corso di formazione professionale riconosciuto per cuochi.

2. L'esame prescritto può essere condotto ed i certificati corrispondenti possono essere rilasciati direttamente dall'autorità competente oppure, sotto il suo controllo, da una scuola per la formazione professionale dei cuochi riconosciuta.

3. L'autorità competente dovrebbe provvedere al riconoscimento, se appropriati, dei certificati di capacità di cuoco di bordo rilasciati da un altro Stato Membro, che abbia ratificato la presente Convenzione oppure la Convenzione sulla Certificazione dei Cuochi di Bordo (n. 69) del 1946, oppure da un'altra istituzione riconosciuta.

## **Titolo 4: Tutela della salute, assistenza medica, assistenza sociale e protezione della sicurezza sociale**

### **Regolamento 4.1** Assistenza medica a bordo della nave e a terra

*Scopo: Proteggere la salute dei marittimi e garantire il loro immediato accesso all'assistenza medica a bordo della nave e a terra*

1. Ogni Stato Membro deve garantire che tutti i marittimi che lavorano sulle navi battenti la sua bandiera siano protetti da adeguate misure per la tutela della loro salute e che abbiano accesso a sollecita e adeguata assistenza medica durante la durata del loro servizio a bordo.
2. La tutela e l'assistenza di cui al paragrafo 1 del presente Regolamento devono, in via di principio, essere fornite gratuitamente ai marittimi.
3. Ogni Stato Membro deve garantire che i marittimi a bordo di navi nel suo territorio, che necessitino di assistenza medica immediata, abbiano accesso alle strutture mediche dello Stato Membro a terra.
4. Le disposizioni riguardanti la tutela della salute e l'assistenza medica a bordo enunciate nel Codice includono norme relative a misure dirette a fornire ai marittimi una tutela della salute e un'assistenza medica il più possibile comparabili a quelle di cui generalmente possono beneficiare i lavoratori a terra.

### *Norma A4.1* Assistenza medica a bordo della nave e a terra

1. Per proteggere la salute dei marittimi che lavorano a bordo delle navi battenti la sua bandiera e garantire loro assistenza medica, incluse le cure dentali essenziali, ogni Stato Membro deve assicurarsi che siano adottate misure che:
  - a) garantiscano l'applicazione ai marittimi di ogni disposizione generale relativa alla tutela della salute durante il lavoro e all'assistenza medica attinente alle loro mansioni, come pure di speciali disposizioni specifiche per il lavoro a bordo della nave;
  - b) garantiscano ai marittimi una tutela della salute e un'assistenza medica comparabili, ove possibile, a quelle di cui generalmente beneficiano i lavoratori a terra, incluso un pronto accesso alle medicine, alle attrezzature mediche ed agli impianti per la diagnosi e la cura e l'informazione e la perizia medica necessari;
  - c) riconoscano ai marittimi il diritto di consultare senza ritardo un medico o un odontoiatra qualificato nei porti di scalo, ove possibile;
  - d) garantiscano che, nel limite della conformità con le leggi e con la pratica nazionali degli Stati Membri, i servizi di assistenza medica e di tutela della salute siano forniti senza spese per i marittimi a bordo della nave o sbarcati in un porto estero; e
  - e) non si limitino alla cura del marittimo ammalato o infortunato, ma includano anche misure di carattere preventivo, in particolare l'elaborazione di programmi di campagna promozionale della salute e di educazione sanitaria.

2. L'autorità competente deve adottare un tipo di formulario medico standard per l'uso dei capitani della nave e del pertinente personale medico competente a terra e a bordo. Tale formulario, una volta completato, ed il suo contenuto devono avere carattere riservato e devono essere usati esclusivamente per agevolare le cure dei marittimi.
3. Ogni Stato Membro deve adottare leggi e regolamenti che stabiliscano, per l'assistenza medica ed ospedaliera sulle navi battenti la sua bandiera, prescrizioni riguardanti un ospedale di bordo, le attrezzature mediche, l'equipe e la formazione.
4. Le leggi ed i regolamenti nazionali devono esigere come minimo il rispetto delle seguenti prescrizioni:
  - a) tutte le navi devono disporre di una farmacia di bordo, di attrezzatura medica ed di una guida medica, le cui specificazioni devono essere prescritte e soggette a regolare ispezione da parte dell'autorità competente; le prescrizioni nazionali devono tenere conto del tipo di nave, del numero delle persone a bordo e della natura, della destinazione e della durata dei viaggi come pure delle relative norme mediche raccomandate sul piano nazionale ed internazionale;
  - b) navi che trasportano 100 o più persone ed ordinariamente impiegate in viaggi internazionali che durino più di tre giorni devono disporre a bordo di un medico qualificato che sia responsabile della fornitura dell'assistenza medica; le leggi nazionali ed i regolamenti devono, altresì, specificare quali altre navi sono obbligate a disporre di un medico a bordo, tenendo conto, in particolare, di fattori come la durata, la natura e le condizioni del viaggio ed il numero di marittimi a bordo;
  - c) una nave che non abbia un medico a bordo deve essere obbligata ad avere come minimo un marittimo incaricato dell'assistenza medica e della amministrazione delle medicine nel quadro delle sue normali mansioni oppure almeno un marittimo a bordo competente a prestare il pronto soccorso. Le persone incaricate di garantire l'assistenza medica a bordo e che non siano medici devono aver completato soddisfacentemente la formazione professionale in merito all'assistenza medica che sia conforme alle prescrizioni della Convenzione Internazionale del 1978 sulle Norme di Formazione Professionale, Certificazione e Tenute della Guardia per i Marittimi del 1978, come emendata («STCW»); i marittimi incaricati di fornire il primo soccorso medico devono aver soddisfacentemente completato una formazione per il primo soccorso medico, che risponda alle disposizioni della STCW; le leggi ed i regolamenti nazionali devono precisare il livello della formazione richiesta tenendo conto, in particolare, di certi fattori, come la durata, la natura e le condizioni di viaggio come pure il numero di marittimi a bordo; e
  - d) l'autorità competente deve garantire, in virtù di un sistema predisposto, che a qualsiasi ora del giorno e della notte, per le navi in mare siano disponibili consulti medici, mediante radio o comunicazione satellitare, inclusi consulti di specialisti. Tali consulti medici, inclusa la trasmissione di messaggi medici a mezzo radio o per mezzo di comunicazione satellitare fra una nave e le persone a terra che emettono consigli, deve essere garantite gratuitamente a tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera che battono.

5. Ogni Stato Membro deve garantire che i marittimi che necessitano di assistenza medica immediata siano prontamente sbarcati dalle navi sul suo territorio e abbiano accesso alle strutture mediche a terra per ricevere le cure appropriate.<sup>40</sup>

6. Se un marittimo muore durante il viaggio di una nave, lo Stato Membro nel cui territorio avviene il decesso o, se il decesso avviene in alto mare, nelle cui acque territoriali la nave entra successivamente, deve facilitare il rimpatrio del corpo o delle ceneri da parte dell'armatore conformemente ai desideri del marittimo o dei suoi parenti più stretti, a seconda dei casi.<sup>41</sup>

*Linea guida B4.1* Assistenza medica a bordo della nave e a terra

*Linea guida B4.1.1* Fornitura dell'assistenza medica

1. Nel determinare il livello della formazione per l'assistenza medica a bordo delle navi che non sono obbligate a disporre di un medico a bordo, l'autorità predetta dovrebbe esigere che:

- a) le navi che normalmente sono in grado di mettersi in contatto entro otto ore con un'assistenza medica qualificata e con strutture mediche, dovrebbero contare nel loro equipaggio almeno un marittimo designato che abbia ricevuto la formazione professionale approvata in pronto soccorso richiesta dalla STCW, che renda detta persona capace di intervenire immediatamente ed efficacemente in caso di infortunio o malattia suscettibili di verificarsi a bordo di una nave e di eseguire le istruzioni mediche ricevute per mezzo della radio o della comunicazione satellitare; e
- b) tutte le altre navi dovrebbero avere almeno un marittimo designato che abbia ricevuto la formazione professionale riconosciuta in assistenza medica imposta dalla STCW, inclusa formazione pratica e formazione in tecniche di cure di emergenza, come la terapia endovenosa, che lo mettano in grado di partecipare efficacemente a programmi coordinati di assistenza medica alle navi in mare, e di procurare ai pazienti ed ai feriti un soddisfacente livello di assistenza medica durante il periodo in cui sono suscettibili di rimanere a bordo.

2. Le formazioni di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbero basarsi sul contenuto delle più recenti edizioni della *Guida Medica Internazionale da Bordo*, della *Guida di Assistenza Medica di Emergenza da dare in caso di Incidenti che Coinvolgono Mercì Pericolose*, del *Documento di Informazione – Una Guida Internazionale per la Formazione Marittima*, e della *sezione medica del Codice Internazionale dei Segnali* così come di analoghe guide nazionali.

3. I soggetti di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida, e quanti altri marittimi possano essere designati dall'autorità competente, dovrebbero frequentare, approssimativamente ogni cinque anni, corsi di aggiornamento per metterli in grado di

<sup>40</sup> Introdotta dalla cifra V degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

<sup>41</sup> Introdotta dalla cifra V degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

mantenere ed incrementare le loro conoscenza e le loro competenze e tenersi al corrente delle innovazioni.

4. La farmacia di bordo ed il suo contenuto, così come l'attrezzatura medica e la guida medica da conservare a bordo, dovrebbero essere correttamente mantenute in efficienza ed ispezionate ad intervalli regolari, non eccedenti i 12 mesi, da parte di persone responsabili designate dall'autorità competente, le quali dovrebbero controllare l'etichettatura, le date di scadenza e le condizioni di conservazione di tutte le medicine e le istruzioni per il loro uso e garantire che tutte le attrezzature funzionino come richiesto. Nell'adottare o sottoporre a revisione la guida medica di bordo usata su scala nazionale e nel determinare i contenuti della farmacia di bordo e dell'attrezzatura medica da conservare a bordo, l'autorità competente dovrebbe tener conto delle raccomandazioni internazionali in questo settore, inclusa l'edizione più recente della *Guida Medica Internazionale di Bordo* e le altre guide mediche menzionate al paragrafo 2 della presente Linea guida.

5. Nel caso in cui un carico imbarcato classificato come pericoloso non sia stato incluso nella più recente edizione della *Guida di Assistenza Medica di Emergenza da dare in caso di Incidenti che Coinvolgono Merci Pericolose*, l'informazione necessaria sulla natura delle sostanze, i rischi che ne conseguono, le relative adeguate procedure mediche e gli antidoti specifici dovrebbero essere comunicati ai marittimi. Tali specifici antidoti ed i dispositivi per la tutela personale dovrebbero trovarsi a bordo ogni volta che siano trasportate merci pericolose. Quest'informazione dovrebbe essere integrata dai piani operativi della nave e dai programmi per la sicurezza e la salute sul lavoro esposti nel Regolamento 4.3 e nelle corrispondenti disposizioni del Codice.

6. Tutte le navi dovrebbero avere a bordo un elenco completo ed aggiornato delle stazioni radio per mezzo delle quali possano ottenersi consulti medici e, se equipaggiate con un sistema di comunicazione satellitare, dovrebbero avere a bordo un elenco aggiornato e completo delle stazioni costiere in virtù delle quali possano ottenersi consulti medici. I marittimi incaricati dell'assistenza medica o del pronto soccorso a bordo dovrebbero istruiti sull'uso della guida medica di bordo e della sezione medica della più recente edizione del citato Codice Internazionale dei Segnali, così da essere in grado di comprendere quale tipo di informazione necessiti il medico consultato e i consigli ricevuti.

#### *Linea guida B4.1.2*

#### Formulario di rapporto medico

1. Il formulario standard di rapporto medico per i marittimi prescritto nella parte A del presente Codice dovrebbe essere concepito per agevolare gli scambi di informazioni mediche e delle informazioni connesse, concernenti i singoli marittimi fra la nave e terra in caso di malattia o incidente.

#### *Linea guida B4.1.3*

#### Cure mediche a terra

1. Le strutture mediche ubicate a terra previste per la cura dei marittimi dovrebbero essere adeguate e disporre di medici, odontoiatri e altri membri del personale sanitario opportunamente qualificati.

2. Dovrebbero essere adottate misure per garantire che, quando si trovino in porto, i marittimi abbiano accesso a:

- a) trattamento ambulatoriale in caso di malattia o di infortunio;
- b) ricovero ospedaliero, quando necessario; e
- c) trattamenti per la cura dentaria, specialmente in caso di emergenza.

3. Dovrebbero essere adottate misure adeguate per agevolare la cura dei marittimi che soffrano di una malattia. In particolare, i marittimi dovrebbero essere ammessi sollecitamente nelle cliniche e negli ospedali a terra, senza difficoltà e indipendentemente dalla nazionalità o dalla fede religiosa e, ove possibile, dovrebbero essere prese disposizioni per garantire, quando necessario, la continuazione della cura a integrazione delle servizi sanitari disponibili per loro.

4. Ogni Stato Membro dovrebbe garantire che ai marittimi non sia impedito di sbarcare per motivi di salute pubblica e che possano rifornire le officine della nave e le sue riserve di carburante, acqua, alimenti e provviste.<sup>42</sup>

5. I marittimi dovrebbero essere considerati bisognosi di cure mediche immediate nei seguenti casi, tra gli altri:

- a) infortunio o malattia grave;
- b) infortunio o malattia che potrebbe causare un'inabilità temporanea o permanente;
- c) una malattia trasmissibile che potrebbe diffondersi ad altri membri dell'equipaggio;
- d) infortunio dovuto a una frattura, a una grave emorragia, a un dente rotto o a un'infezione dentale oppure a una grave ustione;
- e) dolori intensi che non possono essere trattati a bordo della nave, tenendo conto della regolare attività della nave, della disponibilità di analgesici appropriati e degli effetti sulla salute dell'uso prolungato di tali analgesici;
- f) rischio di suicidio;
- g) trattamento a terra raccomandato da un servizio di consulenza di telemedicina.<sup>43</sup>

#### *Linea guida B4.1.4*

#### Assistenza medica alle altre navi e cooperazione internazionale

1. Ogni Stato Membro dovrebbe prestare la dovuta attenzione alla sua partecipazione in attività di cooperazione internazionale in materia di assistenza, di programmi e di ricerca nei settori della tutela della salute e dell'assistenza medica. Siffatta cooperazione potrebbe mirare a:

- a) lo sviluppo ed il coordinamento degli sforzi di ricerca e di soccorso e l'organizzazione di pronta assistenza medica e di evacuazione in mare, in caso di malato o infortunato grave a bordo di una nave, grazie in particolare a sistemi di rapporto periodico della posizione delle navi, a centri di coordinamento

<sup>42</sup> Introdotta dalla cifra V degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

<sup>43</sup> Introdotta dalla cifra V degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

delle operazioni di soccorso ed a servizi di elicotteri di emergenza, in conformità con la Convenzione Internazionale del 1979 sulla Ricerca ed il Salvataggio dei Marittimi (*International Convention on Maritime Search and Rescue*), come emendata, ed il Manuale Internazionale di Ricerca e di Salvataggio Aeronautico e Marittimo (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, IAMSAR*);

- b) fare un uso ottimale di tutte le navi aventi a bordo un medico e delle navi in mare che possano fornire servizi ospedalieri e mezzi per il salvataggio;
- c) compilare e mantenere aggiornato un elenco internazionale di medici e centri di assistenza medica disponibili su scala mondiale per garantire assistenza medica di emergenza ai marittimi;
- d) sbarcare i marittimi in un porto in previsione di un trattamento di emergenza;
- e) rimpatriare i marittimi ospedalizzati all'estero appena possibile, conformemente al parere del medico responsabile del caso, tenendo conto delle richieste e delle necessità del marittimo;
- f) organizzare assistenza personale per i marittimi durante il rimpatrio e d'accordo con i medici responsabili del caso e tenendo conto delle richieste e delle necessità dei marittimi;
- g) impegnarsi ad istituire centri sanitari per i marittimi per:
  - i) condurre ricerca sullo stato di salute, il trattamento medico e le cure sanitarie preventive dei marittimi, e
  - ii) formare il personale medico ed i personale sanitario nel campo della medicina marittima;
- h) raccogliere e valutare le statistiche concernenti gli infortuni sul lavoro, le malattie ed i decessi di origine professionale dei marittimi, integrarle ed armonizzarle nel sistema nazionale di statistiche sugli infortuni sul lavoro, sulle malattie e sulle morti di origine professionale che coprono altre categorie di lavoratori;
- i) organizzare scambi internazionali di informazioni tecniche, di materiale di formazione professionale e di personale docente, come anche di corsi di formazione, seminari e gruppi di lavoro internazionali;
- j) garantire a tutti i marittimi assistenza speciale, per la cura e la prevenzione, e servizi medici nei porti, o rendere loro disponibili servizi di assistenza medica generale, sanitari e riabilitativi; e
- k)<sup>44</sup> predisporre il rimpatrio, non appena possibile, del corpo o delle ceneri dei marittimi deceduti, conformemente ai desideri del marittimo o dei suoi parenti più stretti, a seconda dei casi.

2. La cooperazione internazionale nel settore della tutela della salute e dell'assistenza medica dei marittimi dovrebbe basarsi su accordi bilaterali o multilaterali o consultazioni tra gli Stati Membri.

<sup>44</sup> Nuovo testo giusta la cifra V degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

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

1. Ogni Stato Membro dovrebbe adottare misure atte a garantire assistenza medica adeguata e sufficiente ai marittimi ed alle persone a carico dei marittimi aventi domicilio sul suo territorio, in attesa che sia crei un servizio di assistenza medica aperto ai lavoratori in generale e le persone a loro carico, quando tali servizi non esistono, e dovrebbe informare l'Ufficio Internazionale del Lavoro in merito alle misure adottate a questo scopo.

**Regolamento 4.2**                      Responsabilità degli armatori

*Scopo: Garantire che i marittimi siano protetti dalle conseguenze finanziarie dovute a malattia, infortunio o decesso verificatisi in relazione alla loro occupazione*

1. Ogni Stato Membro deve garantire che sulle navi battenti la sua bandiera misure siano adottate misure, conformemente al Codice, per garantire ai marittimi impiegati su queste navi il diritto ad un sostegno e ad un'assistenza materiale da parte dell'armatore per far fronte alle conseguenze finanziarie delle malattie, degli infortuni o del decesso, verificatisi durante il loro servizio in virtù di un contratto di arruolamento di marittimi o derivanti dal loro impiego nel corso di tale contratto.

2. Il presente Regolamento non pregiudica ogni altra azione giudiziaria di cui un marittimo possa disporre.

*Norma A4.2.1<sup>45</sup>*                      Responsabilità degli armatori

1. Ogni Stato Membro deve adottare leggi e regolamenti che dispongano che gli armatori delle navi battenti la sua bandiera siano responsabili della tutela della salute e dell'assistenza medica di tutti i marittimi che lavorano a bordo di queste navi, conformemente alle seguenti norme minime:

- a) gli armatori devono essere responsabili di sostenere i costi dei marittimi che lavorano a bordo delle loro navi derivanti da qualsiasi malattia ed ogni infortunio dei marittimi verificatisi fra la data di inizio del servizio e la data in cui si ritiene che essi vengano debitamente rimpatriati, oppure derivante dal loro arruolamento tra queste date;
- b) gli armatori devono provvedere alla copertura finanziaria per garantire la corresponsione di una indennità in caso di decessi o invalidità a lungo termine dei marittimi derivanti da infortuni sul lavoro, malattie o rischi professionali, come previsti dalla legislazione nazionale, dal contratto di arruolamento dei marittimi o dal contratto collettivo;
- c) gli armatori devono pagare le spese dell'assistenza medica, incluso il trattamento medico e la fornitura di medicine necessarie e mezzi terapeutici, come pure il vitto e l'alloggio del marittimo malato o infortunato lontano da casa finché non si ristabilisca o fino a che la malattia o l'invalidità sia stata dichiarata di carattere permanente; e

<sup>45</sup> Originaria: Norma A4.2.

- d) gli armatori devono essere responsabili di pagare i costi delle spese delle esequie, in caso di morte che avvenga a bordo o a terra durante il periodo di arruolamento.
2. Le leggi o i regolamenti nazionali possono limitare la responsabilità dell'armatore per quanto riguarda il rimborso delle spese di assistenza medica, del vitto e dell'alloggio per un periodo che non deve essere inferiore a 16 settimane a partire dal giorno dell'incidente o dall'inizio della malattia.
3. Nel caso in cui la malattia o l'infortunio comporti inabilità al lavoro, l'armatore dovrà versare:
- a) la totalità del salario per tutto il tempo in cui i marittimi malati o infortunati rimangano a bordo oppure fino a che i marittimi non siano stati rimpatriati conformemente alla presente Convenzione; e
  - b) i salari per intero o in parte, come prescritto dalle leggi o dai regolamenti nazionali o come previsto nei contratti collettivi, dal momento in cui i marittimi siano rimpatriati o sbarcati fino al loro ricovero oppure, se accade prima, finché abbiano diritto a riscuotere le indennità secondo la legislazione dello Stato Membro interessato.
4. Leggi oppure regolamenti nazionali possono limitare la responsabilità degli armatori di pagare i salari in tutto o in parte a un marittimo non più a bordo per un periodo che non dev'essere inferiore a 16 settimane a partire dal giorno dell'incidente o dall'inizio della malattia.
5. Le leggi o i regolamenti nazionali possono esentare l'armatore da qualsiasi responsabilità riguardo a:
- a) un incidente che non si sia verificato durante il servizio della nave;
  - b) un infortunio o malattia dovute ad una cattiva condotta intenzionale del marittimo malato, infortunato o deceduto; e
  - c) malattia o infermità intenzionalmente nascosta al momento dell'arruolamento.
6. Dal momento in cui tale responsabilità è a carico della pubblica amministrazione, le leggi o i regolamenti nazionali potranno esentare l'armatore dalla responsabilità di pagare le spese delle cure mediche, del vitto, dell'alloggio come pure delle esequie.
7. Gli armatori od i loro rappresentanti devono adottare misure per salvaguardare i beni lasciati a bordo dai marittimi malati, infortunati o deceduti e restituirli a loro o ai loro parenti più stretti.
8. La legislazione nazionale deve disporre 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 esigenze minime:
- a) l'indennizzo contrattuale, se previsto dal contratto di arruolamento del marittimo e fatta salva la lettera c del presente paragrafo, deve essere corrisposto per intero e senza ritardi;

- b) non deve essere 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 rendesse difficile valutare l'indennizzo integrale eventualmente spettantegli, il marittimo deve ricevere uno o più pagamenti intermedi in modo da non subire indebite privazioni;
- d) ai sensi del Regolamento 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 derivanti da qualsiasi altra richiesta di indennizzo da parte del marittimo nei suoi confronti riferita allo stesso evento;
- 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 designati.<sup>46</sup>

9. La legislazione nazionale deve garantire che i marittimi siano informati preventivamente nel caso in cui la garanzia finanziaria dell'armatore debba essere annullata o rescissa.<sup>47</sup>

10. La legislazione nazionale deve garantire 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.<sup>48</sup>

11. Ogni Stato Membro deve disporre che a bordo delle navi che battono la sua bandiera sia conservato un certificato o altra prova documentale di garanzia finanziaria rilasciati dal fornitore della garanzia finanziaria. Una copia deve essere 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, deve essere conservato a bordo il documento fornito da ciascun fornitore.<sup>49</sup>

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 30 giorni, all'autorità competente dello Stato di bandiera.<sup>50</sup>

13. La garanzia finanziaria deve prevedere il pagamento di tutte le rivendicazioni contrattuali da essa coperte che si presentino durante il periodo di validità del documento.<sup>51</sup>

<sup>46</sup> Introdotta dalla cifra II A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

<sup>47</sup> Introdotta dalla cifra II A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

<sup>48</sup> Introdotta dalla cifra II A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

<sup>49</sup> Introdotta dalla cifra II A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

<sup>50</sup> Introdotta dalla cifra II A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

<sup>51</sup> Introdotta dalla cifra II A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

14. Il certificato o altra prova documentale di garanzia finanziaria deve contenere le informazioni prescritte nell'Allegato A4-I. Il documento deve essere redatto in inglese o accompagnato da una traduzione in lingua inglese.<sup>52</sup>

*Norma A4.2.2<sup>53</sup>* 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 alla legislazione nazionale, al contratto di arruolamento 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 interessati.

3. La legislazione nazionale deve garantire che siano in atto misure efficaci per ricevere, gestire e risolvere con imparzialità le richieste di indennizzo per rivendicazioni contrattuali di cui alla Norma A4.2.1 paragrafo 8 mediante procedure rapide ed eque.

*Linea guida B4.2.1<sup>54</sup>* Responsabilità degli armatori

1. Il pagamento di tutto l'ammontare del salario previsto al paragrafo 3 a) della Norma A4.2.1<sup>55</sup> può escludere le indennità.

2. Le leggi o i regolamenti nazionali possono inoltre prevedere che un armatore cessi di essere tenuto a provvedere alle spese di un marittimo malato o infortunato dal momento in cui quest'ultimo possa avere diritto a indennità sanitarie in virtù di un regime di assicurazione obbligatoria sulla malattia, assicurazione obbligatoria sull'infortunio oppure ad indennità per gli infortuni sul lavoro.

3. Le leggi o i regolamenti nazionali possono prevedere che le spese delle esequie pagate dall'armatore debbano essere rimborsate da un ente assicurativo, nei casi in cui la legislazione relativa all'assicurazione sociale o all'indennità dei lavoratori prevedano una prestazione per le spese delle esequie.

*Linea guida B4.2.2<sup>56</sup>* Trattamento delle rivendicazioni contrattuali

1. La legislazione nazionale dovrebbe prevedere che le parti al pagamento di una rivendicazione contrattuale possano utilizzare i moduli di ricevuta e di liberatoria di cui all'Allegato B4-I.

<sup>52</sup> Introdotto dalla cifra II A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

<sup>53</sup> Introdotto dalla cifra II A dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

<sup>54</sup> Originaria: Linea guida B4.2.

<sup>55</sup> Originaria: Norma A4.2.

<sup>56</sup> Introdotto dalla cifra II B dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

### **Regolamento 4.3** Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni

*Scopo: Garantire che l'ambiente di lavoro dei marittimi a bordo delle navi favorisca la loro sicurezza e la loro salute sul luogo di lavoro*

1. Ogni Stato Membro deve garantire che i marittimi che lavorano a bordo delle navi battenti la sua bandiera beneficino di un sistema di tutela della salute sul lavoro e che possano vivere, lavorare e formarsi a bordo delle navi in un ambiente sicuro ed sano.
2. Ogni Stato Membro deve sviluppare e diffondere linee guida nazionali relative alla gestione della sicurezza e della salute sul lavoro a bordo delle navi battenti la sua bandiera, previa consultazione con le organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi e tenendo conto dei codici, delle linee guida e delle norme applicabili raccomandate dalle organizzazioni internazionali, dalle amministrazioni nazionali e dalle organizzazioni dell'industria marittima.
3. Ogni Stato Membro deve adottare leggi, regolamenti ed altri provvedimenti concernenti le questioni precisate nel Codice, tenendo conto dei relativi strumenti internazionali, e fissare norme relative alla tutela della sicurezza e della salute sul lavoro ed alla prevenzione degli incidenti sulle navi battenti la sua bandiera.

*Norma A4.3* Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni<sup>57</sup>

1. Le leggi, i regolamenti e gli altri provvedimenti da adottare conformemente al paragrafo 3 del Regolamento 4.3. devono includere quanto segue:
  - a) l'adozione e l'effettiva applicazione come pure la promozione di politiche e di programmi di sicurezza e di salute sul lavoro a bordo delle navi battenti la bandiera dello Stato Membro, compresa la valutazione dei rischi e la formazione e l'istruzione dei marittimi;
  - b)<sup>58</sup> le precauzioni ragionevoli per prevenire incidenti, infortuni sul lavoro e le malattie professionali a bordo della nave, incluse la fornitura dei necessari dispositivi per la tutela personale nelle taglie appropriate, e le misure tendenti a ridurre e a prevenire i rischi di esposizione a livelli nocivi di fattori ambientali e prodotti chimici, come pure i rischi di infortunio o di malattia che possano scaturire dall'uso dell'attrezzatura e dei macchinari a bordo delle navi;
  - c) programmi di bordo per la prevenzione degli incidenti sul lavoro e degli infortuni e delle malattie professionali, come pure un costante miglioramento della tutela della sicurezza e della salute sul lavoro, coinvolgendo nella loro attuazione i rappresentanti dei marittimi ed ogni altra persona interessata, tenendo conto delle misure preventive, inclusi il controllo del progetto e delle opere d'ingegneria, la sostituzione delle operazioni e delle procedure applicabili alla mansioni collettive ed individuali, ed uso dell'equipaggiamento protettivo personale; e

<sup>57</sup> Nuovo testo giusta la cifra VI degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

<sup>58</sup> Nuovo testo giusta la cifra VI degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

- d) le prescrizioni relative all'ispezione, alla notifica e alla correzione delle condizioni pericolose e all'indagine sugli infortuni sul lavoro verificatisi a bordo ed alla loro notifica.
2. I provvedimenti cui si fa riferimento al paragrafo 1 della presente Norma devono:
- a) tenere conto degli strumenti internazionali applicabili relativi alla tutela della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro in generale, come pure ai rischi specifici, e affrontare tutti gli aspetti relativi alla prevenzione degli incidenti sul lavoro, degli infortuni e delle malattie professionali che siano applicabili al lavoro dei marittimi, e particolarmente di quelli che sono specifici dell'arruolamento marittimo;
  - b) specificare chiaramente l'obbligo degli armatori, dei marittimi e degli altre persone interessate di conformarsi alle norme e alle politiche ed ai programmi applicabili a bordo delle navi in materia di sicurezza e salute sul lavoro, prestando particolare attenzione alla sicurezza e alla salute dei marittimi di età inferiore a 18 anni;
  - c) specificare i doveri del capitano o della persona da lui designata, o di entrambi, di assumere la responsabilità specifica per l'attuazione e del rispetto delle politiche e dei programmi in materia di sicurezza e di salute sul lavoro a bordo delle navi;
  - d) specificare la competenza di cui sono investiti i marittimi della nave, designati o eletti come delegati alla sicurezza per partecipare alle riunioni del comitato di sicurezza della nave. Una siffatta commissione deve essere istituita a bordo delle navi sulle quali ci siano cinque o più marittimi.
3. Le leggi, i regolamenti e gli altri provvedimenti di cui al paragrafo 3 del Regolamento 4.3, devono essere regolarmente esaminati in consultazione con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi e, se necessario, riveduti tenuto conto dei mutamenti nel campo della tecnologia e della ricerca, allo scopo di favorire un miglioramento costante delle politiche e dei programmi in materia di sicurezza e di salute sul lavoro e garantire condizioni ambientali di lavoro sicure per i marittimi a bordo delle navi battenti la bandiera degli Stati Membri.
4. Il rispetto delle prescrizioni degli strumenti internazionali applicabili riguardanti i livelli accettabili di esposizione ai rischi professionali a bordo delle navi e sull'elaborazione e sull'applicazione delle politiche e dei programmi in materia di sicurezza e di salute sul lavoro a bordo delle navi deve essere considerata equivalente al rispetto delle prescrizioni della presente Convenzione.
5. Ogni Stato Membro deve garantire che:<sup>59</sup>
- a)<sup>60</sup> tutti i decessi dei marittimi impiegati, arruolati o che lavorano a bordo di navi battenti la sua bandiera siano oggetto di un'indagine appropriata, siano debitamente registrati e siano dichiarati annualmente al Direttore Generale

<sup>59</sup> Nuovo testo gusta la cifra VI degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

<sup>60</sup> Introdotta dalla cifra VI degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

dell'Ufficio Internazionale del Lavoro per la loro pubblicazione in un registro globale;

b)<sup>61</sup> statistiche esaurienti di siffatti incidenti e malattie siano tenute, analizzate e pubblicate e, se opportuno, seguite da indagini sulle tendenze generali e sui rischi identificati;

c)<sup>62</sup> gli incidenti sui luoghi di lavoro siano oggetto di indagine.

6. Le relazioni e le indagini relative alle questioni di sicurezza e di salute nel luogo di lavoro devono essere predisposte per garantire la tutela dei dati personali dei marittimi, e devono tener conto degli orientamenti forniti dall'OIL su questa materia.

7. L'autorità competente deve cooperare con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi per adottare misure destinate a porre all'attenzione di tutti i marittimi le informazioni concernenti rischi particolari a bordo delle navi sulle quali lavorano, per esempio, mediante la pubblicazione di avvisi ufficiali che espongono le istruzioni pertinenti.

8. L'autorità competente deve esigere che gli armatori facciano una valutazione del rischio nel quadro della gestione della sicurezza e della salute sul lavoro, riguardante le appropriate informazioni statistiche derivanti dalle loro navi e dalle statistiche generali fornite dall'autorità competente.

*Linea guida B4.3* Tutela della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni

*Linea guida B4.3.1* Disposizioni riguardanti gli incidenti sul lavoro, gli infortuni e le malattie professionali

1. Le disposizioni considerate alla Norma A4.3 dovrebbero tener conto della raccolta di direttive pratiche dell'OIL intitolato *Prevenzione degli Incidenti a bordo delle navi in mare e nei porti* del 1996, e di successive versioni, come pure di altre norme di direttive collegate dell'OIL e di altre norme, linee guida e raccolte delle pratiche internazionali relative alla protezione della sicurezza e della salute sul lavoro, inclusi i livelli di esposizione che essi possano identificare.

Dovrebbero inoltre tenere conto della versione più recente del documento *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* (direttive per l'eliminazione di molestie e maltrattamenti a bordo delle navi) pubblicato congiuntamente dall'International Chamber of Shipping e dalla Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti.<sup>63</sup>

2. L'autorità competente dovrebbe garantire che le linee guida nazionali relative alla gestione della sicurezza e della salute sul lavoro trattino in particolare i seguenti punti:

- a) disposizioni generali e fondamentali;
- b) caratteristiche strutturali della nave, inclusi mezzi di accesso ed i rischi relativi all'amianto,

<sup>61</sup> Originaria lett. a

<sup>62</sup> Originaria lett. b

<sup>63</sup> Para. introdotto dalla cifra I degli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita il 10 feb. 2016, in vigore dall'8 gen. 2019 (RU 2018 5435).

- c) macchinari;
- d) gli effetti delle temperature estremamente basse o elevate di qualunque superficie con la quale i marittimi possano entrare in contatto;
- e) gli effetti del rumore ai quali sono sottoposti i marittimi sui posti di lavoro e nell'alloggio a bordo della nave;
- f) gli effetti delle vibrazioni ai quali sono sottoposti i marittimi nei posti di lavoro e negli alloggi a bordo della nave;
- g) gli effetti dei fattori ambientali, diversi da quelli considerati alle lettere e) ed f) ai quali sono sottoposti i marittimi nei posti di lavoro e negli alloggi a bordo della nave, incluso il fumo di tabacco;
- h) speciali misure di sicurezza sul ponte e sottocoperta;
- i) equipaggiamento di carico e scarico;
- j) prevenzione e estinzione degli incendi;
- k) ancore, catene e funi;
- l) carichi pericolosi e zavorra;
- m) equipaggiamento personale protettivo per i marittimi;
- n) lavoro negli spazi chiusi;
- o) effetti fisici e mentali della fatica;
- p) effetti della dipendenza dalla droga e dall'alcool;
- q) protezione e prevenzione dall'HIV/AIDS;
- r) risposta alle emergenze e agli incidenti.

3. La valutazione dei rischi e la riduzione dell'esposizione per quanto riguarda le questioni cui fa riferimento il paragrafo 2 della presente Linea guida dovrebbero tenere conto degli effetti degli effetti fisici sulla salute nel lavoro, anche quelli risultanti dal maneggiamento di carichi, il rumore e le vibrazioni, degli effetti chimici e biologici sulla salute professionale, degli effetti mentali sulla salute nel lavoro, degli effetti della stanchezza sulla salute fisica e mentale, e degli infortuni sul lavoro. Le misure necessarie dovrebbero tenere in debito conto il principio preventivo secondo cui, fra le altre cose, la prevenzione del rischio all'origine, l'adattamento del lavoro all'individuo, specialmente con riguardo alla progettazione di posti di lavoro, e la sostituzione di quanto sia pericoloso con quanto risulti privo di pericolo o meno pericoloso, devono avere priorità sull'utilizzo dell'equipaggiamento protettivo personale per i marittimi.

4. Inoltre, l'autorità competente dovrebbe garantire che le implicazioni per la salute e la sicurezza siano tenute in conto, particolarmente, nei seguenti ambiti:

- a) risposta alle emergenze ed agli incidenti;
- b) effetti della dipendenza dalla droga e dall'alcool;
- c) protezione e prevenzione dall'HIV/AIDS; e

d)<sup>64</sup> molestie e maltrattamenti.

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

1. L'autorità competente, insieme agli enti internazionali competenti e ai rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, tenendo conto, ove appropriato, delle relative norme internazionali, dovrebbe esaminare continuamente la questione del rumore a bordo delle navi con l'obiettivo di migliorare la tutela dei marittimi, per quanto possibile, dagli effetti nocivo dell'esposizione al rumore.

2. L'esame di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbe tenere conto degli effetti nocivi dell'esposizione al rumore eccessivo sull'udito, nonché sulla salute e sul comfort dei marittimi, come pure delle misure prescritte o raccomandate per ridurre il rumore a bordo della nave a salvaguardia dei marittimi. Le misure da prevedere dovrebbero includere le seguenti:

- a) informazione dei marittimi in merito ai pericoli che un'esposizione prolungata a elevati livelli di rumore comporta per l'udito e la salute ed istruzione all'uso adeguato di dispositivi ed equipaggiamento di protezione dal rumore;
- b) fornitura ai marittimi, quando necessario, di un equipaggiamento di protezione dell'udito approvato; e
- c) valutazione dei rischi e riduzione dei livelli di esposizione al rumore in tutti gli impianti previsti per l'alloggio, le strutture ricreative e per il servizio di catering, nonché nella sala macchine e negli altri ambienti destinati ai macchinari.

#### *Linea guida B4.3.3*                      Esposizione alla vibrazione

1. L'autorità competente, insieme ai competenti enti internazionali e con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, e tenendo conto, ove appropriato, delle norme internazionali pertinenti, dovrebbe esaminare in maniera continua il problema delle vibrazioni a bordo delle navi con l'obiettivo di migliorare, per quanto possibile, la protezione dei marittimi dagli effetti nocivi di tali vibrazioni.

2. L'esame di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbe riguardare gli effetti dell'esposizione a vibrazioni eccessive sulla salute e sul comfort dei marittimi, come le misure da prescrivere o raccomandare per ridurre le vibrazioni a bordo della nave a salvaguardia dei marittimi. Le misure da prendere in considerazione dovrebbero includere le seguenti:

- a) informazione dei marittimi in merito ai pericoli che una prolungata esposizione alle vibrazioni comporta per la loro salute;
- b) fornitura ai marittimi, quando necessario, di un equipaggiamento di protezione personale approvato; e
- c) valutazione dei rischi e riduzione dell'esposizione alle vibrazioni in tutti gli impianti previsti per l'alloggio, le strutture ricreative e per il servizio di catering con l'adozione di misure conformi agli orientamenti forniti dalla raccolta

<sup>64</sup> Introdotta dalla cifra I degli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita il 10 feb. 2016, in vigore dall'8 gen. 2019 (RU **2018** 5435).

di direttive pratiche dell'OIL intitolato *Fattori ambientali sul luogo di lavoro*, del 2001, e ogni sua ulteriore revisione, tenendo conto delle differenze che esistono fra l'esposizione in questi ambienti e nei posti di lavoro.

*Linea guida B4.3.4*                      Obblighi degli armatori

1. Qualsiasi obbligo dell'armatore di fornire equipaggiamento protettivo o altri dispositivi per prevenire gli infortuni dovrebbe, in generale, essere accompagnato da norme concernenti l'obbligo per i marittimi di usare tali dispositivi e di osservare le misure previste per la prevenzione degli incidenti e la tutela della salute che li riguardano.
2. Si dovrebbe, altresì, tenere conto degli articoli 7 e 11 della Convenzione sulla Guardia delle Macchine<sup>65</sup> del 1963 (n. 119), e delle corrispondenti norme della Raccomandazione sulla Guardia alle Macchine del 1963 (n. 118) che dispongono l'obbligo per il datore di lavoro 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*                      Relazione e raccolta di statistiche

1. Di tutti gli incidenti sul lavoro, infortuni e malattie professionali dovrebbe essere steso un rapporto in modo che essi possano essere oggetto di indagine e siano calcolate, analizzate e pubblicate statistiche dettagliate, tenendo conto della protezione dei dati personali dei marittimi interessati. I rapporti non dovrebbero essere limitati ai casi d'infortunio e alle malattie mortali né agli incidenti che coinvolgono la nave.
2. Le statistiche di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbero documentare i numeri, la natura, le cause e le conseguenze degli incidenti, degli infortuni e delle malattie professionali, con una indicazione chiara, se possibile, del reparto a bordo della nave, del tipo di incidente e se si sia verificato in mare oppure in porto.
3. Ogni Stato Membro dovrebbe avere il dovuto riguardo per ogni sistema o modello internazionale di documentazione degli incidenti dei marittimi eventualmente stabilito dall'OIL.
4. I dati sui decessi da dichiarare in conformità alla lettera a) del paragrafo 5 della Norma A4.3 devono essere presentati nella modalità e nella classificazione stabilite dall'Ufficio Internazionale del Lavoro.<sup>66</sup>
5. I dati sui decessi dovrebbero includere, tra l'altro, informazioni sul tipo (classificazione) del decesso, sul tipo e sulla stazza lorda della nave, sul luogo del decesso (in mare, in porto, in posto di ormeggio) e sul sesso, sull'età, sulla funzione e sul servizio del marittimo.<sup>67</sup>

<sup>65</sup> RS **0.822.721.9**

<sup>66</sup> Introdotto dalla cifra VI degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

<sup>67</sup> Introdotto dalla cifra VI degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

*Linea guida B4.3.6* Indagini

1. L'autorità competente dovrebbe intraprendere delle indagini sulle cause e sulle circostanze di tutti gli incidenti sul lavoro e di tutti infortuni e le malattie professionali che abbiano causato perdite di vite umane o gravi infortuni personale, come su ogni altro caso specificato dalle leggi e dai regolamenti nazionali.
2. Dovrebbe essere preso in considerazione di includere quanto segue come materia di indagine:
  - a) l'ambiente di lavoro, come le superfici di lavoro, la disposizione dei macchinari, i mezzi di accesso, l'illuminazione ed i metodi di lavoro;
  - b) l'incidenza nei gruppi di differente età degli incidenti sul lavoro, degli infortuni e delle malattie professionali;
  - c) gli speciali problemi fisiologici o psicologici creati dall'ambiente di lavoro a bordo;
  - d) i problemi derivanti dallo stress fisico a bordo delle navi, in particolare come conseguenza dell'incremento del carico di lavoro;
  - e) i problemi e le conseguenze derivanti dagli effetti dei progressi tecnici, come pure della loro influenza sulla composizione degli equipaggi;
  - f) i problemi derivanti da ogni incapacità umana; e
  - g)<sup>68</sup> i problemi derivanti da molestie e maltrattamenti.

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

1. Allo scopo di disporre una base solida per l'adozione di misure di promozione della tutela della sicurezza e della salute professionale e della prevenzione degli incidenti sul lavoro, degli infortuni e delle malattie professionali che sono dovuti a rischi propri dell'arruolamento marittimo, dovrebbero essere intraprese ricerche sulle tendenze generali e sui rischi palesati dalle statistiche.
2. La realizzazione dei programmi di tutela e di prevenzione per la promozione della sicurezza e della salute sul lavoro dovrebbe essere organizzata in modo che l'autorità competente, gli armatori ed i marittimi o i loro rappresentanti e gli altri organismi interessati possano svolgervi un ruolo attivo, includendo mezzi come ad esempio l'organizzazione di sessioni di informazione, l'adozione di linee guida a bordo sui livelli di esposizione massimi ai fattori dell'ambiente di lavoro potenzialmente nocivi e su altri rischi o conseguenze di un processo sistematico di valutazione dei rischi. In particolare, dovrebbero essere istituite commissioni nazionali o locali congiunte, incaricate della tutela della sicurezza e della salute professionale e sulla prevenzione degli incidenti, oppure gruppi di lavoro specifici e comitati a bordo delle navi, nelle quali siano rappresentate le organizzazioni interessate degli armatori e dei marittimi.
3. Nel caso in cui tale attività venga svolta a livello dell'impresa di un armatore, si dovrebbe prevedere la rappresentanza dei marittimi in ogni comitato di sicurezza a bordo delle navi di detto armatore.

<sup>68</sup> Introdotta dalla cifra I degli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita il 10 feb. 2016, in vigore dall'8 gen. 2019 (RU **2018** 5435).

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

1. Dovrebbe essere preso in considerazione di includere quanto segue tra le funzioni attribuite alle commissioni e degli altri organismi di cui al paragrafo 2 della Linea guida B4.3.7:

- a) l'elaborazione di linee guida e politiche nazionali relative ai sistemi di gestione di sicurezza e salute sul lavoro e di disposizioni, di norme e di manuali relativi alla prevenzione degli incidenti;
- b) l'organizzazione di corsi e programmi di formazione in materia di protezione della sicurezza e della salute sul lavoro ed alla prevenzione degli incidenti;
- c) l'organizzazione di informazione pubblica in materia di tutela della sicurezza e della salute sul lavoro e di prevenzione degli incidenti, in particolare per mezzo di pellicole, manifesti, avvisi ed opuscoli; e
- d) la distribuzione di documentazioni e la diffusione di informazioni relative alla tutela della sicurezza e della salute sul lavoro ed alla prevenzione degli incidenti, in modo che pervengano ai marittimi a bordo della nave.

2. Provvedimenti o raccomandazioni adottati dalle competenti autorità o dagli organismi nazionali o dalle organizzazioni internazionali interessati dovrebbero essere presi in considerazione per la preparazione dei testi relativi alle misure di protezione in materia di sicurezza e di salute sul lavoro e di prevenzione degli incidenti o per l'elaborazione delle pratiche raccomandate.

3. In occasione dell'elaborazione dei programmi in materia di tutela della sicurezza e della salute sul lavoro e di prevenzione degli incidenti, ogni Stato Membro dovrebbe aver il dovuto riguardo per ogni raccolta di raccomandazioni pratiche concernente la sicurezza e la salute dei marittimi che possa essere stata pubblicata dall'OIL.

*Linea guida B4.3.9*                      Formazione relativa alla tutela della sicurezza e della salute sul lavoro ed alla prevenzione degli infortuni sul lavoro

1. I programmi relativi alla formazione di cui al paragrafo 1 a) della Norma A4.3, dovrebbero essere periodicamente sottoposti a revisione ed aggiornamento alla luce della evoluzione dei tipi di navi, delle loro dimensioni e del loro equipaggiamento, così come dei cambiamenti intervenuti nella organizzazione dell'organico, della nazionalità, della lingua e dell'organizzazione del lavoro a bordo delle navi.

2. Ci dovrebbe essere una continua informazione pubblica relativa alla tutela in materia di sicurezza e salute professionale ed alla prevenzione degli incidenti. Siffatta pubblicità potrebbe rivestire le seguenti forme:

- a) materiale educativo audiovisivo, come pellicole, per l'uso nei centri di formazione professionale per i marittimi e, quando possibile, proiettato a bordo della nave;
- b) esposizione di manifesti a bordo delle navi;
- c) inserimento, nei periodici letti dai marittimi, di articoli sui rischi dell'arruolamento marittimo e sulle misure per la tutela in materia di sicurezza e di salute sul lavoro e di prevenzione degli incidenti;

- d) campagne speciali che utilizzano diversi mezzi d'informazione per informare i marittimi, incluse le campagne sui metodi di lavoro sicuri.

3. L'informazione pubblica di cui al paragrafo 2 della presente Linea guida dovrebbe tener conto delle differenti nazionalità, lingue e culture dei marittimi a bordo delle navi.

*Linea guida B4.3.10* Istruzione dei giovani marittimi sulla sicurezza e salute

1. I regolamenti sulla sicurezza e sulla salute dovrebbero riferirsi a ogni disposizione generale riguardante gli esami medici, prima dell'entrata in servizio e durante l'arruolamento, come pure la prevenzione degli incidenti e la tutela della salute sul lavoro, che possa essere applicabile all'impiego dei marittimi. Siffatti regolamenti dovrebbero inoltre specificare le misure atte a minimizzare i rischi professionali ai quali sono esposti i giovani marittimi nello svolgimento delle loro mansioni.

2. Eccetto quando un giovane marittimo sia riconosciuto dall'autorità competente pienamente qualificato per una specifica mansione, i regolamenti dovrebbero stabilire restrizioni per i giovani marittimi che intraprendono, senza sorveglianza ed istruzione appropriate, certi tipi di lavoro che presentino un particolare rischio di incidenti o di effetti pregiudizievoli sulla loro salute o sul loro sviluppo fisico, oppure richiedano un particolare grado di maturità, esperienza o perizia. Nel determinare i tipi di lavoro che sono limitati dai regolamenti, l'autorità competente potrebbe tenere conto, in particolare, dei lavori concernenti:

- a) il sollevamento, lo spostamento o il trasporto di carichi o oggetti pesanti;
- b) il lavoro all'interno di caldaie, cisterne e compartimenti stagni;
- c) l'esposizione a rumori o vibrazioni che raggiungono livelli nocivi;
- d) la condotta di macchine o altre attrezzature che effettuano sollevamento e altre attività a motore, oppure attività di segnalatore per gli operatori di tale apparecchiatura;
- e) manovra di ormeggio oppure di funi da rimorchio o di paranco di terra;
- f) sartie;
- g) il lavoro in alto oppure sul ponte con mare grosso;
- h) le mansioni di guardia notturna;
- i) la manutenzione dell'apparecchiatura elettrica;
- j) l'esposizione a materiali potenzialmente pericolosi, oppure ad agenti fisicamente nocivi, come per esempio sostanze pericolose o tossiche, e l'esposizione a radiazioni ionizzanti;
- k) la pulizia del macchinario del servizio di catering;
- l) maneggiamento o la responsabilità delle scialuppe della nave.

3. Misure funzionali dovrebbero essere prese dall'autorità competente oppure da un organismo appropriato per richiamare l'attenzione dei giovani marittimi in merito alle informazioni concernenti la prevenzione degli incidenti e la tutela della loro salute a bordo delle navi. Tali misure potrebbero includere lo svolgimento di corsi, campagne

d'informazione ufficiali destinate ai giovani sulla prevenzione degli incidenti, come pure un'istruzione professionale ed una sorveglianza dei giovani marittimi.

4. I programmi d'istruzione e formazione dei giovani marittimi, sia a terra che a bordo delle navi, dovrebbero prevedere un corso di insegnamento sugli effetti nocivi sulla loro salute e sul loro stato di benessere derivanti dall'abuso di alcool, di droghe e di altre sostanze potenzialmente nocive e sul rischio relativo all'HIV/AIDS e altre attività pericolose per la salute.

*Linea guida B4.3.11*                      Cooperazione internazionale

1. Gli Stati Membri, con l'aiuto, se del caso, degli organismi intergovernativi ed di altre organizzazioni internazionali, dovrebbero tentare, in cooperazione gli uni con gli altri, di attuare l'uniformità di azione più ampia possibile mirante alla protezione della sicurezza e della salute sul lavoro e della prevenzione degli incidenti.

2. Nell'elaborare i programmi per la promozione della tutela della sicurezza e della salute sul lavoro e della prevenzione degli infortuni sul lavoro conformemente alle disposizioni della Norma A4.3, ogni Stato Membro dovrebbe tenere debitamente in conto le raccolte di raccomandazioni pratiche pertinenti pubblicate dall'OIL, come pure delle norme stabilite dalle organizzazioni internazionali.

3. Gli Stati Membri dovrebbero inoltre dare importanza alla necessità di una cooperazione internazionale in previsione della promozione continua di attività relative alla tutela della sicurezza ed della salute sul lavoro ed alla prevenzione degli infortuni sul lavoro. Tale cooperazione potrebbe rivestire le seguenti forme:

- a) accordi bilaterali o multilaterali per raggiungere l'uniformità delle norme e dei dispositivi di tutela della sicurezza e della salute sul lavoro e di prevenzione degli incidenti;
- b) scambi di informazioni sui particolari rischi ai quali sono esposti i marittimi e sui mezzi di promozione la sicurezza e la salute sul lavoro e di prevenzione degli incidenti;
- c) assistenza nel controllo dell'equipaggiamento e durante le attività di ispezione, secondo le disposizione nazionali dello Stato di bandiera;
- d) collaborazione nella preparazione e nella divulgazione delle disposizioni, delle norme e dei manuali relativi alla tutela della sicurezza e della salute sul lavoro ed alla prevenzione degli incidenti nel luogo di lavoro;
- e) collaborazione nella produzione e nell'uso di materiale per la formazione professionale; e
- f) strutture congiunte, o mutua assistenza, nella formazione dei marittimi in merito alla tutela della sicurezza e della salute sul lavoro, alla prevenzione degli incidenti e alle procedure di lavoro sicuro.

**Regolamento 4.4**                      Accesso ai servizi di assistenza sociale posti a terra

*Scopo: Garantire che i marittimi che lavorano a bordo di una nave abbiano accesso alle strutture e ai servizi posti a terra che assicurino la loro salute e il loro benessere*

1. Ogni Stato Membro deve garantire che i servizi di assistenza sociale posti a terra, quando esistano, siano facilmente accessibili. Ogni Stato Membro dovrebbe, altresì, promuovere lo sviluppo di servizi di assistenza sociale, come quelli elencati nel Codice, nei porti destinati a garantire ai marittimi sulle navi che si trovano nei suoi porti l'accesso ad adeguati impianti e servizi di assistenza sociale.
2. Le responsabilità di ogni Stato Membro in merito alle strutture poste a terra, come strutture e servizi di assistenza sociale, culturali, ricreativi e di informazione, sono previste nel Codice.

*Norma A4.4*

## Accesso ai servizi di assistenza sociale posti a terra

1. Ogni Stato Membro deve esigere, nel caso in cui esistano servizi di assistenza sociale nel suo territorio, che essi siano utilizzabili da tutti i marittimi, indipendentemente dalla loro nazionalità, dalla loro razza, dal loro colore, dal loro sesso, dalla loro religione, dalle loro opinioni politiche o origine sociale e indipendentemente dallo Stato di bandiera della nave a bordo della quale essi siano arruolati o ingaggiati o lavorino.
2. Ogni Stato Membro deve promuovere lo sviluppo dei servizi di assistenza sociale in appropriati porti del Paese e determinare, previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, quali porti debbano essere considerati appropriati.
3. Ogni Stato Membro deve favorire l'istituzione di commissioni per lo stato di benessere a bordo, che devono regolarmente rivedere gli impianti ed i servizi di assistenza sociale per garantire che essi siano adeguati alla luce dei cambiamenti nelle necessità dei marittimi, risultanti dal progresso tecnico, operativo e dagli altri sviluppi nel settore dell'industria marittima.

*Linea guida B4.4*

## Accesso ai servizi di assistenza sociale a terra

*Linea guida B4.4.1*

## Responsabilità degli Stati Membri

1. Ogni Stato Membro dovrebbe:
  - a) adottare misure volte a garantire che siano forniti ai marittimi adeguati impianti e servizi di assistenza sociale nei porti di scalo stabiliti e che adeguata tutela sia garantita loro nell'esercizio della loro professione; e
  - b) tenere conto, nell'applicazione di queste misure, delle particolari necessità dei marittimi, specialmente se in Paesi stranieri o in zone di guerra, in materia di sicurezza, salute ed di attività di tempo libero.
2. Le disposizioni adottate per il controllo degli impianti e dei servizi di assistenza sociale dovrebbero prevedere la partecipazione delle organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi.
3. Ogni Stato Membro dovrebbe adottare misure tendenti a facilitare la libera circolazione fra le navi, le organizzazioni centrali di approvvigionamento e le commissioni di assistenza sociale, di tutto il materiale necessario, come pellicole, libri, giornali e attrezzatura sportiva, per l'uso dei marittimi, tanto a bordo delle navi che in centri di assistenza sociale a terra.

4. Gli Stati Membri dovrebbero cooperare fra di loro nella promozione del benessere dei marittimi, a mare ed in porto. Tale cooperazione dovrebbe includere le seguenti misure:

- a) consultazioni con le autorità competenti volte a facilitare ed a migliorare gli impianti e le strutture ed i servizi di assistenza sociale dei marittimi, sia in porto che a bordo delle navi;
- b) accordi sul consorzio delle risorse e sull'offerta congiunta di servizi di assistenza sociale nei porti più importanti in modo da evitare inutili doppioni;
- c) l'organizzazione di competizioni sportive internazionali e l'incoraggiamento alla partecipazione dei marittimi alle attività sportive; e
- d) l'organizzazione di seminari internazionali sulla questione del benessere dei marittimi in mare e nei porti.

*Linea guida B4.4.2*                      Servizi di assistenza sociale nei porti

1. Ogni Stato Membro dovrebbe fornire o assicurare la fornitura di impianti e servizi di assistenza sociale, come possa essere richiesto, in adeguati porti del Paese.

2. Le strutture ed i servizi di assistenza sociale dovrebbero essere forniti, conformemente alle condizioni e alla pratica nazionali, da uno o più delle seguenti istituzioni:

- a) le autorità pubbliche;
- b) le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, secondo i contratti collettivi oppure altre disposizioni adottate di comune accordo; e
- c) organizzazioni volontarie.

3. Necessarie strutture di assistenza sociale e ricreative dovrebbero essere istituite o sviluppate nei porti. Esse dovrebbero includere:

- a) luoghi di riunione o di ricreazione, secondo le necessità;
- b) strutture sportive e altre strutture all'aperto, in particolare per competizioni;
- c) strutture per l'istruzione; e
- d) ove appropriato, strutture per le pratiche religiose e per consulenze personali.

4. Tali strutture possono essere fornite mettendo a disposizione dei marittimi, secondo le loro necessità, strutture progettate per un uso più generale.

5. Gli Stati Membri dovrebbero, nella misura in cui sia ragionevole e possibile, fornire ai marittimi a bordo delle navi che si trovano nei loro porti e ai loro posti di ormeggio associati, un accesso a Internet, eventualmente a tariffe moderate.<sup>69</sup>

6. Nel caso in cui gran numero di marittimi di differenti nazionalità richiedano alcune strutture come alberghi, club e impianti sportivi in un determinato porto, le autorità o gli enti competenti dei loro Paesi di origine e degli Stati di bandiera, come pure le associazioni internazionali interessate, dovrebbero procedere a consultazioni e

<sup>69</sup> Introdotta dalla cifra III degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

cooperare tra di loro, con le autorità e con gli enti competenti del Paese nel quale il porto è situato, con lo scopo di raggruppare le loro risorse ed evitare superflui dop-pioni.<sup>70</sup>

7. Dovrebbero essere accessibili ai marittimi alberghi oppure ostelli adeguati alle loro esigenze, là dove ciò sia necessario. Essi dovrebbero fornire servizi equivalenti a quelli degli alberghi di buona categoria, e dovrebbero essere, per quanto possibile, ben situati lontano dalle immediate vicinanze delle zone portuali. Siffatti alberghi o ostelli dovrebbero essere sottoposti ad un controllo adeguato, e i prezzi richiesti dovrebbero essere di importo ragionevole e, quando necessario e possibile, dovrebbero essere adottate disposizioni per ospitare i familiari dei marittimi.<sup>71</sup>

8. Tali strutture dovrebbe essere aperte a tutti i marittimi, indipendentemente da nazionalità, razza, colore, sesso, religione, opinione politica o origine sociale ed indipendentemente dallo Stato di bandiera della nave a bordo della quale sono arruolati o ingaggiati o lavorano. Senza che sia in qualsiasi modo violato questo principio, può essere necessario, in alcuni porti, fornire diversi tipi di strutture di livelli comparabili ma adattati ai costumi ed alle necessità di differenti gruppi di marittimi.<sup>72</sup>

9. Dovrebbero essere adottate disposizioni per garantire, nella misura in cui ciò sia necessario, che persone tecnicamente competenti siano impiegate, in aggiunta a eventuali lavoratori volontari, a tempo pieno nella gestione delle strutture e dei servizi di assistenza sociale dei marittimi.<sup>73</sup>

#### *Linea guida B4.4.3*                      Comitati di assistenza sociale

1. Dovrebbero essere istituite nei porti commissioni di assistenza sociale, a livello regionale e nazionale, secondo il caso, incaricate, in particolare, delle seguenti funzioni:

- a) tenere sotto esame l'adeguatezza delle esistenti strutture di assistenza sociale e monitorare la necessità di creare ulteriori strutture o di eliminare le strutture sottoutilizzate; e
- b) assistere e fornire consulenza ai responsabili della fornitura di servizi di assistenza sociale e garantire il coordinamento fra di loro.

2. I comitati di assistenza sociale dovrebbero includere fra i loro membri rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi, delle autorità competenti e, se presenti, organizzazioni di volontariato ed enti sociali.

3. Secondo le circostanze, i consoli degli Stati marittimi ed i rappresentanti locali degli organismi stranieri di assistenza sociale dovrebbero, conformemente con leggi e regolamenti nazionali, essere invitati a partecipare all'attività dei comitati di assistenza sociale portuale, regionale e nazionale.

<sup>70</sup> Originario para. 5.

<sup>71</sup> Originario para. 6.

<sup>72</sup> Originario para. 7.

<sup>73</sup> Originario para. 8.

*Linea guida B4.4.4* Finanziamento di strutture di assistenza sociale

1. Conformemente alle condizioni ed alla pratica nazionale, il supporto finanziario per i servizi portuali di assistenza sociale dovrebbe provenire da uno o più delle seguenti fonti:

- a) sovvenzioni pubbliche;
- b) imposte o altre tasse speciali provenienti dalla marina mercantile;
- c) contributi volontari versati dagli armatori, dai marittimi o dalle loro organizzazioni; e
- d) contributi volontari di altre fonti.

2. Nel caso in cui siano imposti tasse, imposte ed speciali tributi per finanziare i servizi di assistenza sociale, essi dovrebbero essere utilizzati solamente per lo scopo per il quale sono riscossi.

*Linea guida B4.4.5* Divulgazione di informazione e misure di facilitazione

1. Dovrebbero essere divulgate fra i marittimi informazioni concernenti le strutture aperte al pubblico nei porti di scalo, in particolare i mazzi di trasporto, i servizi di assistenza sociale, le strutture ricreative e educative ed i luoghi di preghiera, così come le strutture specificatamente destinate a loro.

2. Adeguati mezzi di trasporto a prezzi modici dovrebbero essere disponibili in qualsiasi momento ragionevole, quando ciò è necessario, per mettere il marittimo nelle condizioni di raggiungere le zone urbane da luoghi di facile accesso vicini al porto.

3. Le autorità competenti dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per fare conoscere agli armatori ed ai marittimi che entrano in un porto ogni legge od uso speciale la cui infrazione 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* Marittimi in un porto straniero

1. Per tutelare i marittimi che si trovano in un porto straniero, dovrebbero essere adottate misure per agevolare:

- a) l'accesso ai consoli dello Stato di cui hanno la nazionalità o dello Stato in cui risiedono; e
- b) una cooperazione effettiva fra i consoli e le autorità locali o nazionali.

2. Il caso della gente di mare imprigionata in un porto straniero dovrebbe essere trattato sollecitamente, conformemente alla procedura legale, e gli interessati devono beneficiare dell'adeguata protezione consolare.

3. Quando un marittimo è detenuto, per qualsiasi motivo, nel territorio di uno Stato Membro, l'autorità competente dovrebbe, se il marittimo così richiede, informare immediatamente lo Stato di bandiera e lo Stato di cui il marittimo ha la nazionalità. L'autorità competente dovrebbe informare sollecitamente il marittimo del suo diritto di presentare tale domanda. Lo Stato di cui il marittimo ha la nazionalità dovrebbe

prontamente informare la famiglia del marittimo. L'autorità competente dovrebbe autorizzare i funzionari consolari di tali Stati di vedere immediatamente il marittimo e, successivamente, di visitarlo regolarmente finché egli sarà detenuto.

4. Ogni Stato Membro dovrebbe adottare misure, quando necessario, dirette a garantire la sicurezza dei marittimi dalle aggressioni e da altri atti illegali mentre la nave si trova nelle sue acque territoriali ed in particolare nei dintorni dei porti.

5. Coloro che sono responsabili nei porti o a bordo delle navi dovrebbero fare tutto il possibile per autorizzare i marittimi a sbarcare non appena possibile dopo l'arrivo della nave in porto.

#### **Regolamento 4.5**                      Sicurezza sociale

*Scopo: Garantire l'adozione di misure volte dare accesso ai marittimi alla protezione in materia di sicurezza sociale*

1. Ogni Stato Membro deve garantire che tutti i marittimi e, nella misura prevista nella sua legislazione nazionale, le persone a loro carico beneficino della tutela della sicurezza sociale conforme al Codice, senza pregiudizio, tuttavia, delle condizioni maggiormente favorevoli previste al paragrafo 8 dell'articolo 19 della Costituzione dell'OIL.

2. Ogni Stato Membro si impegna ad adottare provvedimenti, in funzione della sua situazione nazionale, a titolo individuale come nell'ambito della cooperazione internazionale, per ottenere progressivamente una tutela completa della sicurezza sociale dei marittimi.

3. Ogni Stato Membro deve garantire che i marittimi soggetti alla sua legislazione in materia di sicurezza sociale e, nella misura prevista dalla sua legislazione nazionale, le persone a loro carico, abbiano diritto ad una tutela della sicurezza sociale non meno favorevole di quella di cui godono i lavoratori impiegati a terra.

#### *Norma A4.5*                              Sicurezza sociale

1. I rami da prendere in considerazione allo scopo di realizzare progressivamente una tutela completa della sicurezza sociale prevista dal Regolamento 4.5 sono: le cure mediche, le indennità di malattia, le indennità di disoccupazione, le pensioni di vecchiaia, indennità in caso di infortuni sul lavoro, gli assegni familiari, le indennità di maternità, le pensioni di invalidità e le indennità di sopravvivenza, che integrano la tutela prevista dal Regolamento 4.1, sulle cure mediche, e dal Regolamento 4.2, sulla responsabilità degli armatori, come pure gli altri titoli della presente Convenzione.

2. All'atto della ratifica, la tutela prevista da ogni Stato Membro conformemente al paragrafo 1 del Regolamento 4.5 deve includere almeno tre dei nove rami elencati al paragrafo 1 della presente Norma.

3. Ogni Stato Membro deve adottare le misure necessarie, in funzione della sua situazione nazionale, per fornire la tutela complementare della sicurezza sociale contemplata nel paragrafo 1 della presente Norma a tutti i marittimi residenti normalmente nel suo territorio. Questo impegno potrebbe essere soddisfatto, per esempio, in virtù di opportuni accordi bilaterali o multilaterali in materia o di sistemi fondati su

contributi. La tutela risultante non deve essere meno favorevole di quella di cui fruiscono i lavoratori di terra residenti sul territorio dello Stato Membro in questione.

4. Nonostante l'attribuzione della responsabilità indicata al paragrafo 3 della presente Norma, gli Stati Membri possono stabilire, in virtù di accordi bilaterali e multilaterali o mediante provvedimenti adottati nel contesto delle organizzazioni regionali di integrazione economica, altre norme concernenti la legislazione della sicurezza sociale applicabile ai marittimi.

5. Le responsabilità di ogni Stato Membro nei confronti dei marittimi a bordo delle navi battenti la sua bandiera devono includere quelle previste dai Regolamenti 4.1 e 4.2 e dalle relative disposizioni del Codice, nonché quelle che sono inerenti ai suoi obblighi generali ai sensi del diritto internazionale.

6. Ogni Stato Membro deve prendere in considerazione le varie modalità con cui, conformemente alle leggi ed alla pratica nazionali, in assenza di un'adeguata copertura nei rami citati al paragrafo 1 della presente Norma, i marittimi potranno usufruire di indennità comparabili.

7. La tutela di cui al paragrafo 1 del Regolamento 4.5 può, secondo il caso, essere prevista da leggi e regolamenti, da sistemi privati, da accordi della contrattazione collettiva o da una loro combinazione.

8. Nei limiti di conformità con le loro leggi e la pratica nazionali, gli Stati Membri devono cooperare, mediante accordi bilaterali o multilaterali o altre intese, per garantire il mantenimento dei diritti relativi alla sicurezza sociale, previsti mediante sistemi contributivi o non contributivi, acquisiti o in corso di acquisizione, da parte di tutti i marittimi, indipendentemente dal loro luogo di residenza.

9. Ogni Stato Membro deve definire equi ed efficaci procedure per la risoluzione delle controversie.

10. Ogni Stato Membro, all'atto della ratifica, deve specificare i rami per i quali la tutela è garantita, conformemente al paragrafo 2 della presente Norma. Quando provvede alla tutela della sicurezza sociale in merito ad uno o più degli altri settori previsti al paragrafo 1 della presente Norma, deve successivamente notificare al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro, che deve tenere un registro di queste informazioni e deve renderlo accessibile ad ogni parte interessata.

11. I rapporti presentati dell'Ufficio Internazionale del Lavoro ai sensi dell'articolo 22 della Costituzione dell'OIL devono, inoltre, includere informazioni riguardanti i provvedimenti adottati conformemente al paragrafo 2 del Regolamento 4.5 per estendere la tutela ad altri settori.

#### *Linea guida B4.5*

#### Sicurezza sociale

1. La tutela garantita all'atto della ratifica, conformemente al paragrafo 2 della Norma A4.5, dovrebbe almeno riguardare i settori dell'assistenza medica, delle indennità per malattia professionale o delle indennità in caso di infortunio sul lavoro.

2. Nelle circostanze specificate al paragrafo 6 della Norma A4.5, indennità comparabili possono essere offerte mediante assicurazioni, accordi bilaterali o multilaterali od altri provvedimenti adeguati, tenendo conto delle disposizioni degli accordi della contrattazione collettiva applicabili. Nel caso in cui tali provvedimenti siano adottati, i

marittimi protetti da queste misure dovranno essere informati dei mezzi dei quali i vari settori della protezione della sicurezza sociale saranno forniti.

3. Nel caso in cui i marittimi siano soggetti a più di una legislazione nazionale in materia di sicurezza sociale, gli Stati Membri interessati dovrebbero cooperare allo scopo di determinare con accordi reciproci quale legislazione sia applicabile, tenendo conto di fattori come il tipo ed il livello di tutela secondo le rispettive legislazioni che siano maggiormente favorevoli ai marittimi interessati, come anche della preferenza di questi.

4. Le procedure previste dal paragrafo 9 della Norma A4.5. dovrebbero essere concepite in modo da includere tutte le dispute relative ai reclami dei marittimi interessati, senza tener conto del modo in cui la garanzia è garantita.

5. Ogni Stato Membro avente marittimi nazionali o non, oppure entrambi, in servizio sulle navi battenti la sua bandiera dovrebbe provvedere alla tutela della sicurezza sociale prevista dalla presente Convenzione, come applicabile, e dovrebbe rivedere periodicamente i rami della tutela della sicurezza sociale di cui al paragrafo 1 della Norma A4.5, allo scopo di individuare ogni ulteriore ramo che sia a vantaggio dei marittimi interessati.

6. Il contratto di arruolamento dei marittimi dovrebbe indicare le modalità con i quali l'armatore offrirà ai marittimi protezione nei diversi rami della sicurezza sociale, come ogni altra relativa informazione di cui dispone l'armatore, come le trattenute obbligatorie dai salari dei marittimi ed i contributi degli armatori che possono essere imposti, conformemente alle prescrizioni stabilite da specifici enti autorizzati, secondo gli schemi dei regimi nazionali di sicurezza sociale applicabili.

7. Lo Stato Membro, di cui la nave batte bandiera, nell'esercizio effettivo della sua giurisdizione in materia sociale, dovrebbe assicurarsi che gli obblighi degli armatori in materia di tutela della sicurezza sociale siano osservati, in particolare per ciò che riguarda il versamento dei contributi agli enti di sicurezza sociale.

## **Titolo 5: Adempimento e applicazione delle disposizioni**

1. I Regolamenti contenuti nel presente Titolo specificano la responsabilità di ogni Stato Membro quanto al pieno rispetto e all'attuazione dei principi e dei diritti enunciati negli articoli della presente Convenzione come anche degli obblighi specifici previsti nei Titoli 1, 2, 3 e 4.

2. È stato, altresì, sottolineato che i paragrafi 3 e 4 dell'articolo VI, che consentono la attuazione delle disposizioni della parte A del Codice con disposizioni sostanzialmente equivalenti, non si applicano alla parte A del Codice del presente Titolo.

3. Conformemente al paragrafo 2 dell'articolo VI, ogni Stato Membro dovrà adempiere alle sue responsabilità previste dai regolamenti nel modo indicato nelle Norme corrispondenti della parte A del Codice, dando la debita considerazione alle corrispondenti Linee guida nella parte B del Codice.

4. Le disposizioni del presente Titolo devono essere applicate tenendo presente che i marittimi e gli armatori, come ogni altra persona, sono uguali dinanzi alla legge ed

hanno diritto ad una uguale tutela giuridica e non devono essere soggetti a discriminazione per quello che riguarda l'accesso alle corti, ai tribunali o ad altri meccanismi di risoluzione delle dispute. Le disposizioni del presente Titolo non determinano attribuzione di competenza materiale o territoriale.

### **Regolamento 5.1**                      Responsabilità dello Stato di bandiera

*Scopo: Garantire che ogni Stato Membro adempia alle responsabilità che gli spettano ai sensi della presente Convenzione in relazione alle navi battenti la sua bandiera*

#### **Regolamento 5.1.1**                      Principi generali

1. Ogni Stato Membro è responsabile di garantire l'adempimento dei suoi obblighi secondo questa Convenzione per quanto riguarda le navi battenti la sua bandiera.
2. Ogni Stato Membro dovrà stabilire un sistema efficace per la verifica e la certificazione delle condizioni del lavoro marittimo, conformemente ai Regolamenti 5.1.3 e 5.1.4, garantendo che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi sulle navi battenti la sua bandiera soddisfino e continuino a soddisfare le Norme previste dalla presente Convenzione.
3. Nell'istituire un efficace sistema di verifica e certificazione delle condizioni del lavoro marittimo, uno Stato Membro può, dove opportuno, autorizzare le istituzioni pubbliche od altre organizzazioni, incluse quelle di un altro Stato Membro, se quest'ultimo vi acconsente, le quali sono riconosciute come competenti ed indipendenti ad effettuare ispezioni o rilasciare certificati oppure fare entrambe le cose. In tutti i casi, gli Stati Membri devono rimanere direttamente responsabili dell'ispezione e della certificazione delle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi interessati sulle navi battenti la sua bandiera.
4. Il certificato di lavoro marittimo, integrato di una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, deve attestare, fino a prova contraria, che la nave è stata debitamente ispezionata dallo Stato Membro di cui batte la bandiera e che le prescrizioni della presente Convenzione relativi alle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi sono state soddisfatte nella misura certificata.
5. Le informazioni in merito al sistema previsto nel paragrafo 2 del presente Regolamento, incluso il metodo impiegato per valutare la efficacia dello stesso, devono essere comprese nelle relazioni degli Stati Membri all'Ufficio Internazionale del Lavoro conformemente all'articolo 22 della Costituzione dell'OIL.

#### *Norma A5.1.1*                                      Principi generali

1. Ogni Stato Membro deve definire distintamente obiettivi e norme chiari per la gestione dei suoi sistemi d'ispezione e certificazione, così come adeguate procedure generali per valutare in quale misura questi obiettivi siano stati raggiunti e queste norme rispettate.
2. Ogni Stato Membro deve esigere che una copia della presente Convenzione sia tenuta a disposizione 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 promuovere la effettiva cooperazione fra le istituzioni pubbliche e le altre organizzazioni, cui si fa riferimento nei Regolamenti 5.1.1 e 5.1.2 e concernenti le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo delle navi.
2. Al fine garantire più efficacemente la cooperazione fra ispettori, armatori, marittimi e le loro rispettive organizzazioni, ed allo scopo di mantenere o migliorare le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi, l'autorità competente dovrebbe consultare ad intervalli regolari i rappresentanti di tali organizzazioni quanto ai mezzi migliori per raggiungere questi obiettivi. Le modalità di queste consultazioni dovrebbero essere determinate dall'autorità competente previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi.

**Regolamento 5.1.2**            Autorizzazione delle organizzazioni riconosciute

1. Le istituzioni pubbliche e le altre organizzazioni previste nel paragrafo 3 del Regolamento 5.11 («organizzazioni riconosciute») dovranno essere riconosciute dall'autorità competente quali conformi alle prescrizioni previste dal Codice in merito alla loro competenza ed indipendenza. Le funzioni di ispezione e di certificazione che le organizzazioni possono essere autorizzate a svolgere devono realizzarsi nell'ambito delle attività che sono espressamente menzionate nel Codice come effettuate dall'autorità competente o dalle organizzazioni riconosciute.
2. I rapporti previsti nel paragrafo 5 del Regolamento 5.1.1 dovranno contenere informazioni riguardanti qualunque organizzazione riconosciuta, la portata dell'autorizzazione rilasciata e le disposizioni adottate dallo Stato Membro per garantire che le attività autorizzate siano effettuate compiutamente ed efficacemente.

*Norma A5.1.2*            Autorizzazione delle organizzazioni riconosciute

1. Ai fini del riconoscimento di cui al paragrafo 1 del Regolamento 5.1.2, l'autorità competente deve esaminare la competenza e l'indipendenza delle organizzazioni interessate e determinare se quest'ultimo abbia dimostrato, nella misura necessaria all'esercizio delle attività considerate nell'autorizzazione conferita loro:
  - a) di avere la necessaria competenza negli aspetti pertinenti della presente Convenzione ed un'appropriata conoscenza dell'attività operativa delle navi, incluse le condizioni minime richieste per il lavoro a bordo di una nave, condizioni di arruolamento, gli alloggi e le strutture ricreative, il vitto ed il servizio di catering, la prevenzione degli incidenti, la tutela della salute, le cure mediche, l'assistenza sociale e la protezione in materia di sicurezza sociale;
  - b) di essere in grado di mantenere ed aggiornare le competenze professionali del suo personale;
  - c) di avere la conoscenza delle prescrizioni della presente Convenzione come pure delle leggi e dei regolamenti nazionali applicabili e degli strumenti internazionali pertinenti; e
  - d) che la sua dimensione, la sua struttura, la sua esperienza e i suoi mezzi sono commisurati al tipo ed il portata dell'autorizzazione.

2. Ogni autorizzazione concessa in riferimento alle ispezioni deve come minimo autorizzare l'organizzazione riconosciuta ad esigere la correzione delle deficienze che ha riscontrato nelle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi e ad effettuare ispezioni a questo riguardo qualora lo Stato del porto glielo richieda.
3. Ogni Stato Membro deve stabilire:
  - a) il sistema atto a garantire l'adeguatezza dell'attività svolta dalle organizzazioni riconosciute, che include le informazioni sull'insieme delle disposizioni applicabili delle leggi e dei regolamenti nazionali e sugli strumenti internazionali pertinenti; e
  - b) procedure di comunicazione con queste organizzazioni e di controllo del loro operato.
4. Ogni Stato Membro deve fornire all'Ufficio Internazionale del Lavoro una elenco attuale di ogni organizzazione riconosciuta che ha autorizzato ad agire a suo nome e deve mantenere aggiornata questa elenco. Questa elenco dovrà specificare le funzioni che le organizzazioni riconosciute sono state autorizzate a svolgere. L'Ufficio deve rendere la lista a disposizione del pubblico.

*Linea guida B5.1.2*                      Autorizzazione delle organizzazioni riconosciute

1. Organizzazione che chiede il riconoscimento dovrebbe dimostrare la competenza e la capacità necessarie a garantire, sul piano tecnico ed amministrativo ed in materia di gestione, la prestazione di un servizio di qualità soddisfacente entro i termini prescritti.
2. Nella valutazione dell'idoneità di un organizzazione, l'autorità competente dovrebbe determinare se quest'ultima:
  - a) dispone di personale adeguato sul piano tecnico, di gestione e di assistenza;
  - b) dispone, per fornire i servizi richiesti, di professionisti qualificati in numero sufficiente e distribuiti in modo da garantire una adeguata copertura geografica;
  - c) ha provato la sua capacità di fornire servizi di qualità entro i termini prescritti; e
  - d) è indipendente e responsabile delle sue operazioni.
3. L'autorità competente dovrebbe concludere un accordo scritto con ogni organizzazione che riconosce ai fini di un'autorizzazione. Tale accordo dovrebbe, in particolare, includere i seguenti aspetti:
  - a) ambito applicativo;
  - b) scopo;
  - c) condizioni generali;
  - d) esecuzione delle funzioni oggetto dell'autorizzazione;
  - e) legittimità delle funzioni oggetto dell'autorizzazione;
  - f) presentazione di rapporti all'autorità competente;

- g) notifica dell'autorizzazione da parte dell'autorità competente all'organizzazione riconosciuta;
- h) controllo dell'autorità competente delle attività delegate all'organizzazione riconosciuta.

4. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere dalle organizzazioni riconosciute di elaborare un sistema di qualificazione del personale impiegato dalle stesse come ispettori per garantire il regolare aggiornamento delle loro conoscenze e competenze.

5. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere dalle organizzazioni riconosciute di tenere registri dei servizi da loro prestati, in modo da poter stabilire che abbiano agito conformemente alle norme applicabili nelle ambiti relativi a questi servizi.

6. Nell'elaborare le procedure di controllo previste al paragrafo 3 b) della Norma A5.1.2, ogni Stato Membro dovrebbe tener conto delle *Linee guida per l'autorizzazione delle Organizzazioni che agiscono per conto dell'Amministrazione*, adottate nell'ambito dell'IMO.

### **Regolamento 5.1.3**                      Certificato di lavoro marittimo e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo

1. Il presente regolamento si applica alle navi di:

- a) tonnellaggio lordo uguale o superiore a 500, impiegate in viaggi internazionali; e
- b) tonnellaggio lordo uguale o superiore a 500, battenti la bandiera di uno Stato Membro e operanti a partire da un porto, o fra porti, di un altro Paese.

Ai fini del presente Regolamento, «viaggio internazionale» designa un viaggio da un Paese ad un porto al di fuori di questo Paese.

2. Il presente Regolamento si applica, inoltre, ad ogni nave battente la bandiera di uno Stato Membro e non inclusa nel paragrafo 1 del presente Regolamento, su richiesta dell'armatore dello Stato Membro interessato.

3. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere che le navi battenti la sua bandiera che conservino e tengano un certificato di lavoro marittimo che certifichi che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo della nave, incluse 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 del presente Regolamento, siano state oggetto di ispezione e soddisfino le prescrizioni delle leggi e dei regolamenti nazionali e degli altre disposizioni che riguardano l'applicazione della presente Convenzione.

4. Ogni Stato Membro deve esigere che le navi battenti la sua bandiera abbiano e tengano aggiornata una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo che enunci le prescrizioni nazionali che riguardano l'applicazione della presente Convenzione per quel che riguarda le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi ed enunciino 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 essere conformi al modello prescritto dal Codice.
6. Nel caso in cui l'autorità competente dello Stato Membro o organizzazione riconosciuta, debitamente autorizzata a questo scopo, abbia accertato mediante ispezione che la nave battente la bandiera dello Stato Membro rispetti o continui a rispettare le Norme della presente Convenzione, deve rilasciare o rinnovare e conservare il certificato di lavoro marittimo corrispondente, e annotarlo in un registro accessibile al pubblico.
7. Prescrizioni dettagliate riguardanti il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, incluso un elenco dei punti che devono essere esaminati ed approvati, sono esposte nella Parte A del Codice.

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

1. Il certificato di lavoro marittimo deve essere rilasciato alla nave dall'autorità competente o da una organizzazione riconosciuta debitamente autorizzata a questo scopo, per una durata che non deve eccedere cinque anni. Un elenco delle punti, che devono essere ispezionati e giudicate conformi alle leggi ed ai regolamenti nazionali oppure alle altre disposizioni che integrano le disposizioni della presente Convenzione concernenti le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo delle navi prima che un certificato di lavoro marittimo possa essere rilasciato, è istituito nell'Allegato A5-I.
2. La validità di un certificato di lavoro marittimo deve essere soggetta ad una ispezione intermedia da parte dell'autorità competente oppure dall'organizzazione riconosciuta debitamente autorizzata a questo scopo, che ha per oggetto di verificare se le prescrizioni nazionali che riguardano l'applicazione della presente convenzione siano sempre rispettate. La data anniversario si intende del giorno e del mese di ogni anno che corrispondono alla data di scadenza del certificato di lavoro marittimo. Se è effettuata soltanto una delle ispezioni intermedie ed il periodo di validità del certificato di lavoro marittimo è di cinque anni, tale ispezione deve aver luogo fra il secondo ed il terzo anniversario della data del certificato di lavoro marittimo. Lo scopo e l'analisi dettagliata dell'ispezione intermedia devono essere uguali a quelle di un'ispezione per il rinnovo del certificato. Il certificato di lavoro marittimo deve essere vistato in seguito ad una favorevole ispezione intermedia.
3. Nonostante il paragrafo 1 della presente Norma, quando l'ispettorato effettuato ai fini di un rinnovo ha avuto luogo nei tre mesi che precedono la scadenza del certificato in corso, il nuovo certificato di lavoro marittimo deve essere valido a partire dalla data in cui l'ispettorato in questione è stato effettuato, per un periodo non eccedente cinque anni dalla data di scadenza dell'attuale certificato di lavoro marittimo.

Quando l'ispettorato effettuato ai fini di un rinnovo è completato più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato in corso, il nuovo certificato di lavoro marittimo deve essere valido per un periodo non eccedente cinque anni dalla data in cui l'ispettorato in questione ha avuto luogo.<sup>74</sup>

<sup>74</sup> Originario para. 4.

4. Nonostante il paragrafo 1 della presente Norma, quando da un'ispezione effettuata ai fini del rinnovo di un certificato di lavoro marittimo prima della sua scadenza emerge che la nave continua a essere conforme alla legislazione nazionale o alle altre misure che attuano le prescrizioni della presente Convenzione, ma un nuovo certificato non può essere consegnato e messo a disposizione a bordo immediatamente, l'autorità competente o l'organismo riconosciuto debitamente abilitato a tale scopo può prorogare e vistare il certificato per una durata che non superi i cinque mesi dalla data di scadenza del certificato in corso. Il nuovo certificato è valido per un periodo non eccedente i cinque anni a partire dalla data di cui al paragrafo 3 della presente Norma.<sup>75</sup>

5. Un certificato di lavoro marittimo può essere rilasciato provvisoriamente:

- a) alle navi nuove, alla consegna;
- b) quando una nave cambia bandiera; oppure
- c) quando un armatore si assume la responsabilità per l'attività operativa di una nave che è nuova per questo armatore.

6. Un certificato di lavoro marittimo provvisorio può essere rilasciato soltanto per un periodo non superiore a sei mesi dall'autorità competente o da un'organizzazione riconosciuta debitamente autorizzata a questo scopo.

7. Un certificato di lavoro marittimo provvisorio può essere rilasciato soltanto dopo che sia stato verificato che:

- a) la nave è stata ispezionata, nella misura in cui sia ragionevole e possibile, per le prescrizioni elencate nell'Allegato A5-I, tenendo conto della verifica delle voci di cui alle lettere b), c) e d) del presente paragrafo;
- b) l'armatore ha dimostrato all'autorità competente o ad un'organizzazione riconosciuta che sono attuate a bordo procedure adeguate al fine di garantire il rispetto disposizioni della presente Convenzione,
- c) che il capitano conosce bene le prescrizioni della presente Convenzione e gli obblighi in materia di attuazione; e
- d) la relativa informazione è stata sottoposta all'autorità competente o ad un'organizzazione riconosciuta per il rilascio della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.

8. Una ispezione completa, in conformità con il paragrafo 1 della presente Norma, deve essere effettuata anteriormente alla scadenza del certificato provvisorio, per permettere il rilascio del certificato di lavoro marittimo a periodo di validità ordinaria. Nessun ulteriore certificato provvisorio può essere rilasciato dopo quello iniziale di sei mesi previsto nel paragrafo 6 della presente Norma. L'emissione di una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo non dev'essere richiesta durante il periodo di validità del certificato provvisorio.

<sup>75</sup> Nuovo testo giusta la cifra II degli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita il 10 feb. 2016, in vigore dall'8 gen. 2019 (RU 2018 5435).

9. Il certificato di lavoro marittimo, il certificato di lavoro marittimo provvisorio e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo devono essere redatti nella forma corrispondente ai modelli specificati nell'Allegato A5-II.

10. La dichiarazione di conformità del lavoro marittimo deve essere allegata al certificato di lavoro marittimo. Essa deve comprendere due parti:

- a) la Parte I deve essere redatta dall'autorità competente, che: i) deve identificare l'elenco delle punti che devono essere ispezionate in conformità al paragrafo 1 della presente Norma; ii) deve specificare le prescrizioni nazionali che comprendono le disposizioni pertinenti della presente Convenzione in virtù del rinvio alle disposizioni della legislazione nazionale applicabili, come anche, nella misura necessaria, ad informazioni sintetiche sul contenuto essenziale delle prescrizioni nazionali; iii) deve far riferimento alle prescrizioni della legislazione nazionale relative ad alcune categorie di navi; iv) deve citare qualsiasi disposizione sostanzialmente equivalente adottata in virtù del paragrafo 3 dell'articolo VI; v) deve indicare chiaramente ogni deroga assegnata dall'autorità competente ai sensi del Titolo 3.
- b) La Parte II deve essere redatta dall'armatore e certificata dall'autorità competente. Essa deve enunciare le misure adottate per garantire la conformità continua con le prescrizioni nazionali fra le due ispezioni e le misure proposte per garantire un miglioramento continuo.

L'autorità competente o l'organizzazione riconosciuta debitamente autorizzata a questo scopo deve certificare la Parte II e deve emettere la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.

11. I risultati di tutte le ispezioni o delle altre verifiche effettuate ulteriormente in merito alla nave interessata ed ogni difetto significativo rilevato nel corso qualsiasi verifica deve essere documentato, insieme alla data in cui si sia constatato che è stato rimediato ai difetti. Questa documentazione, corredata da una versione in lingua inglese, quando non è emanata in inglese, deve, conformemente alle leggi ed ai regolamenti nazionali, essere trascritta sulla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, o allegata ad essa, e tenuta a disposizione dei marittimi, degli ispettori dello Stato di bandiera, dei funzionari autorizzati dello Stato del porto e dei rappresentanti degli armatori e dei marittimi in altro modo simile.

12. Una copia valida ed aggiornata del certificato di lavoro marittimo ed una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, accompagnati da una versione in lingua inglese quando non è in questa lingua, devono essere conservate a bordo ed una copia deve essere esposta in vista in un luogo dove sia a disposizione dei marittimi. Una copia di questi documenti deve essere messa a disposizione, su richiesta, dei marittimi, degli ispettori dello Stato di bandiera, dei funzionari autorizzati dello Stato del porto o dei rappresentanti degli armatori e dei marittimi conformemente alle leggi e ai regolamenti nazionali.

13. L'obbligo relativo alla produzione di una versione in inglese, citata ai paragrafi 11 e 12 della presente Norma, non si applica ad una nave non impiegata in un viaggio internazionale.

14. Ogni certificato rilasciato secondo i paragrafi 1 o 5 della presente Norma deve cessare di essere valido:

- a) se la relativa ispezione non è stata effettuata entro i termini specificati al paragrafo 2 della presente Norma;
- b) se il certificato non è approvato in conformità al paragrafo 2 della presente Norma;
- c) quando una nave cambia bandiera;
- d) quando un armatore cessa di assumersi la responsabilità dell'attività operativa di una nave;
- e) quando sostanziali modifiche sono stati apportati alla struttura o all'equipaggiamento disciplinati al Titolo 3.

15. Nel caso previsto al paragrafo 14 c), d) o e) della presente Norma, un nuovo certificato deve essere rilasciato soltanto se l'autorità competente o l'organizzazione riconosciuta che lo rilascia è pienamente convinta che la nave sia conforme alle prescrizioni della presente Norma.

16. Un certificato di lavoro marittimo deve essere revocato dall'autorità competente oppure dall'organizzazione riconosciuta debitamente autorizzata a questo scopo dallo Stato di bandiera se vi è evidenza che la nave interessata non sia conforme alle prescrizioni della presente Convenzione e nessuna necessaria misura correttiva è stata adottata.

17. Quando un certificato di lavoro marittimo dovrebbe essere revocato in conformità con il par. 16 della presente Norma, l'autorità competente o l'organizzazione riconosciuta deve tener conto della gravità o della frequenza degli inadempimenti.

#### *Linea guida B5.1.3*

Certificato di lavoro marittimo e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo

1. L'enunciazione delle prescrizioni nazionali che appaiono nella Parte I della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo dovrebbe includere oppure essere corredata dai riferimenti alle disposizioni legislative relative alle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi in ciascuna delle materie elencate nell'Allegato A5-I. Qualora la legislazione nazionale si conformi esattamente alle prescrizioni enunciate nella presente Convenzione, basterà farvi riferimento. Quando una disposizione della presente Convenzione è resa effettiva in virtù di disposizioni sostanzialmente equivalenti, conformemente all'articolo VI, paragrafo 3, dovrebbe essere identificata e dovrebbe essere fornita una spiegazione sintetica. Quando viene concessa una deroga da parte dell'autorità competente, ai sensi 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 dovrebbero indicare, in particolare, le circostanze in merito alle quali è stata verificata una continua conformità con prescrizioni nazionali particolari, le persone responsabili della verifica, i registri che devono essere tenuti come anche le procedure che sono state seguite quando è rilevato un difetto di conformità. La Parte II si può presentare sotto forme diverse. Essa potrebbe fare riferimento ad un'altra documentazione maggiormente comprensiva, includendo le politiche e le procedure relative ad

altri aspetti del settore marittimo, come i documenti richiesti dal *Codice Internazionale della Gestione della Sicurezza (Codice ISM)* o le informazioni richieste dal Regolamento 5 del Capitolo XI-1 della Convenzione SOLAS, relativa alla Registrazione della Continua Sinossi della nave.

3. Le misure per garantire una continua conformità dovrebbero riferirsi alle generali prescrizioni internazionali che obbligano l'armatore ed il capitano a tenersi informati in merito ai più recenti progressi realizzati in ambito tecnologico e scientifico concernenti la progettazione del posto di lavoro, tenendo conto dei periodi inerenti al lavoro dei marittimi, e di informare di conseguenza i rappresentanti dei marittimi, garantendo, così, un miglior livello di protezione delle condizioni di lavoro e di vita a bordo dei marittimi.
4. La dichiarazione di conformità del lavoro marittimo dovrebbe, soprattutto, essere redatta in termini chiari per aiutare tutte le persone interessate, come gli ispettori dello Stato di bandiera, i funzionari autorizzati degli Stati del porto ed i marittimi, a verificare che le prescrizioni siano state attuate in modo adeguato.
5. Un esempio del genere di informazioni che potrebbe essere contenuta in una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo è fornito nell'Allegato B5-I.
6. Qualora una nave cambi bandiera come nel caso indicato al paragrafo 14 c) della Norma A5.1.3 ed entrambi gli Stati interessati abbiano ratificato la presente Convenzione, lo Stato Membro di cui la nave era stata precedentemente autorizzata a battere bandiera dovrebbe, appena possibile, trasmettere all'autorità competente degli altri Stati Membri copie dei certificati di lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo conservati a bordo della nave prima del cambio di bandiera e, se necessario, copia delle relazioni delle relative ispezioni se l'autorità competente così richieda entro tre mesi dopo il cambio di bandiera.

#### **Regolamento 5.1.4** Ispezione ed applicazione

1. Ogni Stato Membro deve verificare, mediante un sistema efficace e coordinato di ispezioni periodiche, di sorveglianza e di altre misure di controllo, che le navi battenti la sua bandiera osservino le prescrizioni della presente Convenzione, secondo l'applicazione operata nelle leggi e nei regolamenti nazionali.
2. Nella parte A del Codice sono enunciate prescrizioni dettagliate riguardanti il sistema d'ispezione e di applicazione citato al paragrafo 1 del presente Regolamento.

#### *Norma A5.1.4* Ispezione ed applicazione

1. Ogni Stato Membro deve disporre un sistema di ispezione delle condizioni dei marittimi a bordo delle navi battenti la sua bandiera, per verificare, in particolare, che le misure relative alle condizioni di lavoro e di vita come enunciate nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, qualora applicabile, siano state seguite e che le prescrizioni della presente Convenzione siano rispettate.
2. L'autorità competente deve designare un numero sufficiente di ispettori qualificati per assumersi le responsabilità che gli spettano in applicazione del paragrafo 1 della presente Norma. Nel caso in cui le organizzazioni riconosciute siano state autorizzate ad effettuare le ispezioni, lo Stato Membro deve esigere che il personale assegnato a

tale attività disponga delle qualificazioni richieste a questo scopo e deve conferire agli interessati la necessaria autorità legale per esercitare le loro funzioni.

3. Devono essere adottate le disposizioni adeguate per garantire che gli ispettori abbiano la formazione professionale, le competenze, le condizioni di referenza, i poteri, lo *status* e l'indipendenza necessari oppure auspicabili per essere in grado di verificare e garantire la conformità prevista al paragrafo 1 della presente Norma.

4. Tali ispezioni devono essere eseguite agli intervalli cui si fa riferimento nella Norma A 5.1.3, se necessario. Tali intervalli non deve in alcun caso eccedere tre anni.

5. Se uno Stato Membro riceve un reclamo che non consideri manifestamente infondato oppure raggiunge la prova che la nave battente la sua bandiera non sia conforme alle prescrizioni della presente Convenzione oppure che sussistano serie deficienze nella applicazione delle misure enunciate nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, deve adottare i provvedimenti necessari per indagare in merito e garantire che vengano adottate misure volte a rimediare alle deficienze riscontrate.

6. Devono essere emanati ed applicati efficacemente da ogni Stato Membro regolamenti adeguati in merito alla garanzia che gli ispettori godano di una condizione giuridica e di condizioni di servizio tali da assicurare la loro indipendenza rispetto a qualsiasi cambiamento governativo e ad ogni indebita influenza esterna.

7. Gli ispettori, che hanno ricevuto istruzioni chiare quanto ai compiti da svolgere e provvisti di adeguati poteri, devono essere autorizzati:

- a) a salire a bordo delle navi battenti la bandiera dello Stato Membro,
- b) ad effettuare esami, controlli o indagini che possano ritenere necessari per assicurarsi che le norme siano state rigorosamente osservate; e
- c) ad esigere che ogni difetto sia rimediato e sia vietato ad una nave di lasciare il porto fino a che non siano state adottate le misure necessarie quando essi hanno motivo di ritenere che i difetti costituiscano una grave violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi, oppure rappresentino un pericolo rilevante per sicurezza, la salute e la salvaguardia dei marittimi.

8. Ogni misura adottata ai sensi del paragrafo 7 c) della presente Norma deve poter essere soggetta ad ogni diritto di ricorso dinanzi all'autorità giudiziaria o amministrativa.

9. Gli ispettori devono avere la facoltà di esprimere pareri invece di intentare o raccomandare procedimenti nel caso in cui non ci sia un'infrazione manifesta alle prescrizioni della presente Convenzione che metta in pericolo la sicurezza, la salute o la salvaguardia dei marittimi interessati e quando non esistano precedenti di infrazioni simili.

10. Gli ispettori devono tenere riservata la fonte di ogni rimostranza oppure reclamo che adduca l'esistenza di un pericolo o di una carenza in relazione alle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi, oppure di una violazione delle leggi e dei regolamenti, e non devono rivelare all'armatore, o al suo rappresentante o al gestore della nave che sia stata compiuta un'ispezione a seguito di tale rimostranza o reclamo.

11. Agli ispettori non devono essere affidati compiti che possano, per il loro numero o la loro natura, interferire con l'efficacia dell'ispezione o pregiudicare in qualsiasi modo la loro autorità o imparzialità nei loro rapporti con gli armatori, ai marittimi o alle altre parti interessate. Gli ispettori devono in particolare:

- a) avere il divieto di avere un interesse qualunque, diretto o indiretto, nelle attività che sono chiamati ad ispezionare; e
- b) essere tenuti, sotto la pena di adeguate sanzioni e misure disciplinari, a non rivelare, anche dopo lasciato il servizio, qualsiasi segreto commerciale, o processo lavorativo confidenziale o informazione di natura personale di cui possono venire a conoscenza nello svolgimento delle loro mansioni.

12. Gli ispettori devono presentare una relazione di ogni ispezione all'autorità competente. Una copia di tale relazione, in lingua inglese o nella lingua di lavoro della nave, dev'essere fornita al capitano della nave ed un'altra copia deve essere pubblicata nella tabella degli annunci della nave per l'informazione dei marittimi e, su richiesta, inviata ai loro rappresentanti.

13. L'autorità competente di ogni Stato Membro deve tenere registri delle ispezioni delle condizioni dei marittimi a bordo delle navi battenti la bandiera di tale Stato Membro. Deve pubblicare una relazione annuale sulle attività ispettive entro un termine ragionevole, che non deve eccedere sei mesi, dopo la fine dell'anno.

14. Nel caso di un'indagine in seguito ad un incidente c.d. grave, la relazione deve essere sottoposta alla autorità competente non appena possibile ma non più tardi di un mese dopo la conclusione dell'indagine.

15. Quando si procede ad un'ispezione o quando sono adottate misure conformemente alle prescrizioni della presente Norma, deve essere compiuto ogni sforzo ragionevole per evitare che una nave sia indebitamente trattenuta o ritardata.

16. Deve essere versato un indennizzo conformemente alle leggi ed ai regolamenti nazionali per qualsiasi perdita o danno che derivi dall'esercizio illecito dei poteri degli ispettori. L'onere della prova deve, in ogni caso, essere a carico dell'querelante.

17. Devono essere previste ed effettivamente applicate da parte di ogni Stato Membro sanzioni adeguate ed altre misure correttive per le violazioni delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi, e per l'ostruzionismo esercitato nei confronti degli ispettori nello svolgimento dei loro doveri.

#### *Linea guida B5.1.4*                      Ispezione ed applicazione

1. L'autorità competente e qualsiasi altro servizio o autorità responsabile del tutto o parzialmente dell'ispezione delle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi dovrebbe disporre delle risorse necessarie per assolvere alle loro funzioni. In particolare:

- a) ogni Stato Membro dovrebbe adottare le misure necessarie in modo che gli ispettori possano disporre, se necessario, dell'assistenza di esperti e tecnici debitamente qualificati, se necessario, nel compimento del loro lavoro; e
- b) gli ispettori dovrebbero disporre di locali adeguatamente situati, di attrezzature e mezzi di trasporto adeguati, per potere svolgere efficientemente le proprie mansioni.

2. L'autorità competente dovrebbe elaborare una politica in materia di conformità ed applicazione per garantire una certa coerenza e guidare le attività ispettive ed esecutive relative alla presente Convenzione. Copie di questo piano d'azione dovrebbero essere fornite a tutti gli ispettori ed ai pubblici ufficiali incaricati di far rispettare la legge interessati e dovrebbero essere tenute a disposizione del pubblico, degli armatori e dei marittimi.

3. L'autorità competente dovrebbe stabilire procedure semplici che permettano di ricevere informazioni in via riservata relative a possibili violazioni delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi, rivelate dai marittimi, direttamente o tramite i loro rappresentanti, e consentire agli ispettori di indagare sull'argomento sollecitamente, ivi comprendendo:

- a) l'autorizzare i capitani, i marittimi ed i rappresentanti di questi ultimi di richiedere un'ispezione quando lo ritengano necessario; e
- b) il fornire agli armatori, ai marittimi ed alle organizzazioni interessate informazioni e consigli tecnici sugli strumenti più efficaci a dare effetto alle prescrizioni della presente Convenzione e determinare un continuo miglioramento delle condizioni dei marittimi a bordo delle navi.

4. Gli ispettori dovrebbero essere ampiamente qualificati ed in numero sufficiente ad assicurare l'effettivo assolvimento dei loro compiti, con dovuto riguardo ai seguenti elementi:

- a) l'importanza dei compiti che gli ispettori devono assolvere, in particolare, il numero, la natura e le dimensioni delle navi soggette all'ispezione ed il numero e la complessità dei provvedimenti legali che devono essere applicati;
- b) le risorse messe a disposizione degli ispettori; e
- c) le condizioni pratiche nelle quali le ispezioni devono essere effettuate perché siano efficaci.

5. Con riserva delle condizioni fissate dalla legislazione nazionale in materia di assunzione nel servizio pubblico, gli ispettori dovrebbero possedere qualificazioni ed una formazione professionale adeguata per esercitare le loro funzioni e, per quanto possibile, dovrebbero avere un'esperienza marittima o un'esperienza come marittimo. Essi dovrebbero avere un'adeguata conoscenza delle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi e della lingua inglese.

6. Dovrebbero essere adottate misure per garantire agli ispettori un appropriato perfezionamento della formazione professionale durante il loro impiego.

7. Ogni ispettore dovrebbe avere una conoscenza chiara delle condizioni nelle quali occorra procedere ad un'ispezione, dello scopo dell'ispezione da effettuare nelle diverse circostanze considerate e del metodo generale d'ispezione.

8. Gli ispettori, forniti dei poteri necessari secondo la legge nazionale, dovrebbero almeno essere autorizzati a:

- a) salire a bordo della nave liberamente e senza preavviso. Tuttavia, quando iniziano l'ispezione della nave, gli ispettori dovrebbero provvedere a comunicare la loro presenza al capitano o alla persona incaricata e, dove appropriato, ai marittimi o i loro rappresentanti;

- b) interrogare il capitano, i marittimi o qualsiasi altra persona, inclusi l'armatore o il suo rappresentante, su ogni questione concernente l'applicazione delle prescrizioni delle leggi e regolamenti, alla presenza di ogni testimone che la persona possa avere richiesto;
  - c) esigere l'esibizione di qualsiasi libro, giornali di bordo, registri, certificati o altri documenti o informazioni direttamente connessi alle materie oggetto dell'ispezione in relazione alla verifica del rispetto delle leggi e dei regolamenti nazionali che garantisce l'attuazione della presente Convenzione;
  - d) garantire la pubblicazione degli avvisi richiesti dalle leggi e dai regolamenti nazionali di esecuzione della presente Convenzione;
  - e) prelevare o portare via, ai fini di analisi, campioni di prodotti, merci, acqua potabile, provviste, materiali e sostanze usate o trattate;
  - f) a seguito di un'ispezione, portare immediatamente all'attenzione dell'armatore, del gestore della nave o del capitano le deficienze che possono arrecare pregiudizio alla salute ed alla sicurezza di coloro che sono a bordo;
  - g) allertare l'autorità competente e, eventualmente, l'organizzazione riconosciuta in merito ad ogni difetto o abuso non specificatamente considerato dalle leggi o dai regolamenti esistenti e sottoporre loro proposte per il perfezionamento di tali leggi o regolamenti; e
  - h) informare l'autorità competente di ogni infortunio sul lavoro o malattia professionale che riguardino i marittimi in quei casi e secondo quelle modalità che possano essere prescritti da leggi e regolamenti.
9. Quando un campione citato al paragrafo 8 e) della presente Linea guida è stato prelevato o portato via, l'armatore o il suo rappresentante e, secondo il caso, un marittimo dovrebbe essere informato o assistere nel momento in cui il campione viene prelevato o portato via. La quantità di questo campione dovrebbe essere correttamente registrata dall'ispettore.
10. La relazione annuale pubblicata dall'autorità competente di ogni Stato Membro, rispetto alle navi battenti la sua bandiera, dovrebbe includere:
- a) un elenco delle leggi e dei regolamenti in vigore relativi alle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi, e di ogni emendamento entrato in vigore durante l'anno;
  - b) informazioni dettagliate sull'organizzazione del sistema di ispezione,
  - c) statistiche delle navi e degli altri locali soggetti ad ispezione e delle navi o degli altri locali attualmente ispezionati;
  - d) statistiche di tutti i marittimi soggetti alle sue leggi ed ai suoi regolamenti nazionali;
  - e) statistiche ed informazioni sulle violazioni della legislazione, sulle sanzioni irrogate e sui casi di fermo della nave;
  - f) statistiche sugli infortuni professionali e sulle malattie che colpiscono i marittimi che siano stati oggetto di denuncia.

**Regolamento 5.1.5** Procedure di reclamo a bordo

1. Ogni Stato Membro deve esigere che a bordo delle navi battenti la sua bandiera esistano procedure che permettano una giusta, efficace e rapida trattazione dei reclami presentati dai marittimi che adducano una violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi.
2. Ogni Stato Membro deve proibire e sanzionare ogni genere di vittimizzazione dei marittimi per la presentazione di un reclamo.
3. Le disposizioni del presente Regolamento e delle sanzioni connesse del Codice non pregiudicano i diritti dei marittimi di chiedere un indennizzo mediante qualsiasi mezzo legale considerato adeguato dal marittimo.

*Norma A5.1.5* Procedure di reclamo a bordo

1. Senza pregiudizio di qualsiasi più ampia prospettiva che possa essere offerta dalle leggi o dai regolamenti nazionali o dai contratti collettivi, i marittimi possono ricorrere alle procedure a bordo per presentare reclami relativi ad ogni questione che è da loro ritenuta costituire una violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi.
2. Ogni Stato Membro deve garantire che, nelle sue leggi o regolamenti, adeguate procedure di reclamo a bordo siano in grado di soddisfare le prescrizioni del Regolamento 5.1.5. Tali procedure devono fare in modo che la controversia all'origine del reclamo vengano decise al livello più basso possibile. Tuttavia, in ogni caso, i marittimi devono avere il diritto di inoltrare reclamo direttamente al capitano e, quando essi lo considerano necessario, alle competenti autorità esterne.
3. Le procedure dei reclami a bordo devono includere il diritto dei marittimi di essere accompagnati o rappresentati durante le procedure dei reclami così come anche la tutela contro la possibilità di vittimizzazione dei marittimi per aver presentato reclamo. Il termine «vittimizzazione» designa ogni azione lesiva, qualunque ne sia l'autore, nei confronti del marittimo che abbia presentato un reclamo che non sia manifestamente abusivo o calunnioso.
4. In aggiunta ad una copia del loro contratto di arruolamento, tutti i marittimi devono essere forniti di un documento che descriva le procedure di reclamo a bordo in vigore sulla nave. Questo deve includere in particolare le coordinate su come prendere contatto con dell'autorità competente nello Stato di bandiera e, se differente, nella nazione di residenza dei marittimi, come pure il nome della persona o delle persone a bordo della nave che possano, in via riservata, fornire ai marittimi un parere imparziale sul loro reclamo ed altrimenti assisterle nelle procedure di reclamo da loro utilizzabili a bordo della nave.

*Linea guida B5.1.5* Procedure di reclamo a bordo

1. Subordinatamente ad ogni altra disposizione pertinente di un accordo collettivo applicabile, l'autorità competente dovrebbe, in stretta consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi, sviluppare un modello di procedure eque, sollecite e ben documentate per la trattazione dei reclami a bordo per tutte le navi battenti la bandiera degli Stati Membri interessati. Nello sviluppo di tali procedure dovrebbero essere considerati i seguenti aspetti:

- a) molti reclami possono riguardare precisamente quelle persone alle quali il reclamo è stato sottoposto, oppure anche il capitano della nave. In ogni caso, i marittimi dovrebbero essere inoltre in grado di reclamare direttamente al capitano della nave o di presentare un reclamo esterno; e
  - b) allo scopo di evitare problemi di vittimizzazione dei marittimi che abbiano presentato un reclamo circa le materie disciplinate dalla presente Convenzione, le procedure dovrebbero favorire la designazione a bordo della nave di una persona che possa informare i marittimi sulle procedure a loro disposizione e, se richiesto dal marittimo autore del reclamo, intervenire, altresì, ad ogni riunione od udienza riguardante la questione oggetto del reclamo.
2. Le procedure esaminate durante il procedimento consultativo di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbero come minimo includere i seguenti punti:
- a) i reclami dovrebbero essere sottoposti al capo del reparto del marittimo che presenta reclamo o al suo ufficiale superiore;
  - b) il capo del reparto o l'ufficiale superiore dovrebbero, inoltre, tentare di prendere una decisione in merito entro il termine prescritto, commisurato alla gravità dell'oggetto della controversia;
  - c) se il capo del reparto o l'ufficiale superiore non è in grado di decidere sul reclamo con soddisfazione del marittimo, quest'ultimo può rimmetterlo al capitano, che dovrebbe occuparsi della questione personalmente;
  - 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 messi a verbale ed una copia fornita al marittimo interessato;
  - 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 definire la questione, se appropriato, in consultazione con i marittimi interessati o con qualsiasi altra persona che possa essere nominata come loro rappresentante; e
  - g) in tutti i casi, i marittimi dovrebbero avere il diritto di presentare i loro reclami direttamente al capitano ed all'armatore come pure alle autorità competenti.

#### **Regolamento 5.1.6** Sinistri marittimi

1. Ogni Stato Membro deve procedere ad un'inchiesta ufficiale su ogni sinistro marittimo grave, causa di infortuni oppure di perdita della vita che coinvolga una nave battente la sua bandiera. La relazione finale di tale inchiesta deve essere normalmente resa pubblica.

2. Gli Stati Membri devono cooperare l'uno con l'altro per facilitare le indagini sui sinistri marittimi gravi di cui al paragrafo 1 del presente Regolamento.

#### *Norma A5.1.6* Sinistri marittimi

(Nessuna disposizione)

*Linea guida B5.1.6* Sinistri marittimi  
(Nessuna disposizione)

**Regolamento 5.2** Responsabilità dello Stato del porto

*Scopo: Permettere a ogni Stato Membro di adempiere alle responsabilità che gli spettano al sensi della presente Convenzione in relazione alla cooperazione internazionale tesa a garantire l'attuazione ed il rispetto delle Norme della Convenzione a bordo delle navi straniere*

**Regolamento 5.2.1** Ispezioni nei porti

1. Ogni nave straniera, che faccia scalo, nel corso della regolare rotta della sua attività commerciale o per ragioni operative, in un porto di uno Stato Membro, può essere soggetta ad ispezione, conformemente al paragrafo 4 dell'articolo V, allo scopo di verificare la conformità con le prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi, relativi alle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo della nave.
2. Ogni Stato Membro deve accettare il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo richiesti dal Regolamento 5.1.3 che attesti, salvo prova opposta, la conformità con le prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi. Di conseguenza, l'ispezione nei suoi porti deve, eccetto nei casi specificati nel Codice, essere limitata all'esame del certificato e della dichiarazione.
3. Le ispezioni nei porti devono essere effettuate da funzionari autorizzati, conformemente alle disposizioni del Codice ed agli altri accordi internazionali applicabili che disciplinano le ispezioni di controllo delle navi condotte dallo Stato del porto sul territorio dello Stato Membro. Siffatte ispezioni devono essere limitate a verificare se gli aspetti ispezionati siano conformi ai relativi prescrizioni enunciate negli articoli e nei Regolamenti nella presente Convenzione e nella sola parte A del Codice.
4. Le ispezioni che possono essere effettuate in applicazione del presente Regolamento devono basarsi su un sistema efficace di ispezione e di sorveglianza che dipenda dallo Stato del porto e contribuire a garantire che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi che fanno scalo in un porto dello Stato Membro interessato siano conformi alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi.
5. Le informazioni relative al sistema previsto al paragrafo 4 del presente Regolamento, incluso il metodo impiegato per valutare la sua efficacia, devono apparire nelle relazioni degli Stati Membri all'Ufficio Internazionale del Lavoro secondo l'articolo 22 della Costituzione dell'OIL.

*Norma A5.2.1* Ispezioni nei porti

1. Nel caso in cui un funzionario autorizzato sia giunto a bordo per effettuare una ispezione e abbia richiesto, se necessario, il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, constati che:

- a) i documenti richiesti non sono stati presentati o tenuti aggiornati, o lo sono stati in modo menzognero, oppure che i documenti prodotti non contengono le informazioni richieste dalla presente Convenzione o non sono validi per altri aspetti; oppure
- b) esistono ragioni evidenti per ritenere che le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della presente Convenzione; oppure
- c) esistono motivi ragionevoli per ritenere che la nave ha cambiato bandiera allo scopo di sfuggire all'obbligo di conformarsi alle disposizioni della presente Convenzione; oppure
- d) è stato depositato un reclamo che adduce che le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della presente Convenzione;

un'ispezione più dettagliata deve essere effettuata per accertare le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave. Tale ispezione deve in ogni caso essere effettuata quando le condizioni di lavoro e di vita ritenute o dichiarate non essere conformi potrebbero costituire un rischio reale per la sicurezza, la salute o la salvaguardia dei marittimi, oppure quando il funzionario autorizzato ha ragione di ritenere che qualsiasi difetto costituisce una violazione grave delle prescrizioni della presente Convenzione, compresi i diritti dei marittimi.

2. Quando viene effettuata un'ispezione più dettagliata su una nave straniera nel porto di uno Stato Membro da parte di funzionari autorizzati nelle circostanze previste al paragrafo 1 lettere a), b), o c) della presente Norma, essa dovrà, in linea di principio, includere i punti elencati all'Allegato A5-III.

3. Nel caso di un reclamo depositato ai sensi del paragrafo 1 d) della presente Norma, l'ispezione deve di solito essere limitata all'oggetto del reclamo, a meno che il reclamo e le relative indagini non forniscano ragioni evidenti per procedere ad un'ispezione approfondita, conformemente al paragrafo 1 b) della presente Norma. Ai fini del paragrafo 1 d) della presente Norma, per «reclamo» si intende ogni informazione sottoposta da un marittimo, un ente professionale, un'associazione, un sindacato oppure, generalmente, ogni persona che abbia un interesse alla sicurezza della nave, incluso l'aspetto dei rischi per la sicurezza e la salute dei marittimi a bordo della nave.

4. Nel caso in cui, in seguito ad una più dettagliata ispezione, le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave sono giudicate non conformi alle prescrizioni della presente Convenzione, il funzionario autorizzato deve segnalare immediatamente all'attenzione del capitano della nave i difetti constatati e le misure necessarie per porre loro rimedio. Nel caso in cui il funzionario autorizzato consideri che gli inadempimenti constatati sono importanti, o se quest'inadempimenti hanno una relazione con un reclamo depositato ai sensi del paragrafo 3 della presente Norma, il funzionario autorizzato porta alla conoscenza organizzazioni degli armatori e dei marittimi presenti sul territorio dello Stato Membro dove l'ispezione è effettuata, e può:

- a) informare un rappresentante dello Stato di bandiera;
- b) fornire all'autorità competente del più vicino porto di scalo le informazioni pertinenti.

5. Lo Stato Membro sul territorio del quale è effettuata l'ispezione deve avere il diritto di trasmettere al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro una copia della relazione dei funzionari abilitati, che deve essere accompagnata dalla risposta ricevuta da parte delle autorità competenti dello Stato di bandiera entro il termine prescritto scadenza, affinché venga adottata ogni misura considerata appropriata ed utile per garantire che questa informazione venga registrata e trasmessa all'attenzione delle parti che possono essere interessate ad utilizzare procedure di ricorso pertinenti.

6. Nel caso in cui, in seguito ad una ispezione maggiormente dettagliata da parte di un funzionario autorizzato, la nave non è considerata conforme alle prescrizioni della presente Convenzione:

- a) le condizioni a bordo presentano un chiaro rischio per la sicurezza, la salute e la salvaguardia dei marittimi; oppure
- b) la non conformità costituisce una grave e ripetuta violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi;

il funzionario autorizzato deve adottare le misure per garantire che la nave non continuerà a navigare finché ogni non conformità che rientri nella sfera delle lettere a) o b) del presente paragrafo non sia stata rettificata, oppure finché il funzionario autorizzato non abbia accettato un piano di azione che miri a correggere tale non conformità e non sia convinto che tale piano venga realizzato in modo sollecito. Se alla nave è impedito di partire, il funzionario autorizzato deve immediatamente informarne lo Stato di bandiera ed invitare uno dei suoi rappresentanti ad essere presente, se possibile, richiedendo allo Stato della bandiera di rispondere entro il termine prescritto. Il funzionario autorizzato deve, inoltre, informare immediatamente le competenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi dello Stato del porto nel quale sia stata effettuata l'ispezione.

7. Ogni Stato Membro deve garantire che i suoi funzionari autorizzati ricevano orientamenti, del tipo indicato nella Parte B del Codice, concernente la natura delle circostanze che giustificano il fermo della nave ai sensi del paragrafo 6 della presente Norma.

8. Ogni Stato Membro, nell'esercizio delle sue responsabilità ai sensi della presente Norma, deve fare tutto il possibile per evitare che una nave sia ingiustamente fermata o ritardata. Se si stabilisce che una nave sia stata ingiustamente fermata o ritardata deve essere versato un indennizzo per ogni perdita o pregiudizio subito. L'onere della prova deve gravare, in ogni caso, su chi ha promosso il reclamo.

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

1. L'autorità competente dovrebbe elaborare una politica d'ispezione dei funzionari autorizzati ad effettuare le ispezioni previste dal Regolamento 5.2.1. L'obiettivo di tale politica dovrebbe essere di garantire coerenza e servire in altro modo da orientamento per le attività di ispezione e di applicazione connesse alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi. Copie di questo progetto dovrebbero essere fornite ad ogni funzionario autorizzato e dovrebbero essere a disposizione del pubblico degli armatori e dei marittimi.

2. L'autorità competente, ai fini dell'elaborazione di una politica relativa alle circostanze che autorizzano il fermo della nave ai sensi del paragrafo 6 della Norma A5.1.2, dovrebbe considerare che, con riguardo alle infrazioni di cui al paragrafo 6 b) della Norma A5.2.1, la gravità della violazione può essere dovuta alla natura dei difetti interessati. Ciò sarebbe particolarmente pertinente ai casi di violazione dei diritti e dei principi fondamentali o dei diritti in materia di impiego e dei diritti sociali previsti dagli articoli III e IV. Ad esempio, l'impiego di una persona minorennе dovrebbe essere considerato come una grave violazione, anche se ciò riguarda una sola persona a bordo. In altri casi, dovrebbe essere tenuto conto del numero di inadempimenti differenti constatato durante una ispezione particolare: ad esempio, potrebbero occorrere molti casi di mancanze relative agli alloggi, o al vitto ed al servizio di catering, che non minacciano la sicurezza e la salute, prima che possano essere considerati costituire una grave violazione.

3. Gli Stati Membri dovrebbero, per quanto possibile, cooperare l'uno con l'altro per l'adozione di linee guida, concordate internazionalmente, relative alle politiche d'ispezione, in particolare per quanto riguarda le circostanze che autorizzano il fermo della nave.

#### **Regolamento 5.2.2** Procedure di trattazione a terra dei reclami dei marittimi

1. Ogni Stato Membro deve garantire che i marittimi a bordo delle navi che fanno scalo in un porto situato sul suo territorio, i quali denunciano una violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi, abbiano il diritto di presentare un reclamo tale da permettere di rimediare in modo sollecito ed effettivo.

#### *Norma A5.2.2* Procedure di trattazione a terra dei reclami dei marittimi

1. Un reclamo di un marittimo che denunci una violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi, può essere presentato ai funzionari autorizzati nel porto nel quale la nave ha fatto scalo. In questi casi il funzionario autorizzato deve intraprendere un'indagine iniziale.

2. Quando appropriato, considerata la natura del reclamo, l'indagine iniziale deve includere un esame di quale procedura di reclamo a bordo prevista dal Regolamento 5.1.5 sia stata intrapresa. I funzionari autorizzati possono inoltre condurre un'ispezione maggiormente dettagliata conformemente alla Norma A 5.2.1.

3. I funzionari autorizzati devono, quando appropriato, cercare di promuovere la soluzione del reclamo a bordo della nave.

4. Nel caso in cui l'indagine o l'ispezione condotta ai sensi della presente Norma riveli una non conformità che rientra nella sfera del paragrafo 6 della presente Norma A 5.2.1, devono essere applicate le disposizioni di questo paragrafo.

5. Nel caso in cui le previsioni del paragrafo 4 della presente Norma non si applicano ed il reclamo non è stato deciso a bordo della nave, il funzionario autorizzato deve tempestivamente informare lo Stato di bandiera, cercando di ottenere, entro un termine prescritto, dei consigli ed un piano di azione correttivo.

6. Nel caso in cui il reclamo non sia stato deciso secondo le misure adottate conformemente al paragrafo 5 della presente Norma, lo Stato del porto deve trasmettere una copia della relazione del funzionario autorizzato al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro. La relazione deve essere accompagnata da qualsiasi risposta ricevuta, entro i termini prescritti, da parte dell'autorità competente dello Stato della bandiera. Le competenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato del porto devono essere adeguatamente informate. Inoltre, statistiche ed informazioni concernenti i reclami che sono stati decisi devono essere regolarmente rimesse dallo Stato del porto al Direttore Generale. Entrambe queste comunicazioni sono previste affinché, sulla base di un intervento appropriato e rapido, un registro di queste informazioni sia tenuto e trasmesso all'attenzione delle parti, incluse le organizzazioni degli armatori e dei marittimi che potrebbero essere interessate alla utilizzazione delle procedure di ricorso pertinenti.

7. Provvedimenti adeguati devono essere adottati per salvaguardare la riservatezza dei reclami presentati dai marittimi.

*Linea guida B5.2.2*                      Procedure di trattazione a terra dei reclami dei marittimi

1. Quando un reclamo considerato nella Norma A5.2.2 è trattato da un funzionario autorizzato, quest'ultimo dovrebbe, innanzitutto, verificare se si tratti di un reclamo di natura generale, concernente tutti i marittimi a bordo della nave, o una loro categoria, oppure se si tratti di un reclamo relativo al caso individuale del marittimo interessato.

2. Se il reclamo è di natura generale, si dovrebbe prendere in considerazione di intraprendere un'ispezione maggiormente dettagliata, conformemente alla Norma A5.2.1.

3. Se il reclamo concerne un caso individuale, dovrebbe essere intrapreso un esame dei risultati delle procedure di qualsiasi reclamo eventualmente condotte a bordo della nave per la sua risoluzione. Se queste procedure non sono state previste, il funzionario autorizzato dovrebbe incoraggiare colui che ha presentato il reclamo a ricorrere di qualsiasi procedura disponibile. Ci dovrebbero essere delle buone ragioni per giustificare l'esame di un reclamo prima che siano state analizzate le procedure di reclamo a bordo della nave. Queste dovrebbero includere l'inadeguatezza, oppure l'indebito ritardo delle procedure interne oppure il timore del querelante di subire rappresaglie per aver presentato un reclamo.

4. In ogni indagine relativa ad un reclamo, il funzionario autorizzato dovrebbe dare al capitano, all'armatore ed ogni altra persona coinvolta nel reclamo la possibilità di far conoscere i loro punti di vista.

5. Nel caso in cui lo Stato di bandiera provi, in risposta alla notifica compiuta dallo Stato del porto conformemente al paragrafo 5 della Norma A5.2.2, di essere in grado di occuparsi della materia e di disporre di procedure adeguate a tale scopo, e di aver presentato un piano di azione accettabile, il funzionario autorizzato può astenersi da ogni ulteriore intervento nel regolamento del reclamo.

**Regolamento 5.3** Responsabilità del fornitore di manodopera

*Scopo: Garantire che ogni Stato Membro adempia alle responsabilità che gli spettano conformemente alla presente Convenzione per quanto riguarda il reclutamento e la collocazione del marittimo e la loro protezione sociale*

1. Senza pregiudizio per il principio della responsabilità di ogni Stato Membro per quanto riguarda le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo delle navi battenti la sua bandiera, ogni Stato Membro ha, altresì, la responsabilità di garantire l'applicazione delle prescrizioni della presente Convenzione relative al reclutamento ed al collocamento dei marittimi come anche alla tutela in materia di sicurezza sociale dei marittimi che sono suoi cittadini, o residenti, o altrimenti domiciliati sul suo territorio, nella misura in cui tale responsabilità sia prevista nella presente Convenzione.
2. Prescrizioni dettagliate per l'esecuzione del paragrafo 1 del presente Regolamento sono previste nel Codice.
3. Ogni Stato Membro deve istituire un sistema efficace d'ispezione e sorveglianza per dare esecuzione alle sue responsabilità ai sensi della presente Convenzione per la fornitura di manodopera.
4. Le informazioni relative al sistema previsto al paragrafo 3 del presente Regolamento, incluso il metodo impiegato per valutare la sua efficacia, deve essere compresa nelle relazioni presentate dagli Stati Membri a norma dell'articolo 22 della Costituzione dell'OIL.

**Norma A5.3** Responsabilità del fornitore di manodopera

1. Ogni Stato Membro deve garantire il rispetto delle prescrizioni della presente Convenzione applicabili al funzionamento ed alle attività dei servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi stabiliti sul suo territorio per mezzo di un sistema di ispezione e sorveglianza e procedure legali in caso di violazioni inerenti alle disposizioni in materia di licenze ed altre prescrizioni previste dalla Norma A1.4.

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

1. I servizi privati di reclutamento e collocamento dei marittimi istituiti sul territorio degli Stati Membri ed i servizi che forniscono il servizio di un marittimo per un armatore, dovunque localizzati, dovrebbero essere obbligati ad impegnarsi ad garantire il rispetto da parte degli armatori delle condizioni dei contratti di arruolamento dei marittimi conclusi con i marittimi.

*Allegato A2-F<sup>6</sup>*

## **Prove di garanzia finanziaria a norma del Regolamento 2.5 paragrafo 2**

Il certificato o altra prova documentale di cui alla Norma A2.5.2 paragrafo 7 deve contenere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave;
- b) porto di immatricolazione della nave;
- c) indicativo di chiamata della nave;
- d) numero OMI della nave;
- e) nome e indirizzo del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
- f) recapiti delle persone o dell'ente responsabili del trattamento delle richieste di assistenza dei marittimi;
- g) nome dell'armatore o del proprietario registrato, se diverso dall'armatore;
- h) periodo di validità della garanzia finanziaria;
- i) un attestato del fornitore della garanzia finanziaria che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della Norma A2.5.2.

<sup>76</sup> Introdotta dalla cifra II C dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014 (RU **2017** 3663). Aggiornato dalla cifra VII degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU **2025** 117).

*Allegato A4-177*

## **Prove di garanzia finanziaria a norma del Regolamento 4.2**

Il certificato o altra prova documentale di garanzia finanziaria prescritti dalla Norma A4.2.1 paragrafo 14 devono includere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave;
- b) porto di immatricolazione della nave;
- c) indicativo di chiamata della nave;
- d) numero OMI della nave;
- e) nome e indirizzo del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
- f) recapiti delle persone o dell'ente responsabili del trattamento delle richieste di assistenza dei marittimi;
- g) nome dell'armatore o del proprietario registrato, se diverso dall'armatore;
- h) periodo di validità della garanzia finanziaria;
- i) un attestato del fornitore della garanzia finanziaria che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della Norma A4.2.1.

<sup>77</sup> Introdotto dalla cifra II C dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014 (RU 2017 3663). Aggiornato dalla cifra VII degli emendamenti adottati dalla Commissione tripartita speciale il 13 mag. 2022, in vigore dal 23 dic. 2024 (RU 2025 117).

*Allegato B4-I<sup>78</sup>*

## **Moduli di ricevuta e di liberatoria di cui alla Linea guida B4.2.2**

Nave (nome, porto di immatricolazione e numero IMO) .....

Evento (data e luogo) .....

Marittimo/erede legale e/o persona a carico .....

Armatore .....

Io sottoscritto, [marittimo] [erede legale del marittimo e/o persona a carico]\* confermo di avere ricevuto la somma di [valuta e importo] a titolo di adempimento dell'obbligo dell'armatore di pagare un indennizzo contrattuale per le lesioni personali e/o il decesso secondo i termini e le condizioni di [del mio] impiego [del marittimo]\* e libero l'armatore dagli obblighi derivanti da detti termini e dette condizioni.

Il pagamento è effettuato senza ammissione di responsabilità riguardo ad eventuali rivendicazioni ed è accettato senza pregiudizio del [mio] diritto [dell'erede legale e/o della persona a carico]\* di far valere le proprie rivendicazioni a norma di legge per negligenza, atto illecito o violazione di obblighi legali o di utilizzare qualsiasi altra via legale di ricorso disponibile e derivante dal suddetto evento.

Data .....

Marittimo/erede legale e/o persona a carico .....

Firma .....

*Per presa visione:*

Armatore/rappresentante dell'armatore .....

Firma .....

Fornitore della garanzia finanziaria .....

Firma .....

\* ..... Cancellare la dicitura inutile.

<sup>78</sup> Introdotta dalla cifra II C dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

*Allegato A5-179*

Le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi che devono essere esaminate ed approvate dallo Stato di bandiera prima del rilascio di attestati di una nave conformemente alla Norma A5.1.3, paragrafo 1, sono:

Età minima

Certificato medico

Qualifiche dei marittimi

Contratto di ingaggio dei marittimi

Utilizzo di qualunque servizio di reclutamento e collocazione privato che sia autorizzato, certificato o disciplinato

Ore di lavoro o di riposo

Livelli di organico della nave

Alloggi

Attrezzature di svago a bordo

Vitto e mensa

Sanità, sicurezza e misure preventive degli infortuni

Cure mediche a bordo

Procedure di reclamo a bordo

Pagamento dei salari

Garanzia finanziaria per il rimpatrio

Garanzia finanziaria relativa alla responsabilità dell'armatore

<sup>79</sup> Aggiornato dalla cifra II D dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU 2017 3663).

*Allegato A5-II<sup>80</sup>*

### **Certificato di lavoro marittimo**

*(Note: Questo Certificato deve avere allegata una Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo)*

Emanata nel rispetto delle disposizioni dell'articolo V e del Titolo 5 della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006 (cui si fa riferimento a seguire come «la Convenzione») sotto l'autorità del Governo di:

.....  
(completa designazione dello Stato del quale la nave autorizzata a battere bandiera)  
da .....

(completa designazione e indirizzo dell'autorità competente o dell'organismo riconosciuto debitamente autorizzato conformemente alle disposizioni della Convenzione)

#### **Dati della nave**

Nome della nave .....

Numeri o lettere distintivi .....

Porto di iscrizione .....

Data di iscrizione .....

Totale lordo del tonnellaggio<sup>81</sup> .....

Numero IMO .....

Tipo di nave .....

Nome e indirizzo dell'armatore<sup>82</sup>  
.....  
.....

<sup>80</sup> Aggiornato dalla cifra II D dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014 (RU 2017 3663) e dalla cifra II degli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita il 10 feb. 2016, in vigore dall'8 gen. 2019 (RU 2018 5435).

<sup>81</sup> Per le navi coperte dallo schema provvisorio di misurazione di tonnellaggio adottato dall'IMO, il totale lordo del tonnellaggio è quello che viene incluso nella rubrica OSSERVAZIONI del Certificato Internazionale di Tonnellaggio (1969). V. art. II (1) c) della Conv.

<sup>82</sup> Per «armatore» si intende il proprietario della nave, o un'organizzazione o una persona fisica, quale un amministratore, un noleggiatore di barca, che abbia assunto la responsabilità dell'operazione della nave dal proprietario e che, nell'assumersi tale responsabilità, abbia acconsentito a farsi carico dei doveri e delle responsabilità imposte agli armatori in conformità della Conv., noncurante dell'ipotesi che qualunque altra organizzazione o persona fisica compia alcuni dei doveri o delle responsabilità per conto dell'armatore. V. art. II (1) j) della Conv.

Quanto specificato vuole attestare:

1. che tale nave è stata ispezionata e che è stata verificata la sua rispondenza alle prescrizioni della Convenzione, e le disposizioni dell'allegata dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.
2. che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi specificate nell'Allegato A5-1 della Convenzione sono stati riscontrate essere in armonia con le sopramenzionate prescrizioni nazionali del Paese attuate dalla Convenzione. La dichiarazione di conformità del lavoro marittimo che figura nell'Appendice contiene nella sua Parte I un sommario di queste prescrizioni nazionali.

Il presente certificato è valido fino a ....., con riserva delle ispezioni effettuate conformemente alle Norme A5.1.3. e A5.1.4. della Convenzione.

Il presente certificato è valido solo se è accompagnato dalla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo emessa a ..... il .....

Data del compimento dell'ispezione sulla quale il presente Certificato si basa .....

Emesso a ..... il .....

Firma del funzionario debitamente autorizzato ad emettere il Certificato.

(Sigillo o timbro dell'autorità emittente, come appropriato)

*Clausole per l'ispezione dell'intermediario del mandato e, se richiesto, per l'ispezione supplementare*

La presente sta a certificare che la nave è stata ispezionata conformemente alle Norme A5.1.3 e A5.1.4 della Convenzione e che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi specificati nell'Allegato A5-1 della Convenzione sono state giudicate rispondere alle disposizioni nazionali del Paese sopra menzionato che attuano la Convenzione.

*Ispezione intermedia:* Firmato .....

(da essere completata tra le date (Firma del funzionario autorizzato)

del secondo e del terzo anniversario a partire dalla data di presentazione del certificato) .....

Luogo .....

Data .....

(Sigillo o timbro dell'autorità, se appropriato)

*Clausole aggiuntive (se richieste)*

Questo è per certificare che la nave è stata oggetto di un'ispezione addizionale allo scopo di verificare che la nave abbia continuato ad essere conforme alle prescrizioni nazionali che adempiono alla Convenzione, come richiesto dalle Norme A1.3, paragrafo 3, della Convenzione (nuova immatricolazione o sostanziale cambiamento di alloggio) o per altri motivi.

*Ispezione aggiuntiva:* Firmato .....

(se richiesta) (firma del funzionario autorizzato)  
 .....  
 Luogo .....  
 Data .....  
 (Sigillo o timbro dell'autorità, se appropriato)

*Ispezione aggiuntiva:*  
 (se richiesta) Firmato .....  
 (firma del funzionario autorizzato)  
 .....  
 Luogo .....  
 Data .....  
 (Sigillo o timbro dell'autorità, se appropriato)

*Ispezione aggiuntiva:*  
 (se richiesta) Firmato .....  
 (firma del funzionario autorizzato)  
 .....  
 Luogo .....  
 Data .....  
 (Sigillo o timbro dell'autorità, se appropriato)

*Proroga del certificato dopo l'ispezione effettuata ai fini del suo rinnovo (se necessario)*

Si certifica che a seguito dell'ispezione effettuata ai fini del rinnovo la nave continua a essere conforme alla legislazione nazionale o alle altre misure che attuano le prescrizioni della presente Convenzione. Di conseguenza la validità del presente certificato è prorogata conformemente alle disposizioni del paragrafo 4 della Norma A5.1.3 fino al ..... (non oltre cinque mesi dalla data di scadenza del certificato in corso) in attesa della consegna e della messa a disposizione a bordo del nuovo certificato.

Data dell'ispezione ai fini del rinnovo sulla base della quale è stabilita la proroga:  
 .....

Firmato: .....  
 (Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: .....

Data: .....

(Sigillo o timbro dell'autorità competente, come appropriato)

**Convenzione sul lavoro marittimo, 2006**

## Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo – Parte I

(Nota: la presente Dichiarazione dev'essere allegata al certificato di lavoro marittimo della nave)

Emessa sotto l'autorità di: ..... (inserire il nome dell'autorità competente, come definito nell'articolo II, paragrafo 1 a), della Convenzione)

Nel rispetto delle previsioni della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, la nave rispondente alle seguenti caratteristiche:

Nome della nave	Numero IMO	Tonnellaggio lordo

si mantiene in conformità con la Norma A5.1.3 della Convenzione.

Il sottoscritto dichiara, per conto dell'autorità competente sopra menzionata, che:

- a) le disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo sono pienamente incorporate nelle prescrizioni nazionali cui si fa riferimento sotto;
- b) tali prescrizioni nazionali sono contenute nelle disposizioni nazionali citate sotto; chiarimenti concernenti il contenuto di tali disposizioni sono fornite qualora necessario;
- c) i dettagli di qualunque sostanziale equivalenza sotto l'articolo VI, paragrafo 3 e 4, sono forniti <sotto la rubrica corrispondente delle prescrizioni nazionali elencate sotto> <nella sezione prevista per questo scopo sotto> *(si cancelli l'affermazione che non sia applicabile)*;
- d) ogni esenzione concessa dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 è chiaramente indicata nella sezione prevista a questo scopo di sotto; e
- e) le prescrizioni relative ad una categoria specifica di nave conformi alla legislazione nazionale sono inoltre menzionate sotto la rubrica corrispondente.

1. Età minima (Regolamento 1.1) .....
2. Certificato medico (Regolamento 1.2) .....
3. Qualifiche dei marittimi (Regolamento 1.3) .....
4. Contratto d'impiego dei marittimi (Regolamento 2.1) .....
5. Utilizzo di qualsiasi servizio autorizzato, certificato o regolato di reclutamento e collocamento privato (Regolamento 1.4) .....
6. Ore di lavoro e ore di riposo (Regolamento 2.3) .....
7. Livelli di organico della nave (Regolamento 2.7) .....
8. Alloggi (Regolamento 3.1) .....
9. Servizi ricreativi a bordo (Regolamento 3.1) .....

- 10. Vitto e mensa (Regolamento 3.2) .....
- 11. Salute, sicurezza e prevenzione degli infortuni (Regolamento 4.3) .....
- 12. Assistenza medica a bordo (Regolamento 4.1) .....
- 13. Procedure per i reclami a bordo (Regolamento 5.1.5) .....
- 14. Pagamento dei salari (Regolamento 2.2) .....
- 15. Garanzia finanziaria per il rimpatrio (Regolamento 2.5) .....
- 16. Garanzia finanziaria relativa alla responsabilità dell'armatore (Regolamento 4.2) .....

Nome: .....

Titolo: .....

Firma: .....

Luogo: .....

Data: .....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato)

Disposizioni sostanzialmente equivalenti

*(Nota: Si cancelli l'affermazione che non sia applicabile)*

Le seguenti disposizioni di equivalenza sostanziale, come previsto all'articolo VI, paragrafo 3 e 4, della Convenzione, con eccezione di quelle segnalate sopra, sono indicate *(inserire la descrizione se appropriato)*:

.....

.....

Nessuna equivalenza è stata concessa.

Nome: .....

Titolo: .....

Firma: .....

Luogo: .....

Data: .....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato)

Dispense conformi al Titolo 3

*(Nota: Si cancelli l'affermazione che non sia applicabile)*

Le dispense concesse dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 della Convenzione sono indicate a seguire:

.....  
.....

Nessuna dispensa è stata concessa.

Nome: .....

Titolo: .....

Firma: .....

Luogo: .....

Data: .....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato)

## Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo – Parte II

*Misure adottate per assicurare il perdurare della conformità tra le ispezioni*

Le seguenti misure sono state redatte dall'armatore, menzionato nel Certificato di lavoro marittimo al quale questa Dichiarazione è allegata, per assicurare l'attuazione continua delle disposizioni tra le ispezioni:

*(Si indichino sotto le misure redatte dall'armatore per assicurare la conformità ad ognuno dei punti che figurano nella Parte I)*

1. Et  minima (Regolamento 1.1) .....
2. Certificato medico (Regolamento 1.2) .....
3. Qualifiche dei marittimi (Regolamento 1.3) .....
4. Contratto d'impiego dei marittimi (Regolamento 2.1) .....
5. Utilizzo di qualsiasi servizio privato di reclutamento e collocamento.....   
autorizzato, certificato e regolato (Regolamento 1.4) .....
6. Ore di lavoro e ore di riposo (Regolamento 2.3) .....
7. Livelli di organico della nave (Regolamento 2.7) .....
8. Alloggi (Regolamento 3.1) .....
9. Strutture ricreative a bordo (Regolamento 3.1) .....
10. Vitto e catering (Regolamento 3.2) .....
11. Salute, sicurezza e prevenzione degli infortuni (Regolamento 4.3) .....
12. Assistenza medica a bordo (Regolamento 4.1) .....
13. Procedure per i reclami a bordo (Regolamento 5.1.5) .....
14. Pagamento dei salari (Regolamento 2.2) .....
15. Garanzia finanziaria per il rimpatrio (Regolamento 2.5) .....

16. Garanzia finanziaria relativa alla responsabilità dell'armatore (Regolamento 4.2) .....

Con la presente certifico che le misure di cui sopra sono state redatte al fine di assicurare la continua conformità, tra le ispezioni, alle prescrizioni elencate nella Parte I.

Nome dell'armatore: .....

.....

Indirizzo della compagnia: .....

.....

Nome del firmatario autorizzato: .....

.....

Titolo: .....

Firma del firmatario autorizzato: .....

.....

Data: .....

(Sigillo o timbro dell'armatore<sup>83</sup>)

<sup>83</sup> *Armatore* sta ad indicare il proprietario della nave o diversa organizzazione o persona, quale un amministratore, un agente o un noleggiatore a scafo nudo, che si sia assunto la responsabilità della gestione della nave del proprietario e che, nell'assumersi tale responsabilità, abbia accettato di farsi carico dei doveri e delle responsabilità imposte agli armatori conformemente a questa Conv., senza riguardo a che altre organizzazioni o persone adempiano ad alcuni dei doveri o responsabilità a carico dell'armatore. Si veda l'art. II(1) j) di questa Conv.

La misure di cui sopra sono state riesaminate da (*inserire il nome dell'autorità competente o dell'organismo debitamente riconosciuto*) e, a seguito dell'ispezione della nave, sono state giudicate rispondenti alle prescrizioni disposte nel paragrafo 10 b) della Norma A5.1.3, riguardante le misure volte ad assicurare la conformità iniziale e continua alle prescrizioni disposte nella Parte I della presente Dichiarazione.

Nome: .....

Titolo: .....

Recapito/Indirizzo: .....

.....

.....

Firma: .....

Luogo/Località: .....

Data: .....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato)

### **Certificato provvisorio di lavoro marittimo**

Emanato conformemente alle disposizioni dell'articolo V e del Titolo 5  
della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006  
(cui si farà riferimento a seguire come «la Convenzione»)  
sotto l'autorità del Governo di

.....  
(completa designazione dello Stato del quale la nave autorizzata a battere bandiera)  
di .....

(designazione e recapito completo dell'autorità competente o dell'organismo  
riconosciuto debitamente autorizzato conformemente alle disposizioni della  
Convenzione)

### **Dettagli della nave**

Nome della nave: .....

Numeri o lettere distintivi: .....

Porto di registrazione: .....

Data di registrazione: .....

Tonnellaggio lordo<sup>84</sup>: .....

<sup>84</sup> Per le navi coperte da uno schema temporaneo di misurazione del tonnellaggio adottato dall'IMO, il tonnellaggio lordo è quello che è incluso nella colonna delle OSSERVAZIONI del Certificato Internazionale di Tonnellaggio del 1969. Si veda l'art. II(1) c) della Conv.

Numero/Codice IMO:.....

Tipo di nave: .....

Nome e recapito dell'armatore<sup>85</sup>.....

.....

La presente sta a certificare, ai fini del paragrafo 7 della Norma A5.1.3 della Convenzione, che:

- a) questa nave è stata ispezionata, per quanto ragionevole e possibile, per le materie elencate nell'Allegato A5-I della presente Convenzione, tenendo conto della verifica dei punti b), c) e d) riportati sotto;
- b) l'armatore ha dimostrato all'autorità competente o a un organismo riconosciuto che la nave attua procedure adeguate per garantire la conformità con le disposizioni della Convenzione;
- c) il comandante conosce le disposizioni della Convenzione e le responsabilità per l'attuazione; e
- d) le pertinenti informazioni sono state presentate all'autorità competente o a un organismo riconosciuto al fine di presentare una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.

Il presente Certificato è valido fino al ..... con riserva delle ispezioni che si potranno effettuare conformemente alle Norme A5.1.3 e A5.1.4.

La data di completamento dell'ispezione riferita al punto a) di cui sopra è stata il .....

Emanato a ..... il .....

Firma dell'ufficiale debitamente autorizzato ad emanare il certificato temporaneo.....

(Sigillo o timbro dell'autorità emanante, come appropriato)

<sup>85</sup> *Armatore* sta ad indicare il proprietario della nave o diversa organizzazione o persona, quale un amministratore, un agente o un noleggiatore a scafo nudo, che si sia assunto la responsabilità della gestione della nave del proprietario e che, nell'assumersi tale responsabilità, abbia accettato di farsi carico dei doveri e delle responsabilità imposte agli armatori in conformità con la presente Conv., senza riguardo a che altre organizzazioni o persone adempiano ad alcuni dei doveri o responsabilità a carico dell'armatore. Si veda l'art. II (1) j) della presente Conv.

*Allegato A5-III*<sup>86</sup>

Gli elementi generali che sono soggetti ad ispezione dettagliata da parte di un ufficiale autorizzato dello Stato del porto che effettua l'ispezione di conformità con la Norma A5.2.1 sono i seguenti:

Età minima

Certificato medico

Qualifiche dei marittimi

Contratti di ingaggio dei marittimi

Utilizzo di qualunque servizio di reclutamento e collocazione privato che sia autorizzato, certificato o disciplinato

Ore di lavoro o di riposo

Livelli di organico della nave

Alloggi

Strutture ricreative a bordo

Vitto e catering

Sanità, sicurezza e misure di prevenzione degli infortuni

Assistenza medica a bordo

Procedure di reclamo a bordo

Pagamento dei salari

Garanzia finanziaria per il rimpatrio

Garanzia finanziaria relativa alla responsabilità dell'armatore

<sup>86</sup> Aggiornato dalla cifra II D dagli emendamenti adottati dalla Commissione speciale tripartita l'11 apr. 2014, in vigore dal 18 gen. 2017 (RU **2017** 3663).

*Allegato B5-I – Esempio di una dichiarazione nazionale*

Si veda la Linea guida B5.1.3, al paragrafo 5  
 Convenzione sul lavoro marittimo del 2006

## Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo – Parte I

*(Nota: La presente Dichiarazione dev'essere allegata al certificato di lavoro marittimo della nave)*

Emesso sotto l'autorità di: **Ministero del Trasporto Marittimo di XXXXXX**

Nel rispetto delle disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo, 2006, la seguente nave citata (referenziata):

Nome della nave	Numero/Codice IMO	Tonnellaggio lordo
M.S. ESEMPIO	12345	1.000

si mantiene conformemente alla Norma A5.1.3 della Convenzione.

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

- a) le disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo sono pienamente incorporate nelle prescrizioni nazionali cui si fa riferimento sotto;
- b) tali prescrizioni nazionali sono contenute nelle disposizioni nazionali alle quali è fatto riferimento a seguire; chiarimenti concernenti il contenuto di tali previsioni sono fornite qualora necessario;
- c) i dettagli di ogni disposizione sostanzialmente equivalente applicabile in virtù dell'articolo VI, paragrafo 3 e 4, sono forniti <sotto la rubrica corrispondente delle prescrizioni nazionali elencate a seguire> <nella sezione prevista per questo scopo a seguire> *(si cancelli l'affermazione che non sia applicabile)*;
- d) ogni dispensa concessa dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 è chiaramente indicata nella sezione prevista a questo scopo qui di seguito; e
- e) le prescrizioni relative ad una categoria specifica di nave previste dalla legislazione nazionale sono inoltre menzionate sotto la rubrica corrispondente.

## 1. Età minima (Regolamento 1.1)

*Legge marittima, n.123 del 1905, come emendata («Legge»), Capitolo X; Regolamento navale («Regolamento») del 2006, Regole 1111–1222.*

*Le età minime sono quelle enunciate nella presente Convenzione.*

*Il termine «notte» indica il lasso di tempo che va dalle 9 p.m. alle 6 a.m. a meno che il Ministero dei Trasporti Marittimi («Ministero») non disponga un periodo differente.*

*L'Allegato A elenca esempi di lavori pericolosi vietati alle persone minori di 18 anni sono elencati nell'allegato A. Nel caso di navi da carico, nessuna persona al di sotto di 18 anni può lavorare nelle zone contrassegnate sulla pianta della nave (che va allegata alla presente Dichiarazione) come «zona a rischio».*

**2. Certificazione medica (Regolamento 1.2)**

*Legge, Capitolo XI; Regolamenti, Regole 1223–1233.*

*I certificati medici devono essere conformi alle prescrizioni della STCW, quando applicabili; negli altri casi le prescrizioni della STCW trovano applicazione con gli adeguamenti necessari.*

*Gli ottici qualificati che appaiono sull'elenco approvato dal Ministero possono emettere certificati relativi alla vista.*

*Gli esami medici rispondono alle prescrizioni delle Direttive dell'OIL/WHO citate nella Linea guida B1.2.1*

.....  
.....

## Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo – Parte II

Misure adottate al fine di garantire la perdurante conformità  
tra le ispezioni

Le seguenti misure sono state stabilite dall'armatore, il cui nome appare nel certificato di lavoro marittimo al quale la presente Dichiarazione è allegata, al fine di garantire la perdurante conformità tra le ispezioni:

*(Specificare sotto le misure stabilite per garantire la conformità ad ognuno dei punti della Parte I)*

1. Età minima (Regolamento 1.1) .....

*La data di nascita di ogni marittimo è annotata accanto al suo nome sulla ruola dell'equipaggio.*

*Il capitano o un ufficiale che agisca su suo ordine («ufficiale competente») verifica il ruolo all'inizio di ogni viaggio e registra la data di tale verifica.*

*Ogni lavoratore al di sotto dei 18 anni riceve, al momento del suo arruolamento, una nota che gli/le proibisce di lavorare di notte o di svolgere lavori giudicati pericolosi specificamente elencati nell'Allegato (si veda sopra la Sezione I della Parte I) o qualsiasi altro lavoro pericoloso. Questa nota impone al marittimo anche di consultare l'ufficiale competente in caso di dubbio in materia. L'ufficiale competente conserva una copia della nota, che porta la firma del marittimo sotto la dicitura «Ricevuto e letto», come pure la data del giorno della firma.*

2. Certificazione medica (Regolamento 1.2) .....

*I certificati medici sono conservati in maniera strettamente confidenziale dall'ufficiale competente, unitamente ad una lista, stilata sotto la sua responsabilità, che indica per ogni marittimo a bordo: le funzioni del marittimo, la data del certificato o dei certificati medici correnti validi e lo stato di salute annotato sul certificato in questione.*

*In ogni caso di possibile dubbio sulla possibilità che il marittimo sia adatto dal punto di vista medico ad una mansione o a più mansioni in particolare, l'ufficiale competente consulta il medico curante del marittimo o qualsiasi altro esperto qualificato e registra un riassunto delle conclusioni dello specialista, così come il nome ed il numero di telefono dello specialista e la data della consultazione.*

.....

**Campo d'applicazione il 12 maggio 2025<sup>87</sup>**

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Albania	28 ottobre	2016	28 ottobre	2017
Algeria	22 luglio	2016	22 luglio	2017
Antigua e Barbuda	11 agosto	2011	20 agosto	2013
Argentina	28 maggio	2014	28 maggio	2015
Australia	21 dicembre	2011	20 agosto	2013
Bahama	11 febbraio	2008	20 agosto	2013
Bangladesh	6 novembre	2014	6 novembre	2015
Barbados	20 giugno	2013	20 giugno	2014
Belgio	20 agosto	2013	20 agosto	2014
Belize	8 luglio	2014	8 luglio	2015
Benin	13 giugno	2011	20 agosto	2013
Bosnia ed Erzegovina	18 gennaio	2010	20 agosto	2013
Brasile	7 maggio	2020	7 maggio	2021
Bulgaria	12 gennaio	2010	20 agosto	2013
Canada	15 giugno	2010	20 agosto	2013
Capo Verde	6 ottobre	2015	6 ottobre	2016
Cile	22 febbraio	2018	22 febbraio	2019
Cina	12 novembre	2015	12 novembre	2016
Hong Kong	6 agosto	2018	20 dicembre	2018
Cipro	20 luglio	2012	20 agosto	2013
Comore	18 febbraio	2024	18 febbraio	2025
Congo (Brazzaville)	26 marzo	2014	26 marzo	2015
Cook, Isole	18 dicembre	2019	18 dicembre	2020
Corea del Sud	9 gennaio	2014	9 gennaio	2015
Croazia	12 febbraio	2010	20 agosto	2013
Danimarca	23 giugno	2011	20 agosto	2013
Faerøer, Isole	9 luglio	2013	9 luglio	2014
Egitto	7 giugno	2024	7 giugno	2025
Estonia	5 maggio	2016	5 maggio	2017
Etiopia	28 marzo	2019	28 marzo	2020
Figi	10 ottobre	2014	10 ottobre	2015
Filippine	20 agosto	2012	20 agosto	2013
Finlandia	9 gennaio	2013	9 gennaio	2014
Francia	28 febbraio	2013	28 febbraio	2014
Nuova Caledonia	28 febbraio	2013	28 febbraio	2014
Gabon	25 settembre	2014	25 settembre	2015
Gambia	9 novembre	2018	9 novembre	2019
Georgia	14 febbraio	2024	14 febbraio	2025
Germania	16 agosto	2013	16 agosto	2014

<sup>87</sup> RU 2013 2511, 2793; 2014 1227, 3539; 2016 1247, 2909; 2018 2417; 2019 1565; 2020 1485; 2023 477; 2025 332. Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale «Fedlex» all'indirizzo seguente: [www.fedlex.admin.ch/it/treaty](http://www.fedlex.admin.ch/it/treaty).

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Ghana	16 agosto	2013	16 agosto	2014
Giamaica	13 giugno	2017	13 giugno	2018
Giappone	5 agosto	2013	5 agosto	2014
Gibuti	20 luglio	2018	20 luglio	2019
Giordania	27 aprile	2016	27 maggio	2016
Grecia	4 gennaio	2013	4 gennaio	2014
Grenada	12 novembre	2018	12 novembre	2019
Guinea-Bissau	10 giugno	2024	10 giugno	2025
Honduras	6 giugno	2016	6 giugno	2017
India	9 ottobre	2015	9 ottobre	2016
Indonesia	12 giugno	2017	12 giugno	2018
Iran	11 giugno	2014	11 giugno	2015
Iraq	22 marzo	2023	22 marzo	2024
Irlanda	21 luglio	2014	21 luglio	2015
Islanda	4 aprile	2019	4 aprile	2020
Italia	19 novembre	2013	19 novembre	2014
Kenya	31 luglio	2014	31 luglio	2015
Kiribati	24 ottobre	2011	20 agosto	2013
Lettonia	12 agosto	2011	20 agosto	2013
Libano	9 marzo	2018	9 marzo	2019
Liberia	7 giugno	2006	20 agosto	2013
Lituania	20 agosto	2013	20 agosto	2014
Lussemburgo	20 settembre	2011	20 agosto	2013
Madagascar	15 giugno	2023	15 giugno	2024
Malaysia	20 agosto	2013	20 agosto	2014
Maldivi	7 ottobre	2014	7 ottobre	2015
Malta	22 gennaio	2013	22 gennaio	2014
Marocco	10 settembre	2012	10 settembre	2013
Marshall, Isole	25 settembre	2007	20 agosto	2013
Maurizio	30 maggio	2014	30 maggio	2015
Mongolia	1° settembre	2015	1° settembre	2016
Montenegro	3 febbraio	2015	3 febbraio	2016
Mozambico	25 maggio	2021 A	25 maggio	2022
Myanmar	25 maggio	2016	25 maggio	2017
Nicaragua	20 dicembre	2013	20 dicembre	2014
Nigeria	18 giugno	2013	18 giugno	2014
Norvegia	10 febbraio	2009	20 agosto	2013
Nuova Zelanda <sup>a</sup>	9 marzo	2016	9 marzo	2017
Oman	29 marzo	2022	29 marzo	2023
Paesi Bassi	13 dicembre	2011	20 agosto	2013
Curaçao	14 aprile	2015	14 aprile	2015
Palau	29 maggio	2012	20 agosto	2013
Panama	6 febbraio	2009	20 agosto	2013
Polonia	3 maggio	2012	20 agosto	2013
Portogallo	12 maggio	2016	12 maggio	2017

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Regno Unito	7 agosto	2013	7 agosto	2014
Bermuda	7 agosto	2013	7 agosto	2014
Cayman, Isole	7 agosto	2013	7 agosto	2014
Gibilterra	7 agosto	2013	7 agosto	2014
Man, Isola di	7 agosto	2013	7 agosto	2014
Romania	24 novembre	2015	24 novembre	2016
Russia	20 agosto	2012	20 agosto	2013
Saint Kitts e Nevis	21 febbraio	2012	20 agosto	2013
Saint Vincent e Grenadine	9 novembre	2010	20 agosto	2013
Samoa	21 novembre	2013	21 novembre	2014
San Marino	30 marzo	2022	30 marzo	2023
Seicelle	7 gennaio	2014	7 gennaio	2015
Senegal	19 settembre	2019	19 settembre	2020
Serbia	15 marzo	2013	15 marzo	2014
Sierra Leone	29 marzo	2022	29 marzo	2023
Singapore	15 giugno	2011	20 agosto	2013
Siria	6 aprile	2023	6 aprile	2024
Slovacchia	17 maggio	2018	17 maggio	2019
Slovenia	15 aprile	2016	15 aprile	2017
Spagna	4 febbraio	2010	20 agosto	2013
Sri Lanka	12 gennaio	2017	12 gennaio	2018
Sudafrica	20 giugno	2013	20 giugno	2014
Sudan	4 ottobre	2019	4 ottobre	2020
Svezia	12 giugno	2012	20 agosto	2013
Svizzera	21 febbraio	2011	20 agosto	2013
Tanzania	3 aprile	2019	3 aprile	2020
Thailandia	7 giugno	2016	7 giugno	2017
Togo	14 marzo	2012	20 agosto	2013
Tunisia	5 aprile	2017	5 aprile	2018
Tuvalu	16 febbraio	2012	20 agosto	2013
Ungheria	31 luglio	2013	31 luglio	2014
Vietnam	8 maggio	2013	8 maggio	2014

<sup>a</sup> La Conv. non si applica a Tokelau.