



REPUBBLICA DI SAN MARINO

DECRETO CONSILIARE 26 febbraio 2021 n.44

**Noi Capitani Reggenti
la Serenissima Repubblica di San Marino**

*Visto il combinato disposto dell'articolo 5, comma 3, della Legge Costituzionale n.185/2005 e dell'articolo 11, comma 2, della Legge Qualificata n.186/2005;
Vista la delibera del Consiglio Grande e Generale n.22 del 23 febbraio 2021;
ValendoCi delle Nostre Facoltà;
Promulghiamo e mandiamo a pubblicare:*

ADESIONE ALLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO

Articolo Unico

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione sul lavoro marittimo conclusa a Ginevra il 23 febbraio 2006 (Allegato A), a decorrere dall'entrata in vigore della Convenzione, in conformità a quanto disposto dall'articolo VIII della Convenzione medesima.

Dato dalla Nostra Residenza, addì 26febbraio 2021/1720 d.F.R.

I CAPITANI REGGENTI
Alessandro Cardelli – Mirko Dolcini

**IL SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI INTERNI**
Elena Tonnini

INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

MARITIME
LABOUR CONVENTION, 2006

INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

MARITIME
LABOUR CONVENTION, 2006

INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

Contents

	Page
Maritime Labour Convention, 2006	1
Preamble	1
General obligations	2
Article I	2
Definitions and scope of application	2
Article II	2
Fundamental rights and principles	4
Article III	4
Seafarers' employment and social rights	4
Article IV	4
Implementation and enforcement responsibilities	4
Article V	4
Regulations and Parts A and B of the Code	5
Article VI	5
Consultation with shipowners' and seafarers' organizations	6
Article VII	6
Entry into force	6
Article VIII	6
Denunciation	6
Article IX	6
Effect of entry into force	6
Article X	6
Depositary functions	8
Article XI	8
Article XII	8
Special Tripartite Committee	8
Article XIII	8
Amendment of this Convention	8
Article XIV	8
Amendments to the Code	9
Article XV	9
Authoritative languages	11
Article XVI	11
Explanatory note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention	12

Title 1. Minimum requirements for seafarers to work on a ship	17
Regulation 1.1 – Minimum age	17
Regulation 1.2 – Medical certificate	18
Regulation 1.3 – Training and qualifications	19
Regulation 1.4 – Recruitment and placement	20
Title 2. Conditions of employment	25
Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements	25
Regulation 2.2 – Wages	27
Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest	30
Regulation 2.4 – Entitlement to leave	33
Regulation 2.5 – Repatriation	35
Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship’s loss or foundering	38
Regulation 2.7 – Manning levels	38
Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers’ employment	39
Title 3. Accommodation, recreational facilities, food and catering	41
Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities	41
Regulation 3.2 – Food and catering	51
Title 4. Health protection, medical care, welfare and social security protection	54
Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore	54
Regulation 4.2 – Shipowners’ liability	58
Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention	60
Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities	67
Regulation 4.5 – Social security	70
Title 5. Compliance and enforcement	73
Regulation 5.1 – Flag State responsibilities	73
Regulation 5.1.1 – General principles	73
Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations	74
Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance	76
Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement	80
Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures	84
Regulation 5.1.6 – Marine casualties	85
Regulation 5.2 – Port State responsibilities	86
Regulation 5.2.1 – Inspections in port	86
Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures	88
Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities	90
Appendix A5-I	91
Appendix A5-II	92
Appendix A5-III	102
Appendix B5-I – EXAMPLE of a national Declaration	103

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

- the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);
- the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);
- the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);
- the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);
- the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);
- the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);
- the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Maritime Labour Convention, 2006

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

- (a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

- (b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;
- (c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);
- (d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
- (e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
- (f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
- (g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;
- (h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;
- (i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;
- (j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective

bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

- (a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;
- (b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;
- (c) the effective abolition of child labour; and
- (d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

- (a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
- (b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

DENUNCIATION

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

Article X

This Convention revises the following Conventions:

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)
Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)
Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)
Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)
Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)
Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.
2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.
2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.
3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.
4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

- (a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and
- (b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and
- (c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as “the ratifying Members”. The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those

which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

- (a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and
- (b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

- (a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:
 - (i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or
 - (ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and
- (b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

**EXPLANATORY NOTE TO THE REGULATIONS AND CODE
OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION**

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:

Title 1: Minimum requirements for seafarers to work on a ship

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

Title 4: Health protection, medical care, welfare and social security protection

Title 5: Compliance and enforcement

6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.

7. The Convention has three underlying purposes:

- (a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;
- (b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and
- (c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to “carry a medicine chest” (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.

THE REGULATIONS AND THE CODE

TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO WORK ON A SHIP

Regulation 1.1 – Minimum age

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.
2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.
3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.
2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, “night” shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.
3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:
 - (a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or
 - (b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners’ and seafarers’ organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.
4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners’ and seafarers’ organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 – Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Regulation 1.2 – Medical certificate

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.
2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

- (a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and
- (b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

- (a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;
- (b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

- (a) the period of such permission does not exceed three months; and
- (b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/WHO *Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers*, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Regulation 1.3 – Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.
2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.
3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

- (a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;
- (b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;
- (c) the Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and
- (d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

- (a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or
- (b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

- (a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;
- (b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and
- (c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:
 - (i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;
 - (ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;
 - (iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;
 - (iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;
 - (v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;
 - (vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of

seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

- (a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;
- (b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;
- (c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;
- (d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;
- (e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;
- (f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;

- (g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and
- (h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

- (a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;
- (b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:
 - (i) the seafarers' qualifications;
 - (ii) record of employment;
 - (iii) personal data relevant to employment; and
 - (iv) medical data relevant to employment;
- (c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;
- (d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;
- (e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;
- (f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;
- (g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;
- (h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;
- (i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;
- (j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and
- (k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy,

supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

- (a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
- (b) the exchange of information on maritime labour legislation;
- (c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;
- (d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and
- (e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

2. Seafarers’ employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

3. To the extent compatible with the Member’s national law and practice, seafarers’ employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 – Seafarers’ employment agreements

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:

- (a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers’ employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;
- (b) seafarers signing a seafarers’ employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;
- (c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers’ employment agreement;
- (d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship’s master, and that such information, including a copy of the seafarers’ employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and
- (e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers’ employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers’ employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):

- (a) a copy of a standard form of the agreement; and
- (b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:

- (a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
- (b) the shipowner's name and address;
- (c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
- (d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
- (e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
- (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
- (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
 - (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;
 - (ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and
 - (iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;
- (h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;
- (i) the seafarer's entitlement to repatriation;
- (j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and
- (k) any other particulars which national law may require.

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

Guideline B2.1 – Seafarers’ employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers’ discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard A2.2 – Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

- (a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and
- (b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers’ wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

- (a) *able seafarer* means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;
- (b) *basic pay or wages* means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;
- (c) *consolidated wage* means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;
- (d) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

- (a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
- (b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;
- (c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and
- (d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

- (a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;
- (b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;
- (c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and
- (d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

- (a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;
- (b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;
- (c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;
- (d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;
- (e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;
- (f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;
- (g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;
- (h) deduction from remuneration should be permitted only if:
 - (i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and
 - (ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;
- (i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;
- (j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;
- (k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and
- (l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

- (a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
- (b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

- (a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
- (b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:

- (a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

- (a) maximum hours of work shall not exceed:
 - (i) 14 hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 72 hours in any seven-day period;or
- (b) minimum hours of rest shall not be less than:
 - (i) ten hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 77 hours in any seven-day period.

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

- (a) the schedule of service at sea and service in port; and
- (b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

- (a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;
- (b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and
- (c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

- (a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or
- (b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.

4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and consistent with the operational requirements of their positions.

Standard A2.4 – Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Maritime Labour Convention, 2006

- (a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;
- (b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;
- (c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and
- (d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.
2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard A2.5 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

- (a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;
- (b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
 - (i) by the shipowner; or
 - (ii) by the seafarer for justified reasons; and also
- (c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

- (a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
- (b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and
- (c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

- (a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;
- (b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;
- (c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

- (a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;
- (b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):
 - (i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;
 - (ii) in the event of shipwreck;
 - (iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;
 - (iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and
 - (v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

- (a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

- (b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;
- (c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
- (d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and
- (e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

- (a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
- (b) the place stipulated by collective agreement;
- (c) the seafarer's country of residence; or
- (d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

- (a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
 - (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
 - (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
 - (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

- (b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, effi-

ciently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard A2.7 – Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

- (a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
- (b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
- (c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

- (a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and
- (b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

- (a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and
- (b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

- (a) a ship is registered or re-registered; or
- (b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

- (a) the size of rooms and other accommodation spaces;
- (b) heating and ventilation;
- (c) noise and vibration and other ambient factors;
- (d) sanitary facilities;
- (e) lighting; and
- (f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

- (a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:
 - (i) is reasonable; and
 - (ii) will not result in discomfort to the seafarers;
- (b) the accommodation shall be adequately insulated;
- (c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the “SOLAS Convention”), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;
- (d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 1983, and subsequent versions (hereinafter called “special purpose ships”), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;
- (e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;
- (f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;
- (g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and
- (h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors

and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

- (a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;
- (b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;
- (c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and
- (d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

- (a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;
- (c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- (d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- (e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;
- (f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
 - (i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
 - (ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - (iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;
- (h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;
- (i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
 - (i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
 - (ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
 - (iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Maritime Labour Convention, 2006

- (j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;
- (k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
 - (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
 - (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;
- (m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the ship-owners' and seafarers' organizations concerned;
- (n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;
- (o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

- (a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the ship-owners' and seafarers' organizations concerned; and
- (b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

- (a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;
- (b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

- (c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;
- (d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;
- (e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and
- (f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

- (a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and
- (b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, non-toxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

- (a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and
- (b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times

when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.
2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.
3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.
2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.
3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.
2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.
3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.
4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.
5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.
6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

- (a) master and officers; and
- (b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

- (a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;

- (b) facilities for hot beverages; and
- (c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

- (a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
- (b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
- (c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
- (d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
- (e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

- (a) washing machines;
- (b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and
- (c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

- (a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
- (b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:

- (a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
- (b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
- (c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a book-case and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

- (a) a smoking room;
- (b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
- (c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
- (d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
- (e) where possible, facilities for swimming;
- (f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
- (g) facilities for recreational handicrafts;
- (h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
- (i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and
- (j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be re-addressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that

adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

- (a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;
- (b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and
- (c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

- (a) supplies of food and drinking water;
- (b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
- (c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

- (a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
- (b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

**TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE
AND SOCIAL SECURITY PROTECTION**

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

- (a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;
- (b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;
- (c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;
- (d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and
- (e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form,

when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

- (a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;
- (b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;
- (c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and
- (d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

- (a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely

to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

- (b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the *International Medical Guide for Ships*, the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the *Document for Guidance – An International Maritime Training Guide*, and the medical section of the *International Code of Signals* as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the *International Medical Guide for Ships*, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the *International Code of Signals* so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

- (a) outpatient treatment for sickness and injury;
- (b) hospitalization when necessary; and
- (c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

- (a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
- (b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
- (c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
- (d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
- (e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
 - (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
 - (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
- (h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;
- (i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;

- (j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
- (k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

- (a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
- (b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;
- (c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

(d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

- (a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and
- (b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

- (a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;
- (b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and
- (c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.
2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.
3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:
 - (a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;
 - (b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;
 - (c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and
 - (d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.
2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:
 - (a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;
 - (b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

- (c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and
- (d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

- (a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;
- (b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and
- (c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port*, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

- (a) general and basic provisions;
- (b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
- (c) machinery;
- (d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
- (e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
- (f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
- (g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
- (h) special safety measures on and below deck;
- (i) loading and unloading equipment;
- (j) fire prevention and fire-fighting;
- (k) anchors, chains and lines;
- (l) dangerous cargo and ballast;
- (m) personal protective equipment for seafarers;
- (n) work in enclosed spaces;
- (o) physical and mental effects of fatigue;
- (p) the effects of drug and alcohol dependency;
- (q) HIV/AIDS protection and prevention; and
- (r) emergency and accident response.

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

- (a) emergency and accident response;
- (b) the effects of drug and alcohol dependency; and
- (c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned,

should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
- (b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
- (b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use

without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

- (a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
- (b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
- (c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- (d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- (e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- (f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may

play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

- (a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
- (b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
- (c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
- (d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

- (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
- (b) display of posters on board ships;
- (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
- (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

- (a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
- (b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
- (c) exposure to harmful noise and vibration levels;
- (d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
- (e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
- (f) rigging;
- (g) work aloft or on deck in heavy weather;
- (h) nightwatch duties;
- (i) servicing of electrical equipment;
- (j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
- (k) the cleaning of catering machinery; and
- (l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

- (a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
- (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
- (c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
- (d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
- (e) collaboration in the production and use of training aids; and
- (f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:
 - (a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
 - (b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.
2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.
3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.
4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:
 - (a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
 - (b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
 - (c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
 - (d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.
2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:
 - (a) public authorities;
 - (b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
 - (c) voluntary organizations.
3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:
 - (a) meeting and recreation rooms as required;
 - (b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
 - (c) educational facilities; and
 - (d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.
4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

- (a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of under-utilized facilities; and
- (b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of ship-owners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

- (a) grants from public funds;
- (b) levies or other special dues from shipping sources;
- (c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
- (d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

- (a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and
- (b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation 4.5 – Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

Standard A4.5 – Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on ship-owners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention

relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

- (a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;
- (b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
- (c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

- (a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

- (a) has adequate technical, managerial and support staff;
- (b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
- (c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
- (d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

- (a) scope of application;
- (b) purpose;
- (c) general conditions;
- (d) the execution of functions under authorization;
- (e) legal basis of the functions under authorization;

- (f) reporting to the competent authority;
- (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
- (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:

- (a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
- (b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

For the purpose of this Regulation, “international voyage” means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

- (a) to new ships on delivery;
- (b) when a ship changes flag; or
- (c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

- (a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;

- (c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

- (a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and
- (b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
- (c) when a ship changes flag;
- (d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
- (e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the *International Safety Management (ISM) Code* or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the

latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

- (a) to board a ship that flies the Member's flag;
- (b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and
- (c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

- (a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and
- (b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

- (a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
- (b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

- (a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
- (b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

- (a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
- (b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
- (c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

- (a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;
- (b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
- (c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
- (d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
- (e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;
- (f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
- (g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
- (h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

- (a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;
- (b) details of the organization of the system of inspection;
- (c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
- (d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
- (e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
- (f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

- (a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
- (b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

- (a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
- (b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
- (c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;
- (d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
- (e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
- (f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and
- (g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

- (a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
- (b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

- (c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or
- (d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and ship-owners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

- (a) notify a representative of the flag State;
- (b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

- (a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
- (b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate ship-owners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.
2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.
3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.
4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.
5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.
6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.
7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.
2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.
3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board

complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

APPENDIX A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

*(Note: This Certificate shall have a Declaration
of Maritime Labour Compliance attached)*

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as “the Convention”)
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner²
.....
.....

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on ship-owners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Issued at on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Maritime Labour Convention, 2006

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship’s Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: (insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
 - (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
 - (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> (strike out the statement which is not applicable);
 - (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
 - (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.
- 1. Minimum age (Regulation 1.1)
 - 2. Medical certification (Regulation 1.2)
 - 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
 - 4. Seafarers’ employment agreements (Regulation 2.1)
 - 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
 - 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
 - 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
 - 8. Accommodation (Regulation 3.1)
 - 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
 - 10. Food and catering (Regulation 3.2)
 - 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Maritime Labour Convention, 2006

12. On-board medical care (Regulation 4.1)
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....

.....

No equivalency has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....

.....

No exemption has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| 1. | Minimum age (Regulation 1.1) | ☐ |
| | | |
| 2. | Medical certification (Regulation 1.2) | ☐ |
| | | |
| 3. | Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) | ☐ |
| | | |
| 4. | Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) | ☐ |
| | | |
| 5. | Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) | ☐ |
| | | |
| 6. | Hours of work or rest (Regulation 2.3) | ☐ |
| | | |
| 7. | Manning levels for the ship (Regulation 2.7) | ☐ |
| | | |
| 8. | Accommodation (Regulation 3.1) | ☐ |
| | | |
| 9. | On-board recreational facilities (Regulation 3.1) | ☐ |
| | | |
| 10. | Food and catering (Regulation 3.2) | ☐ |
| | | |
| 11. | Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) | ☐ |
| | | |
| 12. | On-board medical care (Regulation 4.1) | ☐ |
| | | |
| 13. | On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) | ☐ |
| | | |
| 14. | Payment of wages (Regulation 2.2) | ☐ |
| | | |

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹

.....

Company address:

.....

Name of the authorized signatory:

.....

Title:

Signature of the authorized signatory:

.....

Date:

(Stamp or seal of the shipowner¹)

The above measures have been reviewed by (*insert name of competent authority or duly recognized organization*) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:

Title:

Address:

.....

.....

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

¹ *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as “the Convention”)
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage ¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner ²
.....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention,
that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was

Issued at on

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006
Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached
to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Maritime Labour Convention, 2006

2. Medical certification (Regulation 1.2)

Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....
.....

EXAMPLE

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

*Measures adopted to ensure ongoing compliance
between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)



Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.

The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification.

Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.

2. Medical certification (Regulation 1.2)



The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.

Convenzione sul lavoro marittimo, 2006

Conclusa a Ginevra il 23 febbraio 2006

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 Forzato², del 1930 (n. 29),
- la Convenzione sulla Libertà Sindacale e sulla Tutela del Diritto Sindacale³, del 1948 (n. 87),
- la Convenzione sul Diritto di Organizzazione e di Contrattazione Collettiva⁴, del 1949 (n. 98),
- la Convenzione sull'Uguaglianza di Remunerazione⁵, del 1951 (n. 100),
- la Convenzione sull'Abolizione del Lavoro Forzato⁶, del 1957 (n. 105),
- la Convenzione sulla Discriminazione (nell'Impiego e sul Lavoro)⁷, del 1958 (n. 111),
- la Convenzione sull'Età Minima⁸, del 1973 (n. 138),
- la Convenzione sulle Peggiori Forme di Lavoro Minorile⁹, 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;

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 Mare¹⁰ del 1974, come emendata, la Convenzione sui Regolamenti Internazionali per Prevenire le Collisioni¹¹ 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 Marittimi¹² del 1978, come emendata;

ricordando che la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare¹³ 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 Lavoro¹⁴ (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,

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 Navi¹⁵ 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;
 - 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

¹⁵ RS 0.747.305.412

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 diversamente 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

ispezioni, rapporti, delle misure di seguito ed il ricorso a procedimenti giudiziali, 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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)¹⁶ del 1920 (n. 8)

Convenzione sul Collocamento dei Marittimi del 1920 (n. 9)

Convenzione (Marittima) sull'Esame Medico dei Giovani¹⁷ del 1921 (n. 16)

Convenzione sul Contratto di Arruolamento dei Marittimi del 1926 (n. 22)

Convenzione sul Rimpatrio dei Marittimi¹⁸ 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)

Convenzione (Marittima) sui Salari, Ore di Lavoro e sul Personale (Revisionata) del 1958 (n. 109)

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 Marittimi¹⁹ 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 Unite²⁰, i dettagli completi su tutte le ratifiche, delle accettazioni e delle denunce registrate in virtù della presente Convenzione.

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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,

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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:

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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:	Adempimento 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 Marittimi²¹ («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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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) realizzino un sistema tutorio, mediante un'assicurazione o un'altra adeguata misura equivalente, mirante ad indennizzare i marittimi che abbia subito perdite pecuniarie nella quale possano 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.

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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'adempire 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;

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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 arruola-

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

mento 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.

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

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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
- 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'esenzione 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:

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 lavoro²² 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.

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 precisamente 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 capi-

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

tano 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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 A2.5.1²³ 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.
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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 Navi²⁴ 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.

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. 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.

Norma A2.5.2²⁵ 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 simile,
 - 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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 simile.

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

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.

2. Ogni Stato Membro dovrebbe garantire in particolare che si adottino misure appropriati 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 inadatti 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 B2.5.3²⁶

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 professionali e le opportunità di impiego dei marittimi, al fine di dotare il settore marittimo di una manodopera stabile e competente.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 della 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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 Mare²⁷ 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

sue successive modifiche (più avanti chiamate «navi speciali»), l'autorità competente può, a condizione che adeguate disposizioni siano stati 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 interessati;

- 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 svolgano le funzioni di ufficiali della nave, qualora non sia previsto un salotto personale o una sala di ricreazione, non

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 sif-fatto 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 disposizione 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, 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.

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 reli-

giose 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 toletta, 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 corrodersi.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 miscellanea 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;

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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) ragionevole accesso alle comunicazioni telefoniche nave-terra ed agli impianti di posta elettronica ed Internet, eventualmente, con costi di importo moderato.

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.

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.

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) 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 alimentare e della durata e natura del viaggio,;
 - b) 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 e nutritivi, preparati e serviti in condizioni igieniche soddisfacenti; e
 - c) il personale del servizio di cucina e di catering deve essere adeguatamente formato ed istruito per l'esercizio delle sue funzioni.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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) le scorte di prodotti alimentari ed acqua potabile;
- 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.

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 orga-

nizzazioni 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 possieda 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 necessitano 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 avere 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.

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:

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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 Merci 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 mantenere ed incrementare le loro conoscenze 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

a sistemi di rapporto periodico della posizione delle navi, a centri di coordinamento 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 il 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) predisporre il rimpatrio dei corpi o delle ceneri dei marittimi deceduti, conformemente ai desideri dei parenti stretti, non appena possibile.
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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 A4.2.1²⁸

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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;

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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.²⁹

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.³⁰

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.³¹

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.³²

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.³³

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.³⁴

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.³⁵

Norma A4.2.2³⁶ 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 B4.2.1³⁷ Responsabilità degli armatori

1. Il pagamento di tutto l'ammontare del salario previsto al paragrafo 3 a) della Norma A4.2.1³⁸ 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 B4.2.2³⁹ 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 A 4.3

Protezione della salute e della sicurezza e prevenzione degli infortuni

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) le precauzioni ragionevoli per prevenire incidenti, infortuni sul lavoro e le malattie professionali a bordo della nave, incluse le misure tendenti a ridurre ed 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
- 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:

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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. L'autorità competente deve garantire che:
- a) gli incidenti sul lavoro, gli infortuni e le malattie professionali siano debitamente dichiarati, tenendo conto degli orientamenti forniti dall'OIL con riguardo alla notifica e alla registrazione degli incidenti sul lavoro e delle malattie professionali;
 - b) 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) 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.⁴⁰

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,
- 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)⁴¹ 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 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 Macchine⁴² 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.

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)⁴³ 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.

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 stabi-

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

lire 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) sartiame;
- 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 disposizioni 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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. 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 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 doppi.
6. 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.
7. 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

8. 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.

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.

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 previsti 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 fun-

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

zioni 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 enuncino 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.⁴⁴

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.⁴⁵

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

- a) alle navi nuove, alla consegna;
- b) quando una nave cambia bandiera; oppure

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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.
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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 Con-

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

venzione, 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 uno condizione

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 possano 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 questa 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 una formazione 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 decisi 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;

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

- 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 rimetterlo 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 ai 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 una 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

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;
- 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.

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;
- 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.

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.

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Allegato A5-II⁵⁰

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 tonnellaggio⁵¹

Numero IMO

Tipo di nave

Nome e indirizzo dell'armatore⁵²

.....
.....

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

(Firma del funzionario autorizzato)

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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Ispezione aggiuntiva: Firmato
(se richiesta) (firma del funzionario autorizzato)

.....
Luogo

Data

(Sigillo o timbro dell'autorità, se appropriato)

Ispezione aggiuntiva: Firmato
(se richiesta) (firma del funzionario autorizzato)

.....
Luogo

Data

(Sigillo o timbro dell'autorità, se appropriato)

Ispezione aggiuntiva: Firmato
(se richiesta) (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)

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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)

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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)

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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)

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 indicano sotto le misure redatte dall'armatore per assicurare la conformità ad ognuno dei punti che figurano nella Parte I)

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 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) ☐

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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'armatore⁵³)

⁵³ *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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 lordo⁵⁴:

⁵⁴ 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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Numero/Codice IMO:.....

Tipo di nave:

Nome e recapito dell'armatore⁵⁵

.....

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)

OSSERVAZIONI del Certificato Internazionale di Tonnellaggio del 1969. Si veda l'art. II(1) c) della Conv.

- ⁵⁵ *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 A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

Allegato A5-III⁵⁶

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

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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 XXXXXXX**

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:

- le disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo sono pienamente incorporate nelle prescrizioni nazionali cui si fa riferimento sotto;
- 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;
- 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)*;
- ogni dispensa concessa dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 è chiaramente indicata nella sezione prevista a questo scopo qui di seguito; 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.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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

.....
.....

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.44

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.

.....