



LG-MLC-VI-01

LINEE GUIDA PER IL SERVIZIO ISPETTIVO

DEL LAVORO MARITTIMO



1. Scopo delle Linee Guida

1.1 Con il Decreto ministeriale 29 aprile 2011 n. 167, il Ministro per le infrastrutture e i trasporti ha modificato il precedente decreto ministeriale 2 aprile 2009 n.307 di organizzazione del Ministero, rimodulando il numero e i compiti degli uffici di livello dirigenziale non generale nell'ambito della struttura dell'Amministrazione, come definita dal Decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n.211.

Tra le competenze indicate dal DM 167/2011, si segnala l'attribuzione alla Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne dei compiti relativi all'indirizzo e coordinamento in materia di prevenzione e tutela della salute e sicurezza del lavoro marittimo nonché attuazione della Convenzione ILO sul lavoro marittimo - **MLC 2006**, d'intesa con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, per i profili attinenti la sicurezza della navigazione marittima.

1.2 Lo scopo delle presenti **Linee Guida** è quello di fornire i principali elementi di riferimento per lo svolgimento delle citate attività di controllo ed ispezione da parte del team di ispettori della Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, nonché per l'organizzazione e la gestione delle stesse attività, in conformità a quanto previsto da:

- Articolo 3 comma 6 del Decreto ministeriale 29 aprile 2011, n. 167;
- Regola 5.1.1 e Standard 5.1.1 "Principi generali" della Convenzione ILO MLC 2006;
- Regola 5.1.3 e Standard 5.1.3 "Certificato del lavoro marittimo e dichiarazione del lavoro marittimo" della Convenzione ILO MLC 2006;
- Regola 5.1.4 e Standard 5.1.4 "Ispezione ed applicazione" della Convenzione ILO MLC 2006;
- Linee guida 5.1.4 "Ispezione ed applicazione" della Convenzione ILO MLC 2006;
- Risoluzione XIII alla Convenzione relativa allo sviluppo di linee guida per le ispezioni dello Stato di bandiera;
- Risoluzione XIV alla Convenzione relativa alle misure di tutela della salute e sicurezza del lavoro a bordo;
- Linee guida per le ispezioni da parte dello Stato di bandiera ai sensi della Convenzione MLC 2006 (ILO, 2009);
- Linee guida per gli ufficiali dello Stato di approdo che effettuano ispezioni ai sensi della Convenzione MLC 2006 (ILO, 2009);
- Linea guida per l'implementazione della Convenzione MLC 2006 – Modello per le disposizioni nazionali (ILO, 2012)

1.3 Le presenti Linee Guida hanno lo scopo, pertanto, di fornire:

- a. i principi, i criteri e le modalità di una verifica ispettiva (audit) per le attività della Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (nella sua duplice componente di autorità di vigilanza dello Stato di Bandiera e di autorità di controllo dello Stato di approdo) connesse all'attuazione della Convenzione sul lavoro marittimo – MLC 2006;
- b. le procedure e le direttive per gli ispettori del lavoro del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto), ai fini della pianificazione, conduzione e documentazione delle verifiche ispettive sulle norme nazionali in materia di lavoro marittimo, in attuazione della Convenzione MLC 2006.

1.4 Esse rappresentano un riferimento per:

- a. verificare l'esistenza e l'attuazione degli elementi del sistema di gestione delle attività di ispezione e certificazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la capacità del sistema stesso di conseguire gli obiettivi relativi;
- b. stabilire la conformità degli elementi del sistema di gestione rispetto ai requisiti previsti dalle leggi e dai regolamenti applicabili in materia di lavoro marittimo;
- c. verificare che il sistema di controllo della gestione delle attività connesse all'attuazione della Convenzione MLC 2006, compreso il monitoraggio delle attività e dei relativi rapporti di ispezione, siano conformi con i servizi programmati e le procedure documentate.

2. Definizioni

2.1 Ai fini della Linea Guida si applicano le definizioni di seguito riportate:

a. Audit o verifica ispettiva (V.I.)

Processo sistematico, indipendente e documentato atto ad ottenere le evidenze di audit e valutarle in maniera oggettiva, per determinare in quale misura i principi e criteri del lavoro marittimo stabiliti dal singolo armatore sulla singola unità navale - in attuazione delle norme internazionali, comunitarie e nazionali - siano rispettati;

b. Competenza: dimostrate caratteristiche professionali degli ispettori del lavoro marittimo incaricati e relativa dimostrata capacità di applicare conoscenze e competenze;



c. Criteri di audit o verifica ispettiva: insieme di direttive, linee guida, procedure o requisiti utilizzati come riferimento per la verifica ispettiva;

d. Evidenza oggettiva dell'audit o verifica ispettiva: si fa riferimento alle informazioni, documenti, elaborazioni, relazioni, dichiarazioni attinenti la qualità del processo o servizio di ispezione, o più in generale ad atti verificabili relativi ai criteri della verifica ispettiva;

e. Gruppo di auditor (ispettori) o Gruppo di verifica ispettiva (V.I.) o Audit Team: personale incaricato dalla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne di eseguire le verifiche destinate alla valutazione delle modalità di attuazione delle disposizioni della Convenzione MLC 2006;

m. Programmazione dell'audit o verifiche ispettive: un insieme di una o più verifiche ispettive pianificate per un periodo specifico e dirette verso uno scopo specifico. La programmazione della sorveglianza comprende tutte le attività necessarie per pianificare, organizzare e condurre gli audit;

n. Risultati dell'audit o verifiche ispettive: i risultati della valutazione delle evidenze oggettive raccolte, confrontati rispetto ai criteri dell'audit. I risultati dell'audit possono indicare conformità, osservazione o non conformità ai criteri di audit oppure possibilità di miglioramento;

3. Principi generali per le attività di verifica ispettiva

3.1 La direttiva del Ministero della funzione pubblica del 2 luglio 2002 inerente “Le linee-guida per l’ispettore” riporta che l’ispettore, come ogni pubblico dipendente, deve osservare il “Codice di comportamento dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni” (cfr. decreto del Ministro della funzione pubblica 28 novembre 2000 e la circolare 12 luglio 2001, pubblicata nella G.U. n. 183 dell’8 agosto 2001), le cui norme garantiscono che l’ispezione sia ispirata ai principi di imparzialità e di buona conduzione dell’attività esercitata, sanciti dalla Costituzione.

Inoltre nella norma UNI EN ISO 19011 si stabiliscono i criteri cui deve essere improntata l’attività degli ispettori e le caratteristiche e le procedure degli audit interni alle organizzazioni.

3.2 In particolare l’attività di verifica ispettiva deve essere realizzata nel rispetto dei seguenti principi:

A Tutte le iniziative dell’ispettore devono basarsi su integrità, imparzialità e autonomia di giudizio.

L’attività degli ispettori deve essere improntata ad una condotta etica che ponga come fondamento dell’attività ispettiva la fiducia tra controllante e controllato, e la professionalità, l’integrità, la riservatezza e la discrezione degli ispettori.

Gli ispettori devono essere indipendenti dall’attività oggetto della verifica ispettiva e liberi da pregiudizi e conflitto di interessi. Gli ispettori mantengono una disposizione mentale oggettiva durante il processo di verifica ispettiva per garantire che i risultati e le conclusioni della verifica siano basati unicamente su evidenze oggettive.

L’attività di ispezione presuppone l’imparzialità e l’autonomia di giudizio. La funzione di soggetto estraneo e neutrale (terzietà), che deve caratterizzare l’attività dell’ispettore, gli permette di avanzare proposte adatte a risolvere le inefficienze che incontra; mentre l’autonomia di giudizio ne qualifica la professionalità e garantisce l’imparzialità che deve caratterizzare il lavoro di ogni dipendente della pubblica Amministrazione.

Se l’incaricato non è in grado di assicurare l’imparzialità e l’estraneità personale, deve rinunciare ad effettuare la verifica.

B La formazione, la professionalità e la competenza sono un diritto e un dovere dell’ispettore.

La sua preparazione deve essere costantemente aggiornata per iniziativa personale ovvero partecipando a corsi specifici.

Formazione e competenza sono i presupposti con cui l’ispettore deve assolvere i propri obblighi di pubblico dipendente.

La formazione dell’ispettore è obbligatoria e si realizza con la partecipazione ai corsi proposti dall’amministrazione di appartenenza, ovvero con l’approfondimento e l’iniziativa personale.

Gli ispettori devono essere diligenti nell'esecuzione dell'ispezione, in conformità con l'importanza del compito che svolgono e la fiducia riposta in loro da parte dei soggetti controllati e di altre parti interessate

Per quanto riguarda la formazione, non c'è distinzione tra chi assolve le mansioni d'ispettore con continuità e chi l'assolve per periodi di tempo circoscritti, in quanto tutte le esperienze di amministrazione attiva contribuiscono ad accrescere il bagaglio culturale necessario per lo svolgimento di una proficua attività ispettiva.

La professionalità, che presuppone sensibilità ed equilibrio, si traduce, fondamentalmente, nella capacità di prestare ascolto, di dialogare e di saper convincere chi lavora nella struttura ispezionata, per evitare il ripetersi degli errori riscontrati e migliorare la qualità delle prestazioni.

C La conoscenza e l'analisi dell'attività e della normativa dell'ente o dell'ufficio sottoposto ad ispezione sono presupposti necessari allo svolgimento proficuo delle verifiche.

L'attività ispettiva presuppone una preparazione idonea e si effettua in modo adeguato se si conoscono preventivamente l'attività dell'ente o dell'ufficio da ispezionare; la sua organizzazione; i nominativi dei funzionari responsabili, le caratteristiche della gestione e dei servizi erogati; la normativa relativa e i suoi aspetti specifici; le finalità istituzionali e i modi con cui sono perseguite; le eventuali interazioni con altre amministrazioni; i risultati di precedenti ispezioni.

D L'intera ispezione è coperta da rigorosa riservatezza.

Sono riservati i dati e le informazioni raccolte durante l'ispezione. Non sono ammissibili dichiarazioni in ambienti privati o pubblici, né ad organi d'informazione.

Tutti i dipendenti hanno l'obbligo di non servirsi delle informazioni d'ufficio per scopi personali.

Nell'attività ispettiva la riservatezza assume importanza determinante, perché il venir meno a quest'obbligo può produrre un ingiusto danno all'ispezionato; può ripercuotersi negativamente sull'immagine dell'amministrazione; può ingenerare strumentalizzazioni da parte di altri soggetti.

Inoltre, fino al termine del lavoro, possono essere raccolti elementi nuovi si può arrivare ad esiti conclusivi non prevedibili.

L'ispettore, quindi, non rilascia dichiarazioni pubbliche: parla nelle sedi dovute con i superiori o con gli organi competenti; si esprime con verbali, referti, rilievi accessibili soltanto nel rispetto delle norme sulla trasparenza degli atti amministrativi.

E L'auditor è assertivo, ma disponibile.

Questo comportamento deve essere sempre orientato alla soluzione dei problemi emersi.

Momenti sanzionatori e consultivi costituiscono una contrapposizione fisiologica dell'attività ispettiva; va comunque evitato che emergano conflitti ed incomprensioni con chi è sottoposto ad ispezione o valutazione e che tende ad assumere atteggiamenti difensivi. E' necessario che l'ispettore faccia valere i propri principi ed eserciti i propri poteri senza prevaricazioni, nel rispetto dei diritti e delle opinioni di chi è ispezionato.

Nel contempo la disponibilità, che si manifesta con un atteggiamento di ascolto e di indirizzo, non deve svuotare i contenuti dell'attività ispettiva o ingenerare l'impressione di benevolenza, poiché essa ha unicamente lo scopo di contribuire alla soluzione dei problemi emersi e di ripristinare un funzionamento regolare nell'amministrazione.

L'obiettivo da conseguire è sempre quello di generare nell'interlocutore tutta la collaborazione necessaria per analizzare le ragioni che hanno causato un determinato disservizio.

F **L'obiettività metodologica, la significatività e la rilevanza** degli elementi considerati sono alla base delle osservazioni e delle eventuali proposte di orientamento avanzate dall'ispettore.

Procedendo con metodo basato su elementi probanti, tali da rendere condivisibili le osservazioni mosse, l'ispettore può mostrare l'obiettività dei suoi accertamenti, il valore significativo delle proposte, la rilevanza dei risultati.

Solo la validità della metodologia d'indagine porta, nell'ambito dell'Ufficio ispezionato, un contributo che si concretizza in una amministrazione più forte nelle decisioni e più efficace nei servizi prestati.

G **L'ispettore turberà il meno possibile** il regolare funzionamento della struttura ispezionata.

L'ispettore, intervenendo su una struttura che svolge servizi per la collettività, potrà provocare delle alterazioni rispetto al normale svolgimento dell'attività istituzionale, ma sarà sua cura limitare al massimo disfunzioni o ostacoli al regolare funzionamento degli uffici onde evitare, anche parzialmente, la paralisi dell'ente o dell'ufficio ispezionato, fatta salva la necessità di evitare danni ulteriori.

Per contro, l'amministrazione ispezionata deve mettere l'ispettore nella condizione di svolgere al meglio il proprio compito, fornendo tutte le informazioni richieste ed i mezzi necessari, senza, per questo, andare incontro ad un innalzamento dei costi.

H **Rilievi e referti si fonderanno su elementi probanti e circostanziati.**

Per raggiungere conclusioni della verifica ispettiva che siano affidabili e riproducibili in un processo di verifica sistematico si segue un approccio basato sull'evidenza.

Nei rilievi e nei referti da inviare agli uffici preposti ed alle competenti magistrature, le relazioni dell'ispettore saranno sempre circostanziate, fondate su elementi evidenti, inconfutabili e verificabili o, se necessario, verificate con i vertici della struttura ispezionata. Questa regola differisce dalla precedente del punto F per due aspetti: a) fa riferimento agli atti ispettivi in senso stretto e alle sanzioni, non ai consigli e agli stimoli che l'ispettore può dare; b) si riferisce ai fatti, che danno oggettività agli elementi probanti, non al metodo seguito nell'indagine.

Gli elementi probanti devono essere verificabili. Essi si basano su campioni delle informazioni disponibili, poiché la verifica viene effettuata durante un periodo finito di tempo e con risorse limitate. L'uso appropriato di metodi di campionamento è strettamente legato al grado di fiducia che può essere posto nelle conclusioni della VI.



I L'ispezione sarà dimostrabile in ogni suo atto.

Questa condizione sarà garantita dai verbali, dalle relazioni, dagli estratti della documentazione e di ogni altro elemento utile.

L'ispezione, oltre ad essere oggettiva sia per il metodo sia per gli elementi probanti, sarà dimostrabile e documentabile in ogni sua parte dalle problematiche incontrate ai risultati finali.

Con il termine "dimostrabile" si fa riferimento alle raccolte, agli elenchi e ai verbali in cui sono riportati circostanze, documenti, elaborazioni, relazioni, testimonianze, dichiarazioni. Elementi questi che permetteranno di ricostruire l'intera ispezione senza ricorrere a nuove indagini e verifiche.

L I risultati dell'ispezione saranno comunicati al soggetto o alla struttura ispezionata.

Questa condizione è necessaria per garantire interventi di correzione e di tutela da parte dei soggetti titolari degli organi coinvolti nell'ispezione.

L'attività ispettiva fine a se stessa non serve a nulla. Ad essa dovranno seguire processi correttivi o di autotutela degli organi che sono abilitati ad intervenire. La comunicazione dei risultati dell'ispezione dà valore aggiunto al buon andamento della pubblica amministrazione, e rispetta i principi enunciati nel Codice di comportamento dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni.

Inoltre comunicare i risultati di un'ispezione, condotta rispettando le regole descritte in questa direttiva, contribuisce a diffondere la trasparenza delle attività della pubblica amministrazione.

Nel resoconto finale il gruppo di verifica ispettiva ha l'obbligo di riferire i risultati dell'audit con fedeltà e accuratezza, e che le conclusioni e i resoconti dell'audit riflettano fedelmente ed accuratamente le attività svolte nel corso delle verifiche ispettive. All'interno del resoconto sono inoltre comunicati gli ostacoli significativi incontrati durante l'audit e eventuali divergenze di opinioni irrisolte tra il gruppo di audit e il soggetto/organismo controllato.



4. Prescrizioni della Convenzione MLC del 2006 che devono essere ispezionate e, eventualmente, certificate

Regola 1.1 – Età minima

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A1.1; Linea guida B1.1

B. Riferimenti normativa nazionale

Decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 art. 1 comma 3 – Divieto di impiego o ingaggio di persone di età inferiore ai 16 anni;

Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 art. 11 comma 8 come modificato dall'art. 3 del Decreto Legislativo 27/5/2005, n. 108 Disposizioni per l'impiego o ingaggio di marittimi con età inferiore ai 18 anni;

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Prescrizioni fondamentali

1. Le persone con età inferiore ai 16 anni non devono essere impiegate o ingaggiate o lavorare a bordo di una nave (A. Standard A1.1, paragrafo 1; B. art. 1 comma 3 d.lgs. 108/2005).
2. I marittimi con età inferiore ai 18 anni non devono essere impiegati o ingaggiati o lavorare nei casi in cui il lavoro comporta pericolo per la loro salute o sicurezza (A. Standard A1.1, paragrafo 4; B. artt. 5 e 6 d.lgs. 271/99).
3. Si deve prestare una attenzione particolare alla sicurezza e salute dei marittimi con età inferiore ai 18 anni, conformemente alla legislazione nazionale (A. Standard A4.3, paragrafo 2 (b); B. artt. 5 e 6 d.lgs. 271/99).
4. Il lavoro notturno per i marittimi con età inferiore ai 18 anni è proibito, eccetto nei casi in cui viene fatta una eccezione da parte dell'autorità competente in virtù dello Standard A1.1, paragrafo 3, nel caso dei programmi di formazione (A. Standard A1.1, paragrafo 2; B. comma 8 dell'art. 11 d.lgs. 271/99 come modificato dall'art.3 d. lgs. 108/2005).
5. Il termine "notte" è definito in base alla legislazione e pratica nazionale. Copre un periodo di almeno nove ore a partire da non più tardi della mezzanotte per

terminare non prima delle 5 del mattino (A. Standard A1.1, paragrafo 2; B. comma 8 dell'art. 11 d.lgs. 271/99 com3 modificato dall'art.3 d. lgs. 108/2005).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare il ruolo d'equipaggio o i passaporti o altri documenti ufficiali che confermino le date di nascita dei marittimi.
- ✚ Verificare il programma di lavoro in relazione ai marittimi con età inferiore ai 18 anni per determinare le ore e la natura del lavoro (art. 4 d.lgs. 108/2005 ed art. 17 d. lgs. 271/99: verificare registro orario di lavoro e procedure applicate dall'armatore nel Manuale di gestione).
- ✚ Verificare che siano stati individuati i tipi di lavoro a bordo che possono mettere in pericolo la sicurezza dei marittimi al di sotto dei 18 anni (art. 17 d. lgs. 271/99: verificare procedure applicate dall'armatore nel Manuale di gestione).
- ✚ Verificare i rapporti relativi a incidenti recenti ed i rapporti del comitato per la sicurezza per determinare il coinvolgimento di marittimi con età inferiore ai 18 anni.
- ✚ Confermare le informazioni mediante interviste individuali ad un numero rappresentativo di marittimi.

Esempi di deficienze

- ✚ Persona con età inferiore ai 16 anni che lavora come marittimo.
- ✚ Marittimo con età inferiore ai 18 anni che effettua lavoro notturno (e non come parte di un programma di formazione).
- ✚ Marittimo con età inferiore ai 18 anni che esegue mansioni che rischiano di mettere in pericolo la sua sicurezza o salute.



Regola 1.2 – Certificato medico

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A1.2; Linea guida B1.2

B. Riferimenti normativa nazionale

Regio Decreto Legge 14 dicembre 1933 n. 1773 “Accertamento dell'idoneità fisica della gente di mare di prima categoria” come modificato dalla Legge 28 ottobre 1962, n. 1602 e dal DPR 30 aprile 2010, n. 114 (requisiti visivi);

art. 323 del Cod. nav. Obbligo visita medica;

DPR 31 luglio 1980, n. 620 Disciplina dell'assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile;

DM 22 febbraio 1984 Fissazione dei livelli delle prestazioni sanitarie e delle prestazioni economiche accessorie a quelle di malattia assicurate in Italia, in navigazione ed all'estero al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile dal Ministero della salute;

Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, art. 23 Medico competente;

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Prescrizioni fondamentali

1. Ai marittimi non è consentito lavorare a bordo di una nave se non sono certificati * idonei, dal punto di vista medico, a svolgere le proprie mansioni.
2. Per i marittimi che lavorano a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali il certificato deve essere in lingua inglese (Standard A1.2, paragrafo 10).
3. Il certificato medico deve essere rilasciato da un medico generico debitamente qualificato e deve essere ancora valido.
4. Il periodo di validità per un certificato è determinato in base alla legislazione nazionale secondo quanto segue:
 - 4.1 un massimo di due anni per certificati medici eccetto per i marittimi con meno di 18 anni, nel qual caso la validità è di un anno;

4.2 un massimo di sei anni per un certificato sulla percezione visiva dei colori.

*** I certificati rilasciati che risultano conformi o che nella sostanza soddisfano le prescrizioni applicabili ai sensi della Convenzione internazionale del 1978 sulle norme per la formazione della gente di mare, la certificazione e il servizio di guardia (STCW), come modificata, devono essere accettati in quanto soddisfano i requisiti.**

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare il ruolo d'equipaggio.
- ✚ Verificare la validità dei certificati medici attestanti l'idoneità medica dei marittimi a svolgere le proprie funzioni.
- ✚ Verificare la validità dei certificati sulla percezione visiva dei colori, ove necessario.
- ✚ Verificare (mediante revisione i programmi di lavoro e le interviste eseguite in privato) che vengano rispettate le restrizioni mediche sul lavoro per i singoli marittimi e che a questi ultimi non sia assegnato o che non svolgano un lavoro contrario alle suddette restrizioni.
- ✚ Nei casi urgenti in cui l'autorità competente dello Stato di bandiera ha permesso ad un marittimo di lavorare senza un certificato valido o con un certificato scaduto, l'autorizzazione o permesso dovrebbe essere verificato per garantirne la sua validità (soggetta ad un massimo di tre mesi).
- ✚ Nei casi in cui un certificato medico scade mentre si è in mare, il certificato deve essere ottenuto nel giro di massimo di tre mesi.
- ✚ Verificare che i certificati medici dei marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali siano in lingua inglese.
- ✚ Verificare che il certificato medico sia stato rilasciato da un medico generico debitamente qualificato.

Esempi di deficienze

- ✚ Un marittimo a bordo senza certificato medico o certificato sulla percezione visiva dei colori (ove necessario) o senza autorizzazione da parte dell'autorità competente nei casi urgenti.
- ✚ Un marittimo che lavora a bordo di una nave o che svolge mansioni contrarie ad una restrizione indicata nel certificato medico.



LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Un certificato medico di un marittimo non in lingua inglese a bordo di una nave che normalmente effettua viaggi internazionali.
- ✚ Un certificato medico che non è stato rilasciato da un medico generico debitamente qualificato.

Regola 1.3 – Formazione e qualifiche

A. Riferimenti MLC 2006

Regola A1.3;

B. Riferimenti normativa nazionale

Art. 123 Cod. navig. Definizione titoli professionali marittimi con DM Ministro dei trasporti;

D.M. 30 novembre 2007 Qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e macchina per gli iscritti alla prima categoria della gente di mare;

D.M. 6 settembre 2011 come modificato dal DM 7 novembre 2011 Abilitazioni di coperta per unità adibite a navigazione costiera nonché per il settore di macchina con apparato motore principale fino a 750 KW;

Decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136 Attuazione della Direttiva 106/2008 CE relativa ai requisiti minimi di formazione della gente di mare;

DPR 18 aprile 2006, n.231 Allegato Qualifiche professionali del personale marittimo e requisiti Minimi;

* **Ispezione e certificazione**

** **Revisione DMLC, Parte II**

Prescrizioni fondamentali

1. I marittimi devono essere formati o certificati * come competenti o altrimenti qualificati per lo svolgimento delle proprie funzioni conformemente alle prescrizioni dello Stato di bandiera.
2. I marittimi devono aver completato con esito positivo la formazione per la sicurezza personale a bordo della nave.

* **La formazione e certificazione ai sensi della Convenzione internazionale del 1978 sulle norme per la formazione della gente di mare, la certificazione e il servizio di guardia (STCW), come modificata, devono essere accettate in quanto soddisfano queste prescrizioni.**

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare il documento sulla composizione minima dell'equipaggio (SMD) al fine di verificare le qualifiche richieste dei marittimi.
- ✚ Verificare i certificati e gli endorsement per il personale STCW atti a confermare le competenze dei marittimi in relazione alle loro mansioni (verificare il ruolo d'equipaggio per determinare le mansioni).
- ✚ Verificare le prove documentali (da parte di un armatore o, se rilevante rispetto alla posizione interessata, un'autorità competente o altro) comprovanti le qualifiche dei marittimi che potrebbero essere richieste in virtù della legge nazionale per coloro che svolgono altre mansioni a bordo della nave (ad esempio, i cuochi di bordo – cfr. qui di seguito, Regola 3.2).
- ✚ Verificare le prove attestanti che tutti i marittimi hanno completato con esito positivo la formazione per la sicurezza personale a bordo delle navi.
- ✚ Verificare che una copia del materiale didattico adeguato sia a disposizione dell'equipaggio.
- ✚ Comprovare la formazione mediante interviste individuali ad un numero rappresentativo di marittimi.

Esempi di deficienze

- ✚ Le qualifiche del marittimo non sono conformi al SMD (Safe manning document).
- ✚ Il marittimo che lavora a bordo della nave che non è formato o certificato o altrimenti qualificato a svolgere le mansioni richieste.
- ✚ I certificati o gli endorsement non sono aggiornati oppure sono scaduti.
- ✚ Il marittimo che lavora a bordo della nave che non ha completato con esito positivo la formazione per la sicurezza personale (corso PSSR).



Regola 1.4 – Reclutamento e collocamento

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A1.4; Linea guida B1.4

B. Riferimenti normativa nazionale

Legge 4 aprile 1977, n. 135 Disciplina della professione di raccomandatario marittimo;

Circolare Titolo Gente di Marie Serie XIII n. 17 del 17 dicembre 2008 Punto L.6.1. e Allegato 23
Procedure d'imbarco e modello di Convenzione di arruolamento;

DPR 18 aprile 2006, n.231:

- Art. 5 Servizi di collocamento;
- Art. 7 Anagrafe della Gente di mare;
- Art. 8 Scheda Professionale;
- Art. 9 Dichiarazione di disponibilità;

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Prescrizioni fondamentali

1. Se un armatore ha utilizzato un servizio privato per il reclutamento e collocamento del marittimo,* questo deve essere sotto licenza o certificato o regolamentato conformemente alla MLC del 2006.
2. Ai marittimi non deve essere fatto alcun addebito per il ricorso a tali servizi.
3. Gli armatori che utilizzano servizi con sede in Paesi che non aderiscono alla MLC del 2006, devono assicurare, per quanto possibile, che tali servizi soddisfino le prescrizioni della MLC del 2006 (Standard A1.4, paragrafo 9). **

*** Note:**

- * Se i servizi privati per il reclutamento e collocamento dei marittimi operano sul proprio territorio, gli Stati di bandiera sono responsabili della realizzazione di un efficace sistema di ispezione e di monitoraggio in relazione a tali servizi (Regola 5.3, paragrafo 1).

- ** E' responsabilità degli Stati di bandiera garantire che gli armatori si dotino di un sistema adeguato per verificare la conformità dei servizi alle prescrizioni nazionali che implementano lo Standard A1.4 se fanno uso di servizi di reclutamento e collocamento che si trovano in Paesi che non aderiscono alla MLC del 2006. Tale compito può essere assolto mediante il monitoraggio continuo della conformità degli armatori con tali prescrizioni, il monitoraggio dei servizi di reclutamento e collocamento nei pertinenti paesi non-MLC mediante un sistema di gestione della qualità ed infine mediante informazioni riguardo al livello di congruenza, da parte di tali servizi, con le prescrizioni dello Standard A1.4.

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare i siti internet nazionali dell'autorità competente in materia di licenze o la regola relativa ai servizi per il reclutamento e collocamento dei marittimi (agenzie per la gestione equipaggi).
- ✚ Verificare la documentazione o altre informazioni per consentire all'ispettore di accertare quanto segue:
 1. Ingaggio diretto

I marittimi sono stati reclutati ed ingaggiati dall'armatore. In questo caso, è importante prenderne nota e non è necessario intraprendere altre azioni.
 2. Reclutamento mediante servizio pubblico

I marittimi sono stati ingaggiati mediante servizio pubblico per il reclutamento e collocamento nello Stato di bandiera oppure in un altro Stato in cui si applica la MLC del 2006. In questo caso, è importante prenderne nota e non è necessario intraprendere altre azioni.
 3. Reclutamento mediante un servizio privato (o un servizio curato da una organizzazione della gente di mare) in un paese che ha ratificato la MLC del 2006
 - A. Se i marittimi sono stati reclutati mediante servizio privato per il reclutamento e collocamento dei marittimi nello Stato di bandiera, verificare le prove documentali comprovanti che il servizio in questione operi conformemente alla legislazione nazionale o altre misure che attuano le prescrizioni della MLC del 2006. Nei casi in cui la supervisione di tali servizi è affidata ad un'altra autorità nazionale all'interno dello Stato di bandiera, è sufficiente, a tal fine, una dichiarazione da parte di detta autorità che attesti che il servizio operi conformemente alla legge inerente.

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- B. Se i marittimi sono stati ingaggiati mediante servizio privato per il reclutamento e collocamento dei marittimi in un altro Stato che ha ratificato la MLC del 2006, non è necessario intraprendere alcuna azione a meno che l'ispettore abbia ricevuto chiare indicazioni di violazione dei diritti fondamentali (come ad esempio l'addebito ai marittimi del ricorso ai servizi).
4. Reclutamento mediante un servizio che ha sede su in un paese che non ha ratificato la MLC del 2006.

Se i marittimi sono stati ingaggiati mediante un servizio per il reclutamento e collocamento dei marittimi con sede in un paese che non ha ratificato la MLC del 2006, verificare la documentazione attestante che l'armatore ha, per quanto possibile, verificato mediante adeguato sistema che il servizio viene effettuato in conformità con la MLC del 2006. Detto sistema, può, a titolo di esempio, tenere conto delle informazioni raccolte dallo Stato di bandiera nonché degli audit o certificazioni riguardanti la qualità dei servizi operanti in paesi che non hanno ratificato la MLC del 2006. Gli armatori potrebbero fornire altre prove quali le *checklist* rispetto alle prescrizioni della MLC oppure l'audit di un RO di un servizio di reclutamento e collocamento con sede in un paese che non ha ratificato la MLC del 2006.

- ✚ Verificare, mediante interviste private con un numero rappresentativo di marittimi, che non abbiano corrisposto una quota o altro addebito ad un servizio per il reclutamento o collocamento e che siano stati informati sui loro diritti e doveri.
- ✚ Verificare, mediante interviste private con un numero rappresentativo di marittimi, che il servizio utilizzato per il reclutamento e collocamento non si serva di una lista nera.

Esempi di deficienze

- ✚ Indisponibilità di prove documentali che indichino che il servizio o l'agenzia operi conformemente con la MLC del 2006.
- ✚ Un marittimo reclutato tramite un servizio per il reclutamento e collocamento dei marittimi non provvisto di licenza o certificazione o regolamentazione ai sensi della MLC del 2006, o la cui licenza o certificato o documento assimilabile non sono più validi.
- ✚ Ricorso ad un servizio di reclutamento e collocamento che richieda al marittimo la corresponsione di una quota o altrimenti di un addebito per i servizi di arruolamento (se questa è una eventualità, allora bisognerebbe farne rapporto all'autorità competente nello Stato in cui ha sede il servizio).



LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Un marittimo che lavora a bordo di una nave che è stato reclutato da un servizio per il reclutamento e collocamento operante in un paese che non ha ratificato la MLC del 2006, nei casi in cui l'armatore non è in grado di sostenere la conclusione di conformità con la MLC del 2006.

Regola 2.1 – Contratto di arruolamento marittimo

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A2.1; Linee guida B2.1

B. Riferimenti normativa nazionale

Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 Codice della Navigazione art. 323 e ss e art 333 - Contratto di arruolamento;

DPR 15 febbraio 1952, n. 328 Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione – artt. 220,221, 236 e 237 Disposizioni generali per l'immatricolazione e l'imbarco del personale marittimo;

C.C.N.L. di categoria;

DPR 18 aprile 2006, n. 231 art. 11 Assunzione della gente di mare;

Decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 art. 3 comma 10 Obbligo di tenuta a bordo del C.C.N.L.

Circolare Titolo Gente di Marie Serie XIII n. 17 del 17 dicembre 2008 Punto L.6.1. e Allegato 23 – Procedure d'imbarco e modello di Convenzione di arruolamento;

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Prescrizioni fondamentali

1. Tutti i marittimi devono avere una copia del loro contratto di arruolamento marittimo (SEA) sottoscritto sia dal marittimo sia dall'armatore o un rappresentante dell'armatore (o, laddove non dovessero essere impiegati, da altre prove di accordi contrattuali o assimilabili).
2. Il SEA deve, come minimo, includere gli argomenti definiti nello Standard A2.1, paragrafo 4(a)-(k) della MLC del 2006 (Standard A2.1, paragrafo 4).

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

3. I marittimi devono altresì ricevere un documento che contenga lo stato del loro servizio a bordo della nave (come ad esempio un libretto di navigazione) (Standard A2.1, paragrafo 1(e)).
4. Nel caso in cui un contratto collettivo rappresenta tutto o parte del SEA, il contratto deve essere disponibile a bordo della nave con le relative disposizioni in lingua inglese (fatta eccezione per le navi che effettuano soltanto viaggi nazionali) (Standard A2.1, paragrafo 2).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- + Verificare una copia del SEA ed ogni altro contratto collettivo applicabile ai marittimi e, almeno un formulario tipo del SEA (in lingua inglese) per la nave.
- + Verificare, ove possibile, in ragione dei tempi dell'ispezione relativi alla durata dell'impiego, se i marittimi sono in possesso di uno stato di servizio (o richiedere che tale documentazione sia sottoposta al vaglio dell'ispettore in data successiva).
- + Verificare che gli stati di servizio dei marittimi non contengano dichiarazioni in relazione alla qualità del loro lavoro o ai salari.
- + Intervistare, in privato, un numero rappresentativo di marittimi per confermare che, all'atto della sottoscrizione del SEA, ai marittimi sia stata offerta l'opportunità di valutare, chiedere consigli ed accettare liberamente prima della firma del contratto.

Esempi di deficienze

- + Un marittimo che lavora a bordo di una nave sprovvisto del SEA.
- + Un marittimo in possesso del SEA che non contiene tutte le voci in virtù dello Standard A2.1, paragrafo 4(a)-(k).
- + Un marittimo in possesso del SEA che non è conforme alle prescrizioni nazionali.
- + Nessun sistema o disposizioni che prevedano lo stato di servizio dei marittimi.
- + Ai marittimi non viene dato lo stato del loro servizio sulla nave alla fine dell'ingaggio.
- + Un contratto collettivo che rappresenta tutto o parte del SEA, che non è disponibile sulla nave, e se lo è, non in lingua inglese a bordo di una nave che effettua viaggi internazionali.
- + Il formulario standard SEA non è in lingua inglese.
- + Il SEA contiene clausole che violano i diritti della gente di mare.



Regola 2.2 – Salari

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A2.2; Linee guida B2.2

B. Riferimenti normativa nazionale

C.C.N.L. di categoria;

DPR 18 aprile 2006, n. 231 art. 11 Obblighi armatore per assunzione lavoratori;

Decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 art. 3 comma 10 Obbligo tenuta a bordo del C.C.N.L.
Circolare Titolo Gente di Marie Serie XIII n. 17 del 17 dicembre 2008 Allegato 23 – Modello di
Convenzione di arruolamento;

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Prescrizioni fondamentali

1. I marittimi devono essere pagati ad intervalli che non superino la scadenza mensile e per intero in base al lavoro prestato e conformemente ai contratti di arruolamento. *
 2. I marittimi hanno diritto ad un resoconto mensile che specifichi il salario mensile e qualsiasi deduzione autorizzata come ad esempio le assegnazioni.
 3. Non sono ammesse deduzioni non autorizzate, come ad esempio pagamenti per viaggi in entrata/uscita dalla nave.
 4. Gli addebiti per i servizi di trasmissione dei trasferimenti/assegnazioni ** devono ragionevoli ed i tassi di cambio conformi alle prescrizioni nazionali.
- * Gli Stati di bandiera potrebbero considerare di richiedere agli armatori di avere a bordo i documenti delle loro navi come ad esempio una copia del foglio paga o dei fogli elettronici di registrazione.
- ** Per assegnazione si intende un accordo secondo il quale una parte dei guadagni dei marittimi viene regolarmente trasferita, su richiesta di questi ultimi, alle proprie famiglie o persone a carico o i beneficiari legali mentre i marittimi sono in mare (Standard A2.2, paragrafi 3 e 4).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare il SEA nonché la documentazione, come ad esempio la contabilità del personale a conferma dell'avvenuta corresponsione dei salari ad intervalli che non superino la scadenza mensile come specificato nel SEA o nei relativi contratti collettivi.
- ✚ Verificare i documenti pertinenti che mostrano gli addebiti dei servizi ed i tassi di cambio applicati a qualsiasi trasferimento effettuato a favore delle famiglie o persone a carico o beneficiari legali su richiesta degli stessi marittimi.
- ✚ Verificare i documenti pertinenti a conferma della corresponsione dei salari ivi inclusa la richiesta che prevede un resoconto mensile (come ad esempio una busta paga) da fornire alla gente di mare. Le copie dei resoconti individuali dovrebbero essere a disposizione degli ispettori su richiesta di questi ultimi.
- ✚ Verificare che i salari concordati nel SEA siano conformi ai salari nazionali previsti per i marittimi, se esiste una legislazione nazionale o contratti collettivi che regolano i salari della gente di mare.
- ✚ Intervistare, in privato, un numero rappresentativo di marittimi per comprovare la conformità alle prescrizioni in relazione alla corresponsione dei salari.

Esempi di deficienze

- ✚ Un marittimo non è pagato regolarmente (almeno con cadenza mensile) e per intero conformemente al SEA o al contratto collettivo.
- ✚ Un marittimo non riceve il resoconto mensile (come ad esempio una busta paga) del suo salario.
- ✚ Le assegnazioni non sono corrisposte oppure non sono corrisposte secondo le istruzioni dei marittimi.
- ✚ Le spese per la conversione e trasmissione delle valute non sono in linea con le prescrizioni nazionali.
- ✚ E' utilizzato più di un tipo di resoconto per i salari.

Regola 2.3 – Durata del lavoro e del riposo**A. Riferimenti MLC 2006**

Standard A2.3; Linee guida B2.3

B. Riferimenti normativa nazionale

Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 art. 11 come modificato dall'articolo 3 del Decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca;

Decreto Legislativo 27 maggio 2005, n. 108 art. 4 Obbligo tenuta Registro orario di lavoro a bordo;

Decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136, articolo 15 comma 1 – Responsabilità dell'armatore;

*** Ispezione e certificazione****** Revisione DMLC, Parte II***Prescrizioni fondamentali*

✚ Il numero minimo di ore di riposo * non deve essere inferiore alle dieci ore nelle 24 ore e di 77 ore nell'arco di sette giorni, se le leggi nazionali pertinenti si riferiscono alle ore di riposo, oppure, se le leggi nazionali pertinenti fanno riferimento alle ore di lavoro, in quel caso il numero massimo di ore di lavoro ** non deve superare le 14 ore nelle 24 ore e le 72 ore nell'arco di sette giorni (Standard A2.3, paragrafo 5, come attuato negli standard nazionali). ***

✚ Le ore di riposo devono essere ripartite in non più di due periodi, uno dei quali deve essere di almeno sei ore; l'intervallo tra periodi consecutivi di riposo non deve superare le 14 ore (Standard A2.3, paragrafo 6, come attuato negli standard nazionali). ***

✚ E' necessario tener conto del pericolo determinato da uno stato di affaticamento dei marittimi (Standard A2.3, paragrafo 4).

* "Le ore di riposo" designano il tempo che non è compreso nelle ore di lavoro; questa espressione non include le interruzioni di breve durata (Standard A2.3, paragrafo 1 (b)).

** "Le ore di lavoro" designano il tempo durante il quale il marittimo è tenuto ad effettuare un lavoro per la nave (Standard A2.3, paragrafo 1 (a)).

*** Per quanto riguarda gli standard nazionali che attuano lo Standard A2.3:

Lo Standard A2.3, paragrafo 3 stabilisce che “Ogni Paese membro riconosce che lo standard relativo alla durata del lavoro per la gente di mare, come per gli altri lavoratori, è di otto ore con un giorno di riposo alla settimana, oltre al riposo corrispondente alle festività nazionali. Tuttavia, nulla impedisce ad un Paese membro di adottare disposizioni miranti ad autorizzare o registrare una contrattazione collettiva che fissi gli orari normali di lavoro della gente di mare su una base che non sia meno favorevole del suddetto Standard”.

Lo standard A2.3, paragrafo 13 stabilisce che “Nulla nei paragrafi 5 e 6 del presente Standard impedisce ad un Paese membro di adottare una legislazione nazionale o una procedura che consenta all’autorità competente di autorizzare o registrare contratti collettivi che prevedono deroghe ai limiti fissati. Tali deroghe devono, nella misura del possibile, essere conformi alle disposizioni del presente Standard ma possono tener conto di periodi di congedo più frequenti o più lunghi oppure concedere riposi compensativi ai marittimi di guardia o ai marittimi a bordo di navi che effettuano viaggi di breve durata”.

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare l’esistenza di una tabella standardizzata ed approvata dell’organizzazione del lavoro a bordo che indica le prescrizioni nazionali per il numero massimo o il numero minimo delle ore riposo ed il programma relativo al servizio in mare e nei porti, affisso in un punto facilmente accessibile sulla nave (B. Decreto legislativo 108/2005 – art. 3 comma 9).
- ✚ Verificare l’organizzazione del lavoro contenuta nella tabella.
- ✚ Verificare i documenti (il SEA o il relativo contratto collettivo e altri documenti, come ad esempio il giornale di bordo del ponte e della sala macchine, che sono anch’essi suscettibili di verifica) per comprovare la conformità con le prescrizioni fondamentali riguardanti il numero minimo di ore di riposo o il numero massimo delle ore di lavoro.
- ✚ Verificare l’esistenza di una tabella che contiene l’organizzazione del lavoro o il programma nella lingua di lavoro o la lingua della nave e in lingua inglese.
- ✚ Verificare che i dati relativi al lavoro ed al riposo siano aggiornati, come previsto dagli standard nazionali, per ciascun marittimo che presta servizio sulla nave.
- ✚ Verificare se c’è affaticamento tra i marittimi, eventualmente facendo riferimento al limite massimo raggiunto di ore di lavoro e servendosi di altri elementi di supporto, come ad esempio l’interruzione dei periodi di riposo. Nel caso in cui si riscontrino marittimi che mostrano sintomi quali mancanza di concentrazione, risposte irrilevanti e incoerenti a domande che vengono loro

poste, sbadigli e tempi di reazione lenti, si potrebbe valutare di procedere ad una indagine più approfondita (B. Allegato I al decreto legislativo 271/99).

Esempi di deficienze

- ✚ Il programma di lavoro di un marittimo non è conforme agli standard applicabili.
- ✚ La tabella contenente l'organizzazione del lavoro non è affissa oppure non contiene le informazioni richieste.
- ✚ I dati relativi alla durata del lavoro e del riposo non sono disponibili o non sono conservati.
- ✚ Il giornale di bordo o altro documento contiene prove del superamento dei limiti delle ore di lavoro e non è registrata la sospensione del programma come previsto dallo Standard A2.3, paragrafo 14.

Regola 2.4 – Diritto alle ferie

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A2.4; Linee guida B2.4

B. Riferimenti normativa nazionale

Decreto Legislativo 27 maggio 2005, n. 108 art. 5 e 8 Diritto alle ferie;

C.C.N.L di categoria;

*** Ispezione**

Prescrizioni fondamentali

Riferimenti normativa nazionale

- ✚ Ai marittimi spettano ferie annuali retribuite * conformemente alla legislazione nazionale che attua la MLC del 2006.
- ✚ Sono proibiti contratti non autorizzati che prevedono la rinuncia alle ferie minime retribuite (Standard A2.4, paragrafo 3).

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Ai marittimi devono essere concessi permessi a terra per tutelare la loro salute e benessere purché siano compatibili con le specifiche operative delle loro funzioni.
- * La MLC del 2006 tiene conto di calcoli differenziati ma stabilisce un congedo annuale minimo calcolato sulla base di 2,5 giorni civili per mese di impiego. Oltre al periodo minimo di ferie annuali, i marittimi possono altresì usufruire di un numero di festività nazionali ed abituali riconosciute dallo Stato di bandiera, anche se non rientrano nel periodo di ferie annuali retribuite del singolo marittimo. Per maggiori chiarimenti fare riferimento alla Linea guida B2.4.1, paragrafo 4.

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare i documenti, quali ad esempio il SEA o il contratto collettivo pertinente a conferma che i marittimi usufruiscono di ferie annuali retribuite previste dallo Stato di bandiera (minimo da calcolare sulla base di 2,5 giorni civili per mese di impiego).
- ✚ Verificare che l'impiego e la contabilità dei marittimi confermino il rispetto di questa prescrizione.
- ✚ Intervistare, in privato, un numero rappresentativo di marittimi a conferma che ricevono ferie annuali retribuite e che viene loro concesso un livello adeguato di permessi a terra da parte dell'armatore.

Esempi di deficienze

- ✚ Il marittimo non usufruisce di ferie annuali retribuite.
- ✚ Il marittimo che ha diritto a ferie annuali inferiori alle prescrizioni nazionali (se superiori a 2,5 giorni civili per mese) oppure inferiori ai 2,5 giorni civili per mese di impiego.
- ✚ Il marittimo non ha diritto a ferie annuali retribuite nel SEA.
- ✚ Il marittimo ha concordato di rinunciare alle ferie annuali minime retribuite (e l'autorità competente non ha autorizzato l'accordo/contratto) (Standard A2.4, paragrafo 3).
- ✚ Il marittimo non sono concessi permessi a terra (sebbene il permesso sarebbe compatibile con le specifiche operative delle funzioni del marittimo).

Regola 2.5 – Rimpatrio**A. Riferimenti MLC 2006**

Standard A2.5; Linee guida B2.5

B. Riferimenti normativa nazionale

Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 Codice della navigazione Capo V artt. 363 e ss

*** Ispezione**

Riferimenti normativa nazionale

Prescrizioni fondamentali

- ✚ I marittimi devono essere rimpatriati, senza alcuna spesa a loro carico, conformemente alle disposizioni nazionali che attuano la MLC del 2006.
- ✚ Spetta agli armatori fornire la garanzia finanziaria per assicurare il rimpatrio.
- ✚ Una copia delle disposizioni nazionali applicabili riguardanti il rimpatrio devono essere a bordo e disponibili per i marittimi in una lingua confacente (Standard A2.5, paragrafo 9).
- ✚ I marittimi hanno diritto al rimpatrio almeno nelle seguenti circostanze:
 - se il contratto di arruolamento marittimo scade mentre sono all'estero;
 - quando è rescisso il loro contratto di arruolamento marittimo:
 - da parte dell'armatore; oppure
 - da parte del marittimo per giusta causa; e
 - quando i marittimi non sono più in grado di svolgere le proprie mansioni in virtù del contratto di arruolamento oppure si prevede non possano più svolgerle in determinate circostanze (Standard A2.5, paragrafi 1 e 2).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Verificare i documenti pertinenti che confermano la garanzia finanziaria da parte degli armatori.
- ✚ Verificare che per i marittimi sia fruibile (in una lingua confacente) una copia delle disposizioni nazionali o il SEA o il relativo contratto collettivo riguardante il rimpatrio.
- ✚ Verificare la conformità con qualsiasi disposizione nazionale che i marittimi con età inferiore ai 18 anni devono essere rimpatriati a seguito di un periodo prestabilito se risulta evidente che non sono adatti a fare carriera nell'ambito marittimo (Linea guida B2.5.2, paragrafo 3).

Esempi di deficienze

- ✚ Il marittimo non è rimpatriato secondo le prescrizioni nazionali o il SEA o il contratto collettivo.
- ✚ La nave non ha a bordo una copia delle disposizioni nazionali sul rimpatrio accessibile ai marittimi.
- ✚ Non esistono prove che attestino la garanzia finanziaria per il rimpatrio.
- ✚ Non esistono disposizioni per il rimpatrio del marittimo.



Regola 2.7 – Determinazione della composizione dell'equipaggio

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A2.7; Linee guida B2.7

B. Riferimenti normativa nazionale

Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 Codice della navigazione art. 317 e DPR 15 febbraio 1952, n. 328 Regolamento di attuazione del codice della navigazione art. 426 – Definizione composizione minima dell'equipaggio;

Decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108: Art. 3 comma 9 Obbligo di tenuta a bordo della tabella di organizzazione del lavoro;

Artt. 5 e 6 Obblighi dell'armatore e del Comandante del rispetto della tabella minima di sicurezza stabilita dall'Autorità Marittima competente;

Circolare n. 01 del 20 ottobre 2010, Titolo: Personale marittimo – Serie: Tabelle di armamento Linee Guida per la determinazione delle tabelle minime di armamento, ai fini della sicurezza del naviglio mercantile e da pesca nazionale, in attuazione della Risoluzione IMO A.890(21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23).

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Prescrizioni fondamentali

- ✚ La nave deve essere dotata di un numero di marittimi impiegati a bordo sufficiente per garantire la sicurezza e l'efficienza dell'esercizio della nave, con particolare riguardo alla *security* in qualsiasi circostanza, tenendo in debita considerazione l'affaticamento dei marittimi nonché la particolarità della natura e delle condizioni del viaggio.
- ✚ La nave deve essere conforme alla composizione dell'equipaggio indicata nel Documento sulla composizione dell'equipaggio (SMD) o equivalente rilasciato dall'autorità competente (Standard A2.7, paragrafo 1).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare l'SMD o altro documento applicabile equivalente.

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Verificare il ruolo d'equipaggio, in particolare il numero, la categoria (come ad esempio i cuochi, coloro che sono responsabili della preparazione del cibo e coloro che sono responsabili dell'assistenza medica) e le qualifiche dei marittimi che lavorano a bordo.
- ✚ Verificare la tabella a bordo che contiene l'organizzazione del lavoro per comprovare l'attuazione delle prescrizioni relative alla composizione dell'equipaggio.
- ✚ Intervistare, in privato, un numero rappresentativo di marittimi per confermare il rispetto delle prescrizioni.

Esempi di deficienze

- ✚ Il numero e/o le categorie dei marittimi che lavorano a bordo non corrispondono a quanto specificato nel documento SMD.
- ✚ A bordo non c'è l'SMD o documento equivalente.

Regola 3.1 – Alloggi e strutture ricreative**A. Riferimenti MLC 2006**

Standard A3.1; Linee guida B3.1

B. Riferimenti normativa nazionale

Legge 16 giugno 1939, n. 1045 Igiene e Abitabilità degli equipaggi;

Legge 10 aprile 1981, n. 158 di ratifica e esecuzione delle Convenzioni ILO n. 92 e 133 degli alloggi dell'equipaggio a bordo delle navi;

Legge 10 aprile 1981, n. 159 di ratifica e esecuzione della Convenzione ILO 147 sulla marina mercantile (Norme minime);

Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori a bordo di navi mercantili e da pesca;

Circolare n. 09/SM del 28 novembre 2006 Direttive operative sull'attuazione della normativa del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271;

Approvazione Piani Sicurezza Ambiente di Lavoro DGTMAR;

*** Ispezione e certificazione****** Revisione DMLC, Parte II***Prescrizioni fondamentali*

- ✚ Le navi devono essere conformi agli standard minimi stabiliti dalla MLC del 2006 mediante fornitura e manutenzione di alloggi e strutture ricreative decenti ad uso dei marittimi che lavorano o vivono sulle navi, o entrambe le cose, compatibilmente con la promozione della salute e del benessere della gente di mare.
- ✚ Gli alloggi della gente di mare devono essere sicuri e decenti e devono rispettare le prescrizioni nazionali che attuano la MLC del 2006 (Standard A3.1, paragrafo 1).

*** N.B.: Per le navi che entrano in servizio:**

- ✚ L'ispettore incaricato dello Stato di bandiera dovrebbe essere a conoscenza del procedimento di approvazione del piano intrapreso durante la costruzione della nave in relazione alle disposizioni per gli alloggi dei marittimi. Come parte della prima ispezione di una nave l'ispettore dovrà constatare che gli alloggi e le strutture ricreative siano stati costruiti nel rispetto dei disegni approvati. Lo stesso dicasi per le navi che hanno subito alterazioni sostanziali. Tale procedimento non dovrà ripetersi in occasione delle ispezioni successive.

Per le navi esistenti prima dell'entrata in vigore della MLC del 2006 per lo Stato di bandiera:

- ✚ E' necessario tener conto di ogni disposizione nazionale che può essere stata adottata (cfr. Capitolo 2 delle presenti Linee guida) rispetto a tale argomento. Tali navi dovranno ancora essere ispezionate in relazione agli alloggi ed alle strutture ricreative al fine di verificare che la nave:
 - rispetta gli standard indicati nelle Convenzioni ILO n. 92, 133, 147 oppure il Protocollo del 1996 alla Convenzione n. 147 (se applicabile nello Stato di bandiera); e/o
 - fornisce e manutene decenti alloggi e strutture ricreative a favore dei marittimi che lavorano o vivono a bordo, o entrambe le cose, compatibilmente con la promozione della salute e del benessere della gente di mare ed ai sensi della legislazione nazionale.

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare il piano di costruzione della nave che mostra le dimensioni individuando l'utilizzo per ogni sala o altra area.

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Verificare il ruolo d'equipaggio e confrontarlo con il numero delle cabine e delle cuccette.
- ✚ Guardare accuratamente gli alloggi e le strutture ricreative previste a bordo per i marittimi prestando particolare attenzione alle prescrizioni seguenti contenute nella MLC del 2006:
 - prescrizioni generali (Standard A3.1, paragrafo 6);
 - dimensioni delle cabine ed altri spazi riservati agli alloggi (Standard A3.1, paragrafi 9 e 10);
 - riscaldamento e ventilazione (Standard A3.1, paragrafo 7);
 - rumore, vibrazioni ed altri fattori ambientali (Standard A3.1, paragrafo 6(h));
 - locali igienici e strutture correlate (Standard A3.1, paragrafi 11 e 13);
 - illuminazione (Standard A3.1, paragrafo 8);
 - sistemazione ospedaliera (Standard A3.1, paragrafo 12);
 - strutture ricreative (Standard A3.1, paragrafi 14 e 17);
 - prescrizioni per sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli incidenti a bordo delle navi, alla luce delle esigenze specifiche della gente di mare che vive e lavora a bordo delle navi (Standard A3.1, paragrafi 2(a) e 6(h)).
- ✚ Verificare i dati disponibili a bordo per confermare che le frequenti ispezioni sono effettuate dal comandante della nave o sotto la sua autorità e (per le navi in possesso del Certificato di Lavoro Marittimo) che sono state eseguite altre ispezioni o azioni previste nelle misure approvate dagli armatori riscontrate nella DMLC, Parte II.
- ✚ Verificare l'attuazione di misure a bordo della nave al fine di monitorare i livelli del rumore e delle vibrazioni nelle aree in cui vive e lavora la gente di mare.

Esempi di deficienze

- ✚ L'ubicazione delle cabine sulla nave non è conforme agli standard nazionali che attuano la MLC del 2006.
- ✚ Il numero e/o le dimensioni (ivi inclusa l'altezza) delle cabine non è conforme agli standard nazionali che attuano la MLC del 2006.
- ✚ Più di un marittimo per cuccetta.
- ✚ Le strutture ricreative non sono conformi agli standard nazionali che attuano la MLC del 2006.
- ✚ Il riscaldamento, l'illuminazione o la ventilazione sono inadeguati oppure non funzionano correttamente.

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Accessori e dotazioni nelle aree adibite agli alloggi dei marittimi, incluso l'ospedale, le mense e le sale ricreative, non sono conformi agli standard nazionali che attuano la MLC del 2006.
- ✚ Non sono previste cabine separate per uomini e donne.
- ✚ Non sono previsti locali igienici separati per uomini e donne.
- ✚ I locali igienici sono inadeguati o non funzionanti.
- ✚ L'ospedale è utilizzato per ospitare persone che non sono affette da malattie.
- ✚ Gli alloggi o i locali per la ricreazione riservati ai marittimi non sono tenuti puliti ed ordinati.
- ✚ Le ispezioni regolari degli alloggi della gente di mare non sono effettuate dal comandante o altra persona designata.
- ✚ I locali lavanderia sono inadeguati o non funzionano correttamente.
- ✚ Esposizione a livelli nocivi di rumore e vibrazioni e ad altri fattori ambientali e chimici negli alloggi o nelle strutture ricreative o adibite a mensa.

Regola 3.2 – Alimentazione e servizio di mensa**A. Riferimenti MLC 2006**

Standard A3.2; Linee guida B3.2

B. Riferimenti normativa nazionale

Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 Codice della navigazione:

Art. 189 Accertamento da parte dell'Autorità marittima della qualità e quantità dei viveri corrisposti ai lavoratori;

Art. 300 Mancanza di provviste in navigazione;

Art. 301 Riduzione della razione dei viveri;

Art. 339 Indennità per riduzione di viveri;

Legge 10 aprile 1981, n. 158 di ratifica e esecuzione delle Convenzioni ILO 92 e 133 degli alloggi equipaggio a bordo delle navi;

Legge 10 aprile 1981, n. 159 di ratifica e esecuzione della Convenzione ILO 147 sulla marina mercantile (norme minime);

Legge 2 agosto 1952, n. 1035 di ratifica e esecuzione della convenzione ILO 68 sul servizio mensa a bordo delle navi;

Regolamento UE n. 178/2002 Principi e requisiti generali della legislazione alimentare;

Regolamento UE n. 852/2004 Igiene dei prodotti alimentari (Norme HACCP);



Circolare Titolo Gente di Mare Serie VIII n. 75 del 30 novembre 1960 Procedure per la verifica dell'attuazione delle disposizioni concernenti l'alimentazione e il servizio di tavola a bordo;

Circolare Titolo Gente di Mare Serie VIII n. 89 del 23 settembre 1961 Procedure per la verifica dell'attuazione delle disposizioni concernenti l'alimentazione e il servizio di tavola a bordo;

Legge 4 agosto 1955, n. 727 Esecuzione della Convenzione ILO 69, concernente il diploma di capacità professionale dei cuochi di bordo ratificata con Legge 2 agosto 1952, n. 1305;

DPR 18 aprile 2006, n. 231 Allegato "Qualifiche professionali del personale marittimo requisiti minimi – Cuoco equipaggio;

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Prescrizioni fondamentali

- ✚ Il cibo e l'acqua potabile devono essere di buona qualità, valore nutrizionale e quantità adeguata, tenendo conto delle prescrizioni della nave e delle diverse appartenenze culturali e religiose della gente di mare a bordo della nave.
- ✚ Il cibo deve essere somministrato a costo zero per i marittimi durante il periodo di impiego.
- ✚ I marittimi ingaggiati come cuochi di bordo * incaricati della preparazione dei pasti devono essere formati e qualificati per la posizione che occupano.
- ✚ I marittimi che lavorano come cuochi di bordo devono avere un'età non inferiore ai 18 anni (Standard A3.2, paragrafo 8).
- ✚ Ispezioni frequenti e documentate su cibo, acqua e locali adibiti a mensa sono effettuate dal comandante o da persona designata (Standard A3.2, paragrafo 7).

* Per "cuoco di bordo" si intende un marittimo incaricato della preparazione dei pasti (Regola 3.2, paragrafo 3; Standard A3.2, paragrafi 3 e 4).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare i documenti (cfr. Regola 1.1 sull'età minima) che confermino che i cuochi di bordo abbiano 18 anni o oltre e che i cuochi di bordo siano formati, qualificati e competenti per la posizione che occupano conformemente alle disposizioni nazionali. Nei casi in cui non è richiesto un cuoco pienamente qualificato, verificare che i marittimi che preparano gli alimenti in cucina

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

abbiano ricevuto una formazione o una istruzione nei campi relativi all'igiene alimentare e personale, così come la manipolazione e la conservazione degli alimenti a bordo.

- ✚ Verificare i dati disponibili a bordo della nave per comprovare frequenti e documentate ispezioni sono effettuate in relazione a:
 - rifornimenti di cibo ed acqua potabile;
 - spazi utilizzati per la manipolazione e conservazione degli alimenti;
 - cucine ed altre attrezzature utilizzate nella preparazione e servizio dei pasti.
- ✚ Passare in rassegna le strutture riservate al servizio mensa, incluse le cucine e le sala per la conservazione degli alimenti, al fine di verificarne condizioni igieniche e idoneità.
- ✚ Verificare che gli alimenti e l'acqua potabile siano adeguati in termini di qualità (ad esempio non scaduti), quantità e valore nutrizionale nel modo seguente:
 - verificare la qualità dell'acqua potabile ed controllare le modalità di monitoraggio;
 - passare in rassegna i vari menu e contemporaneamente i rifornimenti alimentari e le aree adibite alla loro conservazione al fine di garantire che il cibo fornito sia diversificato.
- ✚ Verificare, mediante interviste individuali un numero rappresentativo di marittimi che non viene loro addebitata l'alimentazione, che beneficiano di acqua potabile e che cibo ed acqua potabile siano di qualità e quantità adeguate.

Esempi di deficienze

- ✚ Gli alimenti e l'acqua potabili non sono adeguati in termini di qualità, valore nutrizionale e quantità, per la gente di mare a bordo della nave.
- ✚ Il marittimo paga gli alimenti e/o non gli viene fornita acqua potabile.
- ✚ Il marittimo incaricato della preparazione dei pasti non è formato o non è istruito come richiesto.
- ✚ Il cuoco di bordo non è formato e qualificato.
- ✚ Il cuoco di bordo ha meno di 18 anni.
- ✚ Non sono condotte ispezioni frequenti e documentate delle aree riservate alla preparazione/conservazione/manipolazione degli alimenti o dell'acqua.
- ✚ Le strutture adibite al servizio mensa non risultano igieniche oppure sono inadeguate.



Regola 4.1 – Assistenza medica/sanitaria a bordo delle nave e a terra

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A4.1; Linee guida B4.1

B. Riferimenti normativa nazionale

DM 25 agosto 1997 (First Medical Care);

DPR 31 luglio 1980, n. 620 Disciplina dell'assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile;

DM 22 febbraio 1984 Fissazione dei livelli delle prestazioni sanitarie e delle prestazioni economiche accessorie a quelle di malattia assicurate in Italia, in navigazione e all'estero al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile dal Ministero della Sanità

DM 13 giugno 1986 Istituzione del medico di bordo;

DM 25 maggio 1988, n. 279 Disposizioni su medicali, materiali di medicatura ed utensili vari di cui debbono essere provviste le navi (elenco dotazioni di bordo);

Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 :

Art. 23 Medico competente;

Art. 24 Assistenza sanitaria a bordo;

Decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 136 art. 12 Norme sanitarie

DPR 18 aprile 2006, n. 231 Allegato "Qualifiche professionali del personale marittimo requisiti minimi – Infermiere;

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Riferimenti normativa nazionale

Prescrizioni fondamentali

- ✚ I marittimi devono essere coperti da misure atte a tutelare la salute ed avere accesso ad assistenza medica/sanitaria tempestiva ed adeguata, ivi incluse le cure dentarie essenziali mentre lavorano a bordo.
- ✚ La tutela della salute e l'assistenza devono essere fornite a costo zero per il marittimo ai sensi della legislazione e pratica nazionale.

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Gli armatori devono consentire ai marittimi il diritto di consultare un medico qualificato o un dentista senza indugio nei porti di scalo, laddove possibile (Standard A4.1, paragrafo 1(c)).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare i documenti (ad esempio il SEA) a conferma che, coerentemente con le leggi nazionali, vengono erogati, senza alcun addebito, servizi di assistenza medica/sanitaria e tutela della salute mentre i marittimi sono a bordo della nave o quando la nave è attraccata in un porto straniero (cfr. Standard A4.1, paragrafo 1(d)).
- ✚ Verificare i documenti (ad esempio il SEA) a conferma che i marittimi hanno il diritto di consultare un medico qualificato o dentista, senza indugio, quando si fa scalo in un porto, laddove possibile (cfr. Standard A4.1, paragrafo 1(c)).
- ✚ Verificare i dati disponibili e le attrezzature a conferma che vengono rispettate le disposizioni generali sulla tutela della salute ed assistenza medica sul posto di lavoro (cfr. Standard A4.1, paragrafo 1(a)).
- ✚ Guardarsi intorno con attenzione per verificare che la nave sia munita di forniture mediche comprese le attrezzature ed una farmacia di bordo, compresa la *Guida medica internazionale per le navi* oppure una guida medica secondo quanto previsto dalla legislazione nazionale.
- ✚ Verificare i documenti (come ad esempio l'SMD ed il ruolo d'equipaggio) per comprovare che un medico qualificato lavora a bordo di navi che trasportano più di 100 persone e che effettuano viaggi che durano più di tre giorni.
- ✚ Verificare che, le navi che non sono obbligate ad avere un medico a bordo, abbiano almeno un marittimo a bordo (formato e qualificato secondo le prescrizioni STCW) responsabile dell'assistenza medica oppure che sia in grado di fornire la prima assistenza come parte delle sue mansioni ordinarie.
- ✚ Verificare che a bordo della nave vi siano moduli di rapporti medici.
- ✚ Intervistare in privato un numero rappresentativo di marittimi a conferma che i marittimi hanno accesso all'assistenza medica a bordo senza alcun addebito e che siano loro concessi permessi per usufruire di servizi di assistenza medica e dentaria quando si fa scalo in un porto, laddove possibile.
- ✚ Verificare l'esistenza di procedure per comunicazioni via radio oppure via satellite per l'assistenza medica.

Esempi di deficienze

- ✚ Ad un marittimo che lavora sulla nave viene negato, senza giustificato motivo, un permesso da parte del comandante della nave e/o dall'armatore per andare sulla terraferma per cure mediche o dentarie.

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Ad un marittimo non viene offerta una adeguata tutela della salute ed assistenza medica a bordo della nave.
- ✚ A bordo non è presente personale, munito di qualifiche adeguate secondo la legislazione nazionale.
- ✚ La farmacia di bordo o le attrezzature non rispondono agli standard nazionali e/o non esiste una guida medica a bordo.
- ✚ A bordo non esistono moduli di rapporti medici.
- ✚ Esistono prove che dimostrano che un marittimo ha sostenuto spese per cure mediche o dentarie contrariamente a quanto prescritto dalla legislazione o pratica nazionale.

Regola 4.2 – responsabilità dell'armatore**A. Riferimenti MLC 2006**

Standard A4.2; Linee guida B4.2

B. Riferimenti normativa nazionale

Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 Codice della navigazione:

Art. 336 Trattamento dell'arruolato ferito

Artt. da 340 a 362 Cessazione e risoluzione del contratto

Legge 16 giugno 1939, n. 1045 Igiene e abitabilità degli equipaggi;

Legge 10 aprile 1981, n. 157 di ratifica e esecuzione della Convenzione ILO 134 sulla prevenzione degli infortuni della gente di mare;

Legge 10 aprile 1981, n. 158 di ratifica e esecuzione delle Convenzioni ILO 92 e 133 degli alloggi equipaggio a bordo delle navi;

Legge 10 aprile 1981, n. 159 di ratifica e esecuzione della Convenzione ILO 147 sulla marina mercantile (norme minime);

DPR 30 giugno 1965, n. 1124 Testo unico sulle disposizioni obbligatorie contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali;

Decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108

Art. 3 comma 9 Obbligo di tenuta a bordo della tabella di organizzazione del lavoro;

Artt. 5 e 6 Obblighi dell'armatore e del Comandante del rispetto della tabella minima di sicurezza stabilita dall'Autorità Marittima competente;

Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 art. 5 e 6 Misure Generali di tutela e obblighi dell'armatore;

C.C.N.L. di categoria

*** Ispezione***Prescrizioni fondamentali*

- ✚ I marittimi hanno diritto ad assistenza e supporto materiale da parte dell'armatore per quanto riguarda le conseguenze finanziarie scaturite da malattie, infortuni o decessi sopravvenuti durante l'espletamento delle loro mansioni conformemente al SEA o risultanti dal loro impiego ai termini di detto contratto.
- ✚ Gli armatori avranno l'onere di coprire le spese per l'assistenza sanitaria, incluse le cure mediche e la fornitura dei farmaci necessari e degli apparecchi terapeutici, del vitto e alloggio lontano da casa fino a quando il marittimo infermo o infortunato non si è ripreso oppure finché la malattia o inabilità non viene dichiarata permanente (cfr. Standard A4.2, paragrafo 1(c)).
- ✚ Gli armatori si occuperanno della sicurezza finanziaria in modo da garantire alla gente di mare un indennizzo in caso di decesso o disabilità per lungo periodo a seguito di infortuni sul lavoro, malattie o rischi professionali, secondo quanto stabilito dalla legislazione nazionale, il SEA o le contrattazioni collettive (cfr. Standard A4.2, paragrafo 1(b)).
- ✚ Misure da prendere per salvaguardare i beni lasciati a bordo dal marittimo infermo, infortunato o deceduto (cfr. Standard A4.2, paragrafo 7).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Controllare il SEA e/o i contratti collettivi pertinenti al fine di verificare che i marittimi abbiano la copertura prevista dalla legge nazionale che attua la MLC del 2006.
- ✚ Verificare i documenti comprovanti che l'armatore abbia fornito la sicurezza finanziaria in modo da garantire un indennizzo secondo le prescrizioni.
- ✚ Verificare le procedure a bordo relative ai beni lasciati a bordo dal marittimo infermo, infortunato o deceduto.

Esempi di deficienze

- ✚ Non esistono prove che confermino la erogazione della garanzia finanziaria.
- ✚ Non sono disponibili informazioni sulla copertura all'interno del SEA o di contratti collettivi pertinenti.
- ✚ Le disposizioni contenute nel SEA o nel contratto collettivo non sono conformi alle prescrizioni nazionali che attuano la MLC del 2006.
- ✚ Non esistono procedure atte a salvaguardare i beni del marittimo lasciati a bordo.



Regola 4.3 – Tutela della salute e della sicurezza, prevenzione degli incidenti

A. Riferimenti MLC 2006

Standard A4.3; Linee guida B4.3

B. Riferimenti normativa nazionale

Legge 16 giugno 1939, n. 1045 Igiene e abitabilità degli equipaggi;

Legge 10 aprile 1981, n. 157 di ratifica e esecuzione della Convenzione ILO 134 sulla prevenzione degli infortuni della gente di mare;

Legge 10 aprile 1981, n. 158 di ratifica e esecuzione delle Convenzioni ILO 92 e 133 degli alloggi equipaggio a bordo delle navi;

Legge 10 aprile 1981, n. 159 di ratifica e esecuzione della Convenzione ILO 147 sulla marina mercantile (norme minime);

DPR 30 giugno 1965, n. 1124 Testo unico sulle disposizioni obbligatorie contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali;

Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori a bordo di navi mercantili e da pesca;

Circolare n. 09/SM del 28 novembre 2006 Direttive operative sull'attuazione della normativa del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271;

*** Ispezione e certificazione**

**** Revisione DMLC, Parte II**

Riferimenti normativa nazionale

Prescrizioni fondamentali

- ✚ L'ambiente di lavoro, di vita e di formazione sulle navi deve essere sicuro ed igienico ed altresì conforme alla legislazione nazionale e altre misure per la tutela della sicurezza e della salute e la prevenzione degli incidenti sul lavoro a bordo delle navi. E' necessario prendere ragionevoli precauzioni allo scopo di prevenire incidenti, infortuni e malattie a bordo della nave, ivi comprese misure atte a ridurre e prevenire il rischio di esposizione a livelli nocivi legati a fattori ambientali e sostanze chimiche nonché il rischio di infortuni o malattie che potrebbero scaturire dall'uso di attrezzature e macchinari a bordo (Standard A4.3, paragrafo 1 (b)).

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ La nave deve avere politiche e programmi per la salute e la sicurezza sul lavoro a bordo delle navi per la prevenzione di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro, con particolare riguardo alla sicurezza e salute dei marittimi con età inferiore ai 18 anni (Standard A4.3, paragrafi 1(c) e 2(b)).
- ✚ E' richiesto (per navi con 5 o più marittimi) un comitato di sicurezza della nave, che prevede la partecipazione del rappresentante del marittimo per la sicurezza (Standard A4.3, paragrafo 2 (d)).
- ✚ E' richiesta la valutazione dei rischi per la gestione della sicurezza e salute sul lavoro (tenendo conto dei dati statistici pertinenti) (Standard A4.3, paragrafo 8).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare i documenti rilevanti, come ad esempio i rapporti relativi agli incidenti sul lavoro a bordo e i rapporti sulle valutazioni dei rischi per la gestione della sicurezza e salute sul lavoro a bordo della nave.
- ✚ Verificare i documenti che provano l'appartenenza al comitato di sicurezza ed i relativi incontri (ad es. registri e verbali degli incontri, etc.) se la nave ha più di cinque marittimi.
- ✚ Verificare i documenti relativi alle politiche e programmi in corso sulla sicurezza e salute a bordo, a riprova che:
 - siano disponibili per la gente di mare;
 - coerenti con le disposizioni nazionali;
 - includano la valutazione dei rischi, la formazione e l'istruzione della gente di mare;
 - prestino una attenzione particolare alla salute e sicurezza dei giovani marittimi;
 - vengano adottate misure adeguate e preventive;
 - vengano utilizzati e mantenuti dispositivi adeguati per la protezione personale;
- ✚ Verificare che avvisi ed istruzioni ufficiali inerenti la sicurezza e salute sul lavoro e la prevenzione degli incidenti in relazione a pericoli particolari sulle navi vengano affissi a bordo in luoghi visibili per la gente di mare (Standard A4.3, paragrafo 7).
- ✚ Verificare che adeguati dispositivi di protezione siano fruibili per i marittimi.

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- ✚ Verificare che sia in vigore una procedura di rapporti per gli incidenti sul lavoro.
- ✚ Intervistare, in privato, un numero rappresentativo di marittimi a riprova dell'esistenza di programmi e pratiche sulla sicurezza e salute a bordo.
- ✚ Verificare che, per quanto riguarda la tutela di salute e sicurezza e la prevenzione degli incidenti, sia prestata attenzione particolare ad ogni prescrizione nazionale che comprende:
 - le caratteristiche strutturali della nave, inclusi i mezzi di accesso ed i rischi relativi all'amianto;
 - i macchinari;
 - gli effetti dovuti alla temperatura estremamente bassa o alta di qualsiasi superficie con la quale potrebbero venire a contatto i marittimi;
 - gli effetti dovuti al rumore sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo della nave;
 - gli effetti dovuti alle vibrazioni sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo della nave;
 - gli effetti dovuti ai fattori ambientali (che non siano il rumore e le vibrazioni) sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo della nave, incluso il fumo da tabacco;
 - le misure speciali di sicurezza al di sopra e al di sotto del ponte;
 - le attrezzature per le operazioni di carico e scarico;
 - la prevenzione ed estinzione degli incendi;
 - le ancore, catene e i cavi;
 - il carico pericoloso e la zavorra;
 - dispositivi di protezione personale per la gente di mare;
 - lavoro in spazi chiusi;
 - effetti fisici e mentali dovuti ad affaticamento;
 - effetti della dipendenza da droga o alcol;
 - protezione e prevenzione per l'HIV/AIDS;
 - situazioni di emergenza e risposta in caso di incidenti.

Esempi di deficienze

- ✚ A bordo sussistono condizioni che potrebbero ostacolare gli sforzi per prevenire gli incendi.
- ✚ Non esistono prove che attestino l'esistenza di politiche e/o programmi a bordo per la prevenzione di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro.
- ✚ Non è stato istituito o non è operativo un comitato di sicurezza della nave in presenza di cinque o più marittimi che lavorano a bordo.
- ✚ I dispositivi di protezione personale sono in cattive condizioni o non sono utilizzati in modo corretto oppure non sono utilizzati per niente.
- ✚ Mancano le valutazioni dei rischi.
- ✚ I marittimi non sono a conoscenza delle misure adottate dalla gestione per fornire sicurezza e salute sul lavoro (OSH) e prevenire gli incidenti.
- ✚ Non sono stati affrontati i rischi a cui devono far fronte i giovani marittimi.
- ✚ Gli incidenti sul lavoro non sono sottoposti ad indagini o riportati secondo le procedure della nave.

Regola 4.5 – Previdenza sociale**A. Riferimenti MLC 2006**

Standard A4.5; Linee guida B4.5

B. Riferimenti normativa nazionaleLegge 26 luglio 1984, n. 413 Riordino del sistema pensionistico dei lavoratori marittimi;
Circolare 27 settembre 1989, n. 202*** Ispezione***Prescrizioni fondamentali*

- ✚ I marittimi soggetti alla legislazione dello Stato di bandiera in materia di previdenza sociale e, nella misura prevista dalle leggi nazionali, le persone a loro

carico, hanno il diritto di usufruire della previdenza sociale a condizioni non meno favorevoli di quelle di cui godono i lavoratori a terra.

Nota: La MLC del 2006 esige che tutti i marittimi siano tutelati in materia di previdenza sociale, comprendendo una serie di requisiti supplementari inclusi criteri basati sulla prevenzione collegati alla sicurezza e salute sul lavoro, esami medici, ore di lavoro e di riposo nonché il servizio mensa. In particolare, la previdenza sociale è contemplata al Titolo 4 per quanto riguarda l'Assistenza medica/sanitaria (Regola 4.1; la Responsabilità dell'armatore (Regola 4.2) e la Previdenza sociale (Regola 4.5). La Regola 4.5 ed il relativo Standard A4.5 riflettono una impostazione che riconosce l'ampia gamma dei sistemi e schemi nazionali nonché le aree divergenti di copertura rispetto alla erogazione di previdenza sociale. In virtù dello Standard A4.5, paragrafo 3, un paese in via di ratifica deve "prendere provvedimenti in base alla sua situazione nazionale al fine di fornire una tutela complementare in materia di previdenza sociale in virtù del paragrafo 1 del presente Standard per tutti i marittimi normalmente residenti sul suo territorio". La risultante tutela non deve essere meno favorevole di quella di cui godono i lavoratori a terra residenti sul suo territorio. La principale responsabilità degli Stati di bandiera è quella di garantire che siano rispettati gli obblighi che incombono agli armatori in materia di previdenza sociale nei confronti dei marittimi a bordo delle loro navi, in particolare quelli di cui alle Regole 4.1 e 4.2 (cfr. Standard A4.5, paragrafo 5). Un obbligo più generale, specificato nello Standard A4.5, paragrafo 6, e nella Linea guida B4.5, paragrafo 5, è altresì applicabile agli Stati di bandiera. Gli Stati membri aderenti all'ILO sono tenuti a considerare il modo in cui potrebbero essere forniti benefici assimilabili ai marittimi che non sono in possesso di adeguata copertura in materia di previdenza sociale nonché a trovare essi stessi soluzioni atte a fornire la tutela dovuta. Detta responsabilità è dettata dal fatto che tutti gli Stati svolgono un ruolo importante nel promuovere la tutela a tutti i marittimi e nel contribuire ad garantirla. In tal modo, gli Stati di bandiera possono fornire un importante contributo al raggiungimento di una tutela adeguata in materia di previdenza sociale per i marittimi in tutto il mondo.

Nell'ambito delle ispezioni delle navi degli Stati di bandiera, la preoccupazione principale consiste nel confermare la tutela supplementare fornita dagli armatori e stabilita nel SEA (Standard A2.1, paragrafo 4(h)).

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare l'esistenza di prove, per i marittimi coperti dal sistema di previdenza sociale nazionale, di versamenti di contributi adeguati se si tratta di un sistema contributivo.
- ✚ Verificare il contenuto del SEA a conferma della tutela che deve essere fornita dall'armatore.

- ✚ Intervistare, in privato, un numero rappresentativo di marittimi per confermare il versamento di contributi obbligatori, se dovuti.

Esempi di deficienze

- ✚ Il SEA non contiene informazioni sulla tutela.
- ✚ Non sono versati i contributi obbligatori.

Regola 5.1 – Principi generali**A. Riferimenti MLC 2006**

Standard A5.1; Linee guida B5.1

B. Riferimenti normativa nazionale*** Ispezione***Prescrizioni fondamentali*

- ✚ Le navi devono avere a bordo una copia della MLC del 2006.

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare l'esistenza a bordo di una copia della MLC del 2006.

Esempi di deficienze

- ✚ Non esiste a bordo una copia della MLC del 2006.

Regola 5.1.5 – Procedure per i reclami di bordo**A. Riferimenti MLC 2006**

Standard A5.1.5; Linee guida B5.1.5

B. Riferimenti normativa nazionale

Adottare procedure di reclamo a bordo secondo quanto indicato nella Convenzione MLC 2006

Standard 5.1.5 e Linee Guida B5.1.5

*** Ispezione e certificazione****** Revisione DMLC, Parte II***Prescrizioni fondamentali*





- ✚ Le navi devono essere dotate di procedure a bordo per una gestione equilibrata, efficace e rapida per ogni reclamo presentato da un marittimo relativo a una infrazione alle prescrizioni della MLC del 2006 (compresi i diritti della gente di mare).
- ✚ Tutti i marittimi devono ricevere una copia delle procedure vigenti a bordo relative ai reclami applicabili sulla nave. Tale documento deve essere redatto nella lingua di lavoro della nave.
- ✚ E' proibita la persecuzione dei marittimi che presentano reclami in virtù della MLC del 2006.

Come verificare le prescrizioni fondamentali

- ✚ Verificare il documento che contiene le procedure vigenti a bordo relative ai reclami a riprova che le procedure siano applicate sulla nave, prestando particolare attenzione al diritto di rappresentazione nonché alla dovuta tutela contro la persecuzione.
- ✚ Verificare che i marittimi siano in possesso di una copia delle procedure vigenti a bordo relative ai reclami nella lingua di lavoro della nave.
- ✚ Verificare il documento che contiene le procedure vigenti a bordo che confermi che i marittimi siano in grado di presentare eventuali reclami direttamente al comandante della nave oppure ad una autorità esterna.
- ✚ Intervistare, in privato, un numero rappresentativo di marittimi per confermare che questi ultimi siano in possesso di una copia delle procedure e che siano in grado di presentare eventuali reclami direttamente al comandante della nave oppure ad una autorità esterna e che non vi sia persecuzione.



Esempi di deficienze

-  Non esiste un documenti che specifichi le procedure vigenti a bordo relative ai reclami.
-  Non sono operative le procedure vigenti a bordo relative ai reclami.
-  Persecuzione di un marittimo che ha presentato un reclamo.
-  Il marittimo non ha ricevuto una copia delle procedure per i reclami nella lingua di lavoro della nave.

5. Azioni da intraprendere a seguito di evidenze oggettive raccolte

5.1. Nota generale

- **Si rammenta che le legislazioni nazionali o altre misure che attuano le disposizioni della MLC del 2006 permangono l'autorità prevalente rispetto alle prescrizioni applicabili alle ispezioni.**
- La MLC del 2006 stabilisce un numero di potenziali risposte disponibili per gli ispettori degli Stati di bandiera (o l'autorità competente nello Stato di bandiera) al fine di contribuire ad assicurare che le navi rispettino quelle prescrizioni nazionali. Sono richieste alcune azioni mentre altre conferiscono un certo potere discrezionale. Tutte le azioni prevedono che l'ispettore dello Stato di bandiera si avvalga del proprio giudizio professionale nell'individuazione delle deficienze (incluse quelle individuate durante l'accertamento di un reclamo (cfr. Capitolo 2) come stabilito nello Standard A5.1.4, paragrafo 5).
- Alcuni possibili rimedi, quali ad esempio il ritiro dei certificati, si applicano alle navi certificate, altri, quali ad esempio il fermo di una nave, si applicano a tutte le navi e sono di pertinenza dell'autorità degli ispettori dello Stato di bandiera per quanto riguarda la richiesta di rettifica delle deficienze prima di consentire alla nave di salpare. Inoltre, le legislazioni nazionali possono abilitare l'ispettore dello Stato di bandiera o l'autorità competente di imporre penali ed altre misure correttive agli armatori per aver violato le prescrizioni della MLC del 2006 (inclusi i diritti dei marittimi). L'azione intrapresa è soggetta a qualsiasi impugnazione da parte dell'armatore presso una autorità giudiziaria o amministrativa (Standard A5.1.4, paragrafo 8).
- Oltre ad eventi particolari che potrebbero rendere un certificato non valido (Standard A5.1.3, paragrafo 14) si dovrebbe prendere in considerazione anche lo Standard A5.1.3, paragrafi 7, 9, 16 e 17.
- Prima del rilascio o dell'avallo di un certificato o prima di permettere ad una nave di salpare, l'ispettore dello Stato di bandiera dovrebbe avere conferma che tutte le deficienze annotate durante l'ispezione siano state rettificate e che sia stato predisposto un piano di azione per la rettifica da parte del proprietario approvato dall'ispettore.
- Ai sensi dello Standard A5.1.3, paragrafo 11, nel caso di nave certificata, i risultati delle ispezioni successive (dopo la prima ispezione) o verifiche e deficienze di rilievo riscontrate durante la verifica devono essere registrate insieme alla data in cui sono state rilevate le deficienze da rettificare. Detta registrazione, in lingua inglese (o traduzione in inglese quando la lingua originale non lo è), deve essere scritta sulla copia disponibile a bordo della DMLC o ad essa aggiunta o altrimenti resa disponibile in

qualche modo per i marittimi, gli ispettori degli Stati di bandiera, i funzionari autorizzati in uno Stato di approdo nonché i rappresentanti degli armatori e della gente di mare.

- Il Capitolo 4 delle presenti Linee guida contiene esempi di deficienze per le parti ispezionate. In tutti i casi qualsiasi tipo di deficienza deve essere sottoposta a rettifica. La rettifica di una deficienza relativa all'utilizzo da parte dell'armatore di servizi di reclutamento e collocamento non dovrebbe, in linea di principio, andare a scapito dei marittimi interessati. In alcuni casi un solo esempio della deficienza, ivi inclusa una violazione dei diritti dei marittimi, può essere sufficiente ad impedire alla nave di prendere il mare se prima non avviene la rettifica, ad esempio una nave con a bordo un minorenne che lavora come marittimo. In altri casi, una deficienza, ad esempio una violazione delle prescrizioni relative alla illuminazione in una cabina può essere rettificata entro un certo periodo di tempo. Tuttavia, se esistono già episodi precedenti al riguardo o se una illuminazione difettosa o inadeguata in aree che includono le cabine denota un problema generale legato alla sicurezza e salute sul lavoro (criteri dello Standard A5.1.4, paragrafo 7(c)), si può decidere di far salpare la nave solo ad avvenuta rettifica.
- Gli ispettori degli Stati di bandiera dovranno avvalersi del proprio giudizio professionale per decidere se una nave deve avere il permesso o meno di salpare prima della rettifica della deficienza, e, in mancanza di tale rettifica, valutare il tipo di azione da intraprendere incluso il ritiro del certificato.

5.2. Guida sulle risoluzioni relative all'azione da intraprendere

- In funzione del numero e della gravità delle deficienze, gli ispettori dello Stato di bandiera possono prendere in considerazione le seguenti azioni:
 - + fornire consigli adeguati;
 - + elencare, con le opportune scadenze, le deficienze da rettificare, ad esempio, prima della partenza; entro 15 giorni; o prima del rilascio di un Certificato di Lavoro Marittimo;
 - + impedire alla nave di lasciare il porto fino a quando non vengono intraprese le dovute azioni;
 - + imporre penalità o altre misure correttive disponibili ai sensi delle leggi nazionali;
 - + in caso di navi a rischio critico:
 - ritirare il Certificato di Lavoro Marittimo;
 - rifiutare l'avallo del Certificato di Lavoro Marittimo a seguito di una ispezione intermedia o rifiutare il rinnovo del certificato.

LINEE GUIDA PER ISPEZIONI DEL LAVORO MARITTIMO

- All'atto della valutazione in merito all'azione o alle azioni da intraprendere, gli ispettori dello Stato di bandiera dovrebbero avvalersi del proprio giudizio professionale. Inoltre, gli ispettori dello Stato di bandiera dovrebbero prendere in considerazione quanto segue nel prendere una decisione in merito alla accettazione di un piano di rettifica o al fermo della nave e/o alla raccomandazione del ritiro del Certificato di Lavoro Marittimo:
 - ✚ se le non conformità possono essere risolte rapidamente nel porto di ispezione;
 - ✚ se le deficienze riscontrate costituiscono un serio pericolo per la sicurezza, la salute o la *security* della gente di mare;
 - ✚ la gravità della violazione delle prescrizioni della MLC del 2006 (compresi i diritti della gente di mare);
 - ✚ la lunghezza e la natura del viaggio o del servizio da effettuare;
 - ✚ le dimensioni ed il tipo di nave ed attrezzature fornite;
 - ✚ se viene rispettato o meno un adeguato periodo di riposo per i marittimi;
 - ✚ natura del carico;
 - ✚ episodi precedenti relativi a deficienze simili;
 - ✚ numero delle deficienze individuate durante l'ispezione;
 - ✚ prescrizioni relative alla composizione sicura dell'equipaggio;
 - ✚ episodi precedenti riguardanti le rettifiche.
- 101.** E' necessario compiere tutti gli sforzi possibili al fine di evitare il fermo o il ritardo di una nave senza valido motivo (Standard A.5.1.4, paragrafo 5).



GLOSSARIO ACRONIMI

- **ILC** – International Labour Conference (Conferenza Internazionale del Lavoro)
- **ILO** – International Labour Organisation (Organizzazione Internazionale del Lavoro)
- **MLC** – Maritime Labour Convention (Convenzione del Lavoro Marittimo)
- **DMLC** – Declaration of Maritime Labour Compliance (Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo)
- **SMD** – Safe Manning Document (Documento sulla composizione dell'equipaggio)
- **SEA** – Seafarers' Employment Agreement (Contratto di arruolamento marittimo)
- **OSH** – Occupational Safety and Health